

STRATEGISCH RUIMTEPLAN ANTWERPEN

RUIMTE GEVEN AAN DE STAD VAN MORGEN

VOORONTWERP
10 MAART 2023



De stad van morgen, daar bouwen we vandaag al aan.

INSPIRATIENOTA (2018)²

Leeswijzer

Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA) is een beleidsplan dat op strategisch niveau en voor de langere termijn de krijtlijnen uitzet voor het ruimtelijk beleid op het grondgebied van de stad Antwerpen. Het bevat een strategische visie, een beleidskader en een actieprogramma.

Dit SRA legt de ruimtelijke fundamenteën waarop diverse beleidsdomeinen verder kunnen bouwen. Het SRA zal dus op termijn zijn doorwerking krijgen in diverse sectorale beleidsplannen en -instrumenten.

Het SRA bouwt verder op een groot aantal bestaande beleidsdocumenten van diverse sectoren. Een verwijzing naar al deze documenten is materieel niet haalbaar. Ook documenten waarnaar niet expliciet wordt verwezen in het SRA, zijn niettemin relevant. Na goedkeuring van het SRA zullen bestaande beleidsdocumenten waar nodig worden geactualiseerd, zodat ze blijven aansluiten bij het vernieuwde ruimtelijk beleid.

Het SRA is geen verordenend instrument. Er kunnen geen bouwrechten aan het SRA ontleend worden. Ook het kaartmateriaal heeft geen verordenende kracht en geeft indicatief de strategische lijnen en actiepunten aan.

In de conceptnota werd voorgesteld om twee beleidskaders op te maken: "Instrumentarium" en "Levendig Kanaal". Bij de uitwerking van dit voorontwerp bleek het aangewezen om één omvattend beleidskader op te stellen: "Ruimte geven aan de Stad van Morgen". In dit ene beleidskader worden gebiedsgerichte beleidskeuzes uitgewerkt en het noodzakelijke instrumentarium opgenomen.

Voorwoord

Als dynamische havenstad onderging Antwerpen door de eeuwen heen vele stedelijke transformaties; de ene nog historischer en spectaculairder dan de andere. Stadsvernieuwing zat en zit in ons Antwerps bloed.

Het ontstaan van Nieuw-Zuid, de ontwikkeling van Park Spoor Noord, de make-over van de 7 km lange Scheldekaaien met onder andere de creatie van de Kaailijn, het nieuwe 7 ha grote Zuidpark dat op de voormalige Gedempte Zuiderdokken verschijnt... het zijn allemaal even boeiende als bijzonder knappe hoofdstukken die we vandaag met de stad qua stadsontwikkeling aan het schrijven zijn.

Weldra zal de Ringzone dankzij de overkapping van de ringweg evolueren naar een nieuwe grootstedelijke en open groene publieke ruimte. Met naast 7 Ringparken ook de realisatie van nieuwe levendige stadsdelen, de zogenaamde 'Ringstad'. De binnenstad leefde tot nu toe quasi letterlijk met haar rug naar de ring toe. Door de overkapping van de Ring zal de binnenstad op een heel organische - en vooral open én groene manier - aan de buitenstad gelinkt worden. Zo verzekeren we een nieuw stedelijk programma met levendige nieuwe woon-, leef- en werkgebieden en een Ringpark in de buurt.

Het verhaal van stedelijke transformaties is dus nog lang niet uitverteld. Integendeel. De stad van morgen staat in de steigers. En bij elk project, klein of groot, proberen we maximaal te anticiperen op uitdagingen waarmee we als stad geconfronteerd worden. Om op alle ruimtelijke uitdagingen een goed antwoord te bieden, zorgen we met het Strategisch Ruimteplan Antwerpen voor een stevige update van de ruimtelijke visie voor de stad. Dit Strategisch Ruimteplan Antwerpen, kortweg SRA, is de opvolger van het huidige strategische structuurplan Antwerpen dat in 2006 werd goedgekeurd en heeft als tijdshorizon 2040.

De stad van morgen zal een kwalitatieve en harmonieuze woon-, leef- en werkstad op maat van elke bewoner zijn, waar van jong tot oud iedereen zich thuis voelt en waar zowel historische als nieuwe structuren de identiteit van de stad versterken. Antwerpen is en zal altijd een metropool in zakformaat zijn, verbonden met de regio, met de juiste functionele en mobiliteitslinken. De band met de Schelde zal nog verder hersteld worden en de stad zal over nog meer openbare groene ruimte beschikken.

De vergroening en verblauwing die we bij elk stadsontwikkelingsproject nastreven, trekken we verder in dit SRA. Dit ruimteplan sluit alzo naadloos aan bij de ambitie die we in het bestuursakkoord geformuleerd hebben om van Antwerpen de meest leefbare stad te maken. Kortom, we willen met dit ruimteplan Antwerpen nog verder als dynamische en innovatieve woon- en netwerkstad binnen een veerkrachtig landschap ontwikkelen. Met het SRA kijken we dus Slim Ruimtelijk Ambitueus naar de stad van morgen!

Annick De Ridder

Schepen voor haven, stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en patrimonium

1

Inleiding

7

SRA als nieuw planningsinstrument	9
De rijke planningstraditie inspireert	13
Een stevige inhoudelijke basis	17
SRA gekaderd binnen Vlaams en Provinciaal ruimtelijk beleid	19

2

Strategische visie

23

A	Ambities voor de stad van morgen	28
B	Drie stedelijke lagen	36
	1 Levendige Woonstad	38
	2 Veerkrachtig Landschap	56
	3 Slimme Netwerkstad	70
C	Zeven deelgebieden	88
	1 Schelde	90
	2 Over de Ring	94
	3 Intra Muros	100
	4 Linkeroever	104
	5 20 ^{ste} -eeuwse gordel	110
	6 Noordelijke districten	114
	7 Kanaalzone	118
D	Synthese	122

3

Beleidskader

126

Ruimte geven aan de Stad van Morgen

1	De Antwerpse bouwshift: transformatie als hefboom voor vernieuwing	128
2	Meest leefbare stad van Vlaanderen met hoge levenskwaliteit in sterke wijken	132
3	Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking	152
4	Ringstad met Ringparken als complementen van de werf van de eeuw	168
5	Gerichte verdichting rond multimodale knopen	176
6	Verweven waar het kan, scheiden waar nodig	182
7	Actieprogramma	192





1

Inleiding

SRA als nieuw planningsinstrument	9
De rijke planningstraditie inspireert	13
Een stevige inhoudelijke basis	17
SRA gekaderd binnen Vlaams en Provinciaal ruimtelijk beleid	19

**Het Strategisch
Ruimteplan Antwerpen
is een nieuw
planningsinstrument
dat de toekomstige
ruimtelijke ontwikkeling
van de stad zal sturen
en vormgeven.**

SRA ALS NIEUW PLANNINGSINSTRUMENT

De afgelopen jaren heeft er een versnelling aan investeringen plaatsgevonden, ook kwamen er heel wat nieuwe stedelijke uitdagingen op ons af: klimaat, milieu, socio-demografische en economische veranderingen, ... zijn aspecten waar het bestaande structuurplan niet altijd een gepast antwoord op heeft. Om dat alles een plaats te geven, is het tijd om het structuurplan uit 2006 te vervangen door een nieuw plan, het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA).

WAT IS EEN BELEIDSPLAN RUIMTE?

Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (hierna 'SRA') is een nieuw planningsinstrument, een beleidsplan ruimte, dat de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad zal sturen en vormgeven. Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een strategische visie en één of meerder beleidskaders die samen de krijtlijnen schetsen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De strategische visie omvat een robuuste langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling, met als tijdshorizon

2040. Een beleidskader bevat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en actieprogramma's voor een thema of/en voor een gebiedsdeel.

DOORWERKING VAN HET BELEIDSPLAN

Met dit SRA definieert de Stad Antwerpen de krijtlijnen van haar ruimtelijk beleid. Het SRA vormt een globaal, stadsbreed kader, dat de volgende jaren verder wordt uitgewerkt in concrete beleidsinstrumenten, projecten en acties. Het SRA zelf is geen verordenend instrument en er kunnen geen bouwrechten aan ontleend worden. De ruimtelijke ordening vormt het integrerend kader voor heel wat andere stedelijke beleidsdomeinen: wonen, economie, mobiliteit, welzijn, openbaar domein, groen en water, ... Dit SRA legt de ruimtelijke fundamenteën waarop deze beleidsdomeinen verder kunnen worden uitgebouwd. Het SRA zal dus ook zijn doorwerking krijgen in diverse sectorale beleidsplannen en -instrumenten.



TOETSING VAN DE MILIEUEFFECTEN

De ruimtelijke ontwikkeling van een stad genereert direct als indirect belangrijke milieueffecten. Deze kunnen zowel positief als negatief van aard zijn. Negatieve milieueffecten worden bij voorkeur aan de bron aangepakt zodat verdere impact voorkomen of beperkt wordt. Dit versterkt de intrinsieke stedelijke duurzaamheid en vermindert de nood aan mitigerende maatregelen.

Samen met het SRA wordt ook een strategisch plan-milieueffectrapportage (plan-MER) opgemaakt. Dit strategische plan-MER brengt de potentiële milieueffecten van het SRA in kaart en geeft aan hoe de positieve effecten versterkt en de negatieve effecten vermeden of gemilderd kunnen worden. Het plan-MER en het SRA komen in onderlinge wisselwerking tot stand. De inzichten uit het plan-MER werden reeds verwerkt in het SRA zodat er nu al op een optimale manier rekening wordt gehouden met de milieueffecten.

HET SRA ALS SYNTHESE

De opmaak van het SRA start niet vanaf een leeg blad. Het bouwt verder op het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) 'Antwerpen Ontwerpen' (2006), de doorstartnota 'We geven de stad van morgen ruimte' (2016), de Inspiratienota (2018), het bestuursakkoord 'De Grote Verbinding. Akkoord voor de bestuursperiode van 2019 tot 2024' (2019), de goedgekeurde en in opmaak zijnde beleidsvisies en – plannen en onderzoeken (zie verder). Al deze plannen en beleidsdocumenten hebben reeds richting gegeven aan de verdere

ruimtelijke evolutie van de stad. Het SRA maakt de synthese, zodat de gebundelde ambities elkaar versterken tot een coherente langetermijnvisie voor de ruimtelijke toekomst van Antwerpen.

Omdat ruimte ook in Antwerpen een schaars goed is, moet er oordeelkundig en zorgzaam mee omgesprongen worden. De verdere ontplooiing van de stad genereert een grote diversiteit aan noden die een ruimtelijke invulling vragen: wonen, voorzieningen, economie, mobiliteit en infrastructuur, ... Tegelijk leeft méér dan ooit het besef dat een leefbare, veerkrachtige en klimaatrobuuste stad nood heeft aan ruimte voor groen, water en natuur. De ontplooiing van de "harde" programma's moet hand in hand gaan met de vrijwaring en versterking van de "zachte" functies. Bovendien blijft het ook in een dynamische stad als Antwerpen belangrijk om wat goed is en onze identiteit bepaalt, te behouden en te vrijwaren.

Het SRA biedt een kader om concurrerende, soms zelfs conflicterende, ruimteclaims af te wegen. De optimale werking van de ruimtelijke systemen wordt nagestreefd door de uitwerking van drie stedelijke lagen: de levendige woonstad, de slimme netwerkstad en het veerkrachtig landschap. Deze drie lagen zijn onderling gelijkwaardig. Ze liggen over elkaar en dekken de hele stad. Vanuit deze drie lagen streeft het SRA naar een complementair ruimtegebruik. Om de schaarse ruimte zo goed mogelijk te benutten, komen uiteenlopende ruimtevragen vaak in synthese samen, om in dezelfde ruimte slim verweven te worden. Meervoudig ruimtegebruik is de sleutel voor een duurzame stadsontwikkeling. Waar concurrerende ruimtevragen niet verzoenbaar zijn, moeten keuzes worden gemaakt.

MONITORING, EVALUATIE EN BIJSTURING VAN HET SRA

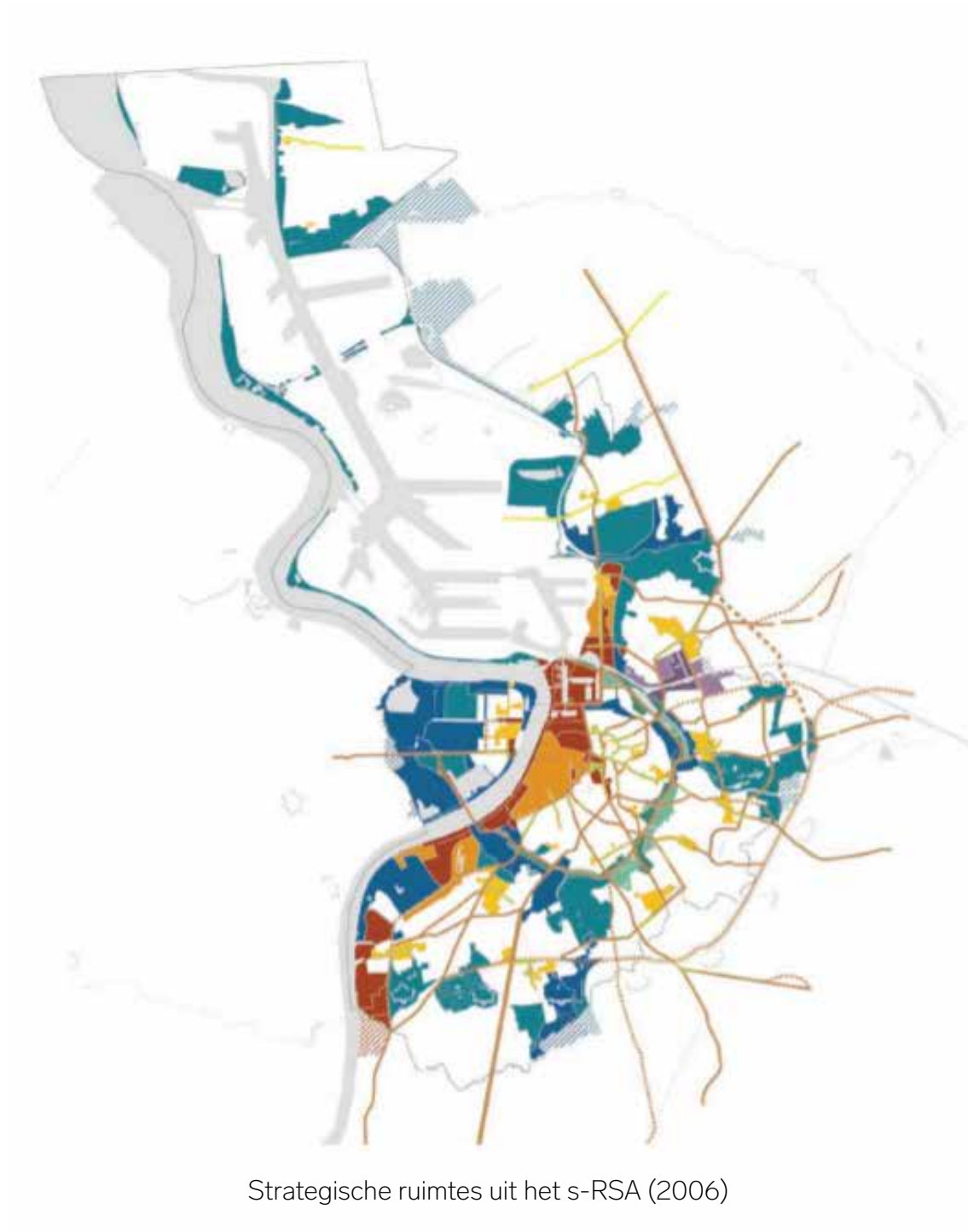
Het SRA definieert een strategische visie voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad tot 2040. Een strategische visie betekent enerzijds dat ze voldoende robuust moet zijn om voor langere tijd sturend en relevant te blijven; anderzijds dat ze ook adaptief en evolutief moet zijn. De toekomst plannen is per definitie rekening houden met veranderlijke maatschappelijke noden, opvattingen en ruimtelijke vraagstukken; nieuwe strategische kansen kunnen zich voordoen en wet- en regelgeving kan wijzigen. De visievorming is dus geen éénmalige gebeurtenis, maar een continu proces.

De visie komt tot uitvoering via instrumenten, projecten, acties en het vergunningenbeleid. Ook deze operationalisering is een continu proces, waarbij de haalbaarheid en de effectiviteit regelmatig getoetst moeten worden. Net zoals de visie evolueert, zal de operationalisering doorheen de tijd anticiperen op nieuwe inzichten, uitdagingen en opportuniteiten.

De doelstellingen van het SRA zullen daarom periodiek worden gemonitord. Voor het monitoren van het SRA is een set van een 25-tal indicatoren opgesteld. Deze set vormt de basis voor de uitbouw van een monitoringsysteem dat van het stedelijk niveau, tot op wijk-, buurt- en bouwblokniveau zal worden ingezet. De opmaak van het monitoringsysteem gebeurt parallel met het SRA. Zo kan de gerealiseerde voortgang objectief in beeld worden gebracht en kan een evaluatie plaatsvinden. Bij deze evaluatie gaat de Stad Antwerpen na of de uitvoering van de vooropgestelde doelstellingen op schema zit, wat de voorziene én onvoorziene effecten zijn

en in welke mate de omgeving verandert.

Voor de realisatie van het actieprogramma (zie beleidskader) moet de Stad Antwerpen rekening houden met haar financiële mogelijkheden. Het is evident dat niet alle genoemde acties tegelijk en direct kunnen opgenomen worden. De monitoring van het SRA wordt daarom gekoppeld aan een evaluatie.



Strategische ruimtes uit het s-RSA (2006)

DE RIJKE PLANNINGSTRADITIE INSPIREERT

DE EERSTE GROTE AMBITIES EN PROJECTEN IN DE RECENTE GESCHIEDENIS

Na de fusie in 1983 besloot de stad een Globaal Structuurplan Antwerpen (GSA) op te stellen voor het hele grondgebied. Het GSA introduceerde de concepten 'De voorstad: kernen met een eigen karakter', 'Een ringbos met nieuwe brugpoorten' en 'Stad aan de stroom'. De realisatie in concrete verwezenlijkingen was eerder beperkt. Eind jaren '80 probeerden bewoners en experts in stedenbouw en ruimtelijke planning de Stad Antwerpen tot actie te bewegen. Met hun organisatie Stad aan de Stroom ijverden zij voor de opwaardering van de verwaarloosde 19e -eeuwse haventerreinen langs de Schelde.

De laatste jaren werd er sterk ingezet op de Antwerpse stadsontwikkeling. Ook begon de Europese Unie begon aandacht te besteden aan de problematiek van de steden en maakte geld vrij voor stadsontwikkeling. Ook Belgische en Vlaamse overheden volgden hierin. De Stad Antwerpen speelde in op de nieuwe kansen en wendde de Europese subsidies voornamelijk aan voor projecten in het noorden van de kernstad. In 1996 besliste de stad om een Welstandscommissie op te richten en opnieuw een Stadsbouwmeester aan te stellen. Zij moesten waken over de kwaliteit van de almaar meer talrijke en gevarieerde ruimtelijke plannen en stadsprojecten. Ondertussen is de lijst van projecten lang en blijft deze lijst groeien. Visie maakt projecten, projecten maken visie is dan ook een belangrijk uitgangspunt waar het SRA verder mee aan de slag gaat.

HET S-RSA, EEN INSPIRATIEBRON

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen markeerde vanaf de goedkeuring in 2006, het startpunt van 'Antwerpen Ontwerpen'. Tot op vandaag krijgt de stad vorm op basis van dit structuurplan. Het s-RSA is opgebouwd uit zeven generieke beelden die de ruimtelijke visie formuleren en vijf strategische ruimten waarbinnen deze visie prioritair wordt gerealiseerd.

In 2014 werd het s-RSA geëvalueerd en bleek er nood aan vernieuwing. Deze evaluatie resulteerde in de evaluatienota 'We geven de stad van morgen ruimte' (2016). In de doorstartnota werd enerzijds vastgesteld dat het werken met generieke beelden en strategische ruimten een grote meerwaarde biedt. Dankzij deze aanpak werd het s-RSA een robuust document qua visie op de stedelijke ontwikkeling, maar ook een strategisch document met een sterke focus op specifieke stedelijke ruimten met een groot toekomstpotentieel. Deze waardevolle benadering wordt overgenomen in het SRA. Anderzijds moet ruimtelijk beleid ook aan nieuwe uitdagingen en thema's een antwoord kunnen geven. De evaluatie formuleerde het belang van de sociaal-ecologische kwaliteit en duurzaamheid van de stad, fysieke, sociale en functionele verweving, het integreren van ondernemen in het stadsweefsel, de sociale dimensie van de ruimte, stedelijke infrastructuur, en het versterken van netwerken. Deze aandachtspunten worden meegenomen bij de opmaak van het SRA, die resoluut kiest voor de toekomst, en omkadering biedt voor de versnelling in het investeringsritme die werd doorgevoerd in de laatste 10 jaar.



EEN STEVIGE INHOUDELIJKE BASIS

INSPIRATIENOTA 'RUIMTE GEVEN AAN DE STAD VAN MORGEN' (2018)

De Inspiratienota 'Ruimte geven aan de stad van morgen' omvat de speerpunten voor een globale ruimtelijke toekomstvisie voor Antwerpen met een tijdshorizon tot 2050. De Inspiratienota is opgebouwd volgens drie thema's. Deze thema's geven een antwoord op de uitdagingen van de stad voor de toekomst: Levendige Woonstad, Slimme Netwerkdag en Veerkrachtig Landschap. Deze drie lagen vormen mee de basis van het SRA.

Voorafgaand aan de opmaak van de Inspiratienota zorgden verschillende stadsdebatten, onderzoeken en leerprojecten voor inspiratie. Tijdens de stadsdebatten werden experts uit binnen- en buitenland, ambtenaren van de Stad Antwerpen maar ook van andere steden, gemeenten en hogere overheden, middenveldorganisaties en burgers samengebracht om rond een bepaalde kwestie met elkaar in debat te gaan. Ruim vijftien stadsdebatten vonden plaats over erg uiteenlopende onderwerpen zoals betaalbaar wonen, circulariteit, levendige wijken, erfgoed, groen in de stad, ... Zo werden uiteindelijk meer dan 700 mensen betrokken bij de opmaak van de Inspiratienota.

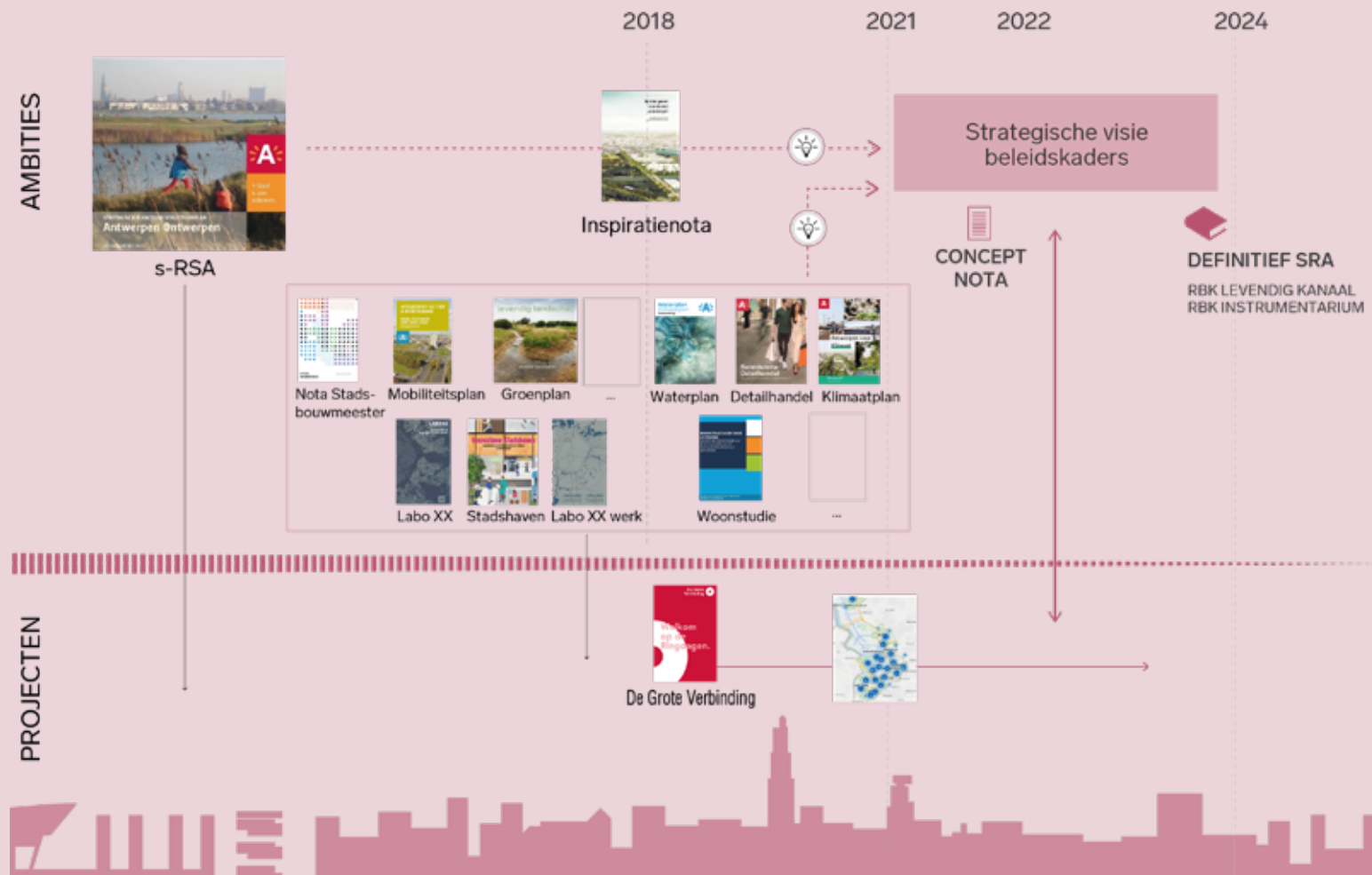
Aanvullend baseerde de Inspiratienota zich op bestaande beleids- en studienota's waar verschillende elementen zoals bereikbaarheid en nabijheid, de juiste schakel op de juiste plaats, modal split, de uitbouw van superparken, de vijf ruimtelijke figuren uit de nota van de Stadsbouwmeester, de potentie van de 20^e-eeuwse gordel, ... geïntegreerd

werden en zo opnieuw een belangrijke basis vormen voor de opmaak van het SRA. Het gaat hierbij om: het Mobiliteitsplan (2015; momenteel in herziening), het Groenplan (2017), de Beleidsnota '2016-2020 Atypische stadsbouwmeester' (2017), de Visienota Routeplan 2030 (2018), het studiewerk Labo XX, Labo XX_Werk, Innovatieve Stadshaven en Metabolisme van Antwerpen - Stad van stromen en de ambitienota Over de Ring (2017).

BELEIDSNOTA'S EN -PLANNEN (NA 2018)

Na de Inspiratienota werkte de stad verder aan diverse (thematische) beleidsnota's. Deze beleidsnota's zijn het Waterplan (2019), het Geluidsactieplan Agglomeratie Antwerpen (2019), de Strategische Beleidsnota Detailhandel (2020), de Beleidsnota Ruimtelijke Economie (2020), het Klimaatplan 2030 (2021), de Voedselstrategie (2022), de Strategische EnergieVisie Antwerpen (SEViA), de Roadmap 2030 inzake warmtenetten (2022), het Innovatietraject lichte- en geluidsplanning (2022), het Woonervenplan in de 16^e- eeuwse binnenstad, het Actieplan logiesontwikkelingen en de visie "Ringstad: stad maken over de Ring" (2022). Daarnaast ondertekende het college in 2020 het charter 'Naar een toegankelijke stad' en onderschrijft de stad ook de principes van het Vlaams decreet Basisbereikbaarheid (2019).

De publicatie "Ringstad: stad maken over de Ring" geeft de visie weer om de stadsontwikkeling langs de Ring de komende jaren actief in goede banen te leiden. Ambitie



De meeste documenten zijn integraal raadpleegbaar via <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten>.

is om nieuwe levendige stadsdelen langs de randen van de overkapping te realiseren tezamen met de zeven Ringparken, die de verbinding zullen maken tussen de wijken. Antwerpen is door de eeuwen heen een centrum voor innovatie en investeringen. Dit vernieuwingselan dient te worden voortgezet. Hierbij zijn publieke investeringen een belangrijke motor, alsook is het noodzakelijk om ook private investeringen te blijven aantrekken. Hier zal Ringstad een belangrijke positie innemen. In deze zone zal er 1 miljoen vierkante meter ontwikkeld worden, waardoor er een nieuw stedelijk district wordt gerealiseerd in het hart van de stad.

De uitbouw van groenblauwe netwerken, de nood aan stilteplekken, ruimte voor voedsel, detailhandel en economie in de stad en het belang van klimaatadaptatie en – mitigatie in het ruimtelijk beleid, ... zijn belangrijke aspecten die uit deze nota's meegenomen worden bij de opmaak van het SRA.

HET SRA VERTREKT VAN EEN STEVIGE GEBIEDSKENNIS

Antwerpen heeft een rijke traditie in ruimtelijke en omgevingsanalyses. Zo'n analyse geeft een cijfermatig inzicht en duidt op kaart aan wat er te kort is in de omgeving van een stadsproject zoals groen, bus- en tramhaltes, scholen of sportinfrastructuur. De gegevens worden vergeleken met wat het minimale aanbod in de wijk of buurt zou moeten zijn. Een voorbeeld is de onderbouwing van de ruimtelijke keuzes op Spoor Noord door een kwantitatieve analyse in 2001. Het dichtbevolkte Antwerpen-Noord

kreeg daardoor een park van 17 ha waardoor het groentekort (deels) werd opgelost.

In 2006, werd in het kader van het s-RSA, een geheel aan indicatoren uitgewerkt om de doelstellingen van het s-RSA stadsbreed te kunnen monitoren. Deze nulmeting was de basis om consequent meer thematische data over de stad te verzamelen en bij te houden. Door het ontwikkelen van toegankelijke instrumenten zoals Stad in cijfers (2009) en Stad in kaart (2013) zijn zowel statistische als geodata makkelijker beschikbaar. Sindsdien worden deze data via omgevingsanalyses systematisch en gebiedsgericht voor elk toekomstig stadsontwikkelingsproject ingezet.

Naast het in kaart brengen van thema's zoals socio-demografie, economie, wonen, mobiliteit en voorzieningen, komen er omwille van nieuwe inzichten steeds data bij (o.a. lucht, geluid, hitte, ontharding, water). Deze gegevens zijn in bovengenoemde instrumenten beschikbaar van het brede stadsniveau tot het meer fijnmazige niveau van wijken, buurten, bouwblokken en percelen. Op maat of gebiedsgericht kunnen ook simulaties en toekomstscenario's worden uitgezet.

De stad zal deze omgevingsanalyses ook in de toekomst blijven inzetten. Ze vormen een permanente kwaliteitsbewaking. De analyses spelen gebiedsgericht in op de stadsgroei waardoor de programmatie en de ontwikkeling van de stad permanent wordt geëvalueerd. Zo bieden de omgevingsanalyses ook belangrijke input voor de cyclische monitoring en evaluatie van het SRA.



Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)

SRA AFGESTEMD MET VLAAMS EN PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID

Antwerpen vervult als grootste stad van Vlaanderen ook een belangrijke centrumrol voor de ruime Antwerpse regio. De invloed van de stad reikt ver, tot voorbij de landsgrenzen. De effecten van het Antwerpse ruimtelijk beleid stoppen dan ook niet aan de administratieve grenzen van de stad. Het SRA heeft oog voor de wisselwerking tussen de stad, de buurgemeenten en bij uitbreiding de regio. Omgekeerd wordt de ruimtelijke ontwikkeling van Antwerpen mee beïnvloed door beleidskeuzes die andere overheden (zullen) maken: de Vlaamse overheid, de provincie Antwerpen, de buurgemeenten, ...

De provinciale en Vlaamse overheid hebben krijtlijnen uitgezet voor het toekomstig ruimtelijk beleid. Het SRA bouwt verder op de belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten uit de bovenlokale ruimtelijke beleidsplannen. De Stad Antwerpen maakt binnen die krijtlijnen ook een aantal eigen specifieke keuzes die vanuit een goed partnerschap met zowel de provincie als de Vlaamse overheid in dialoog worden afgestemd.

BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (BRV)

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) werd op 20 juli 2018 goedgekeurd. De bijhorende beleidskaders zijn in opmaak.

De strategische visie zet in op 5 pijlers: (1) Vlaanderen als een internationaal sterke regio, (2) waar het leven goed is, (3) iedereen zich duurzaam kan verplaatsen, (4) biodiversiteit en voedselproductie verzekerd zijn en (5) de

ruimte klimaatbestendig is ingericht. Voor het realiseren van deze ambities formuleert het BRV diverse strategische doelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsprincipes. Daarnaast moeten Vlaamse en bovenlokale werven zorgen voor een uitvoeringsgericht ruimtelijk beleid. De belangrijkste aspecten die geïntegreerd zijn op maat van de stad zijn:

Terugdringen van bijkomend ruimtebeslag, met een nulgroei tegen 2040. Om deze doelstelling te kunnen waarmaken is het verhogen van het ruimtelijk rendement noodzakelijk.

Wonen en niet-woonfuncties worden **verweven waar het kan, gescheiden waar het moet**. De ontwikkelingskansen zijn afhankelijk van de ligging en connectie met een duurzaam vervoerssysteem of de nabijheid van aanwezige voorzieningen en groenblauwe structuur. Verdere ontwikkeling zet in op de specifieke kwaliteit en identiteit van de kern.

Wonen en werken zal hoofdzakelijk gebeuren nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen. Zo moeten de **juiste functies ontwikkeld worden op de juiste plaats**.

Het toekomstige voorzieningenniveau en de bereikbaarheid bepalen de draagkracht van de kern voor bijkomend werk- en woonaanbod. Zo moet de woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruimtelijke ruggengraat neemt tegen 2050 met 50% toe ten opzichte van 2015.

Vlaanderen werkt naar een **robuuste open ruimte**; de verhardingsgraad in de open ruimte wordt teruggedrongen. Onze open ruimte wordt in het perspectief van klimaatsverandering namelijk onmisbaar voor waterberging en



klimaatregulering. Ontharding en vergroening moeten de versnippering van de open ruimte terugdraaien. Op deze manier kan een netwerk van groenblauwe aders uitgebouwd worden dat de open ruimte tot in de kernen brengt. Dit netwerk biedt naast een versterkte ecologische waarde ook een vergrote landschapsbeleving en recreatieve component. Daarnaast zullen deze functies ook afgestemd moeten worden op mogelijke hernieuwbare energieproductie.

Daarnaast keurde de Vlaamse Regering op 22 februari 2022 de conceptnota over de bouwshift goed. De doelstelling is om het bijkomend ruimtebeslag te reduceren naar 3 ha/dag tegen 2025 en 0 ha/dag tegen 2040.

PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN (PBRA)

De provincieraad keurde op 27 oktober 2022 de ontwerpversie van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen (PBRA) goed. Aanvullend op het BRV benoemt het PBRA vier ruimtelijke principes en zeven ruimtelijke strategieën. Ook deze elementen werden afgewogen in het SRA. Het gaat hier om: zuinig ruimtegebruik, om meer te doen met dezelfde ruimte; veerkracht, zodat we flexibel kunnen omgaan met veranderingen in de toekomst; nabijheid en bereikbaarheid, zodat we ons in eerste instantie minder, maar ook duurzaam verplaatsen; eigenheid, want de ene plek is de andere niet.

De zeven bijhorende ruimtelijke strategieën zijn:

- **Offensieve open ruimte:** De beheerders van de open ruimte, m.n. natuur, landbouw, water en recreatie ontplooiën zich samen en op een duurzame en gelijkwaardige manier om elkaar en de open ruimte te versterken.
- **Versterkte vervoerscorridors:** Goed gelegen multimodale vervoersknopen worden met elkaar verbonden door multimodale vervoerscorridors.
- **Sluitend locatiebeleid voor (hoog-) dynamische functies:** (Hoog-) dynamische voorzieningen en bedrijvigheid worden in eerste instantie verweven in multimodaal ontsloten kernen. Functies die niet verweefbaar zijn in kernen, worden gebundeld aan multimodale vervoersknopen (buiten de kernen).
- **Levendige kernen:** De levenskwaliteit, het behoud van karakter en identiteit is in elke kern belangrijk. Enkel de kernen die multimodaal ontsloten zijn en een hoog voorzieningenniveau hebben, zijn geschikt om de bevolkingsgroei op te vangen. Dit gaat gepaard met een hogere ruimte-efficiëntie.
- **Samenhangend ecologisch netwerk:** Een onafgebroken ecologisch netwerk van natuurgebieden, valleigebieden, kleine landschapselementen en (blauw) groene netwerken doorheen de open en de bebouwde ruimte creëren. Dit kan gaan van zeer grootschalige gebieden tot fijnmazige ingrepen.
- **Energie-efficiëntie:** We streven met ons ruimtelijk beleid naar een vermindering van ons energieverbruik en kiezen voor een energie-efficiënte inrichting. Het bundelen van activiteiten creëert nabijheid, wat resulteert in minder en kortere verplaatsingen. Het bundelen van activiteiten verhoogt ook de aantrekkelijkheid voor het openbaar vervoer, met onder meer energiebesparing tot gevolg.
- **Van versnippering naar bundeling:** We zetten in op een efficiënter ruimtegebruik zodat we in staat zijn om onze open, onverharde ruimte te vrijwaren en versterken. We gaan de versnippering tegen en zetten in op het bundelen van bebouwing. De financiële en ruimtelijke meerwaarde van de verdichting aan multimodale vervoersknopen kan worden gekoppeld aan de ontsnippering van de open ruimte. De kosten en baten van de ontwikkeling voor de private sector en de overheid kunnen op die manier evenwichtig verdeeld worden.

Dit alles wordt vertaald in drie beleidskaders: de **‘Ruimtelijke vertaling van de strategische visie’**, **‘Levendige kernen’** en **‘Verdichten en ontlichten van onze ruimte’** ter ondersteuning van de ambitie om tegen 2040 geen bijkomende ruimte meer aan te snijden.

Parallel aan de opmaak van het voorontwerp-SRA evolueerde ook het PBRA. De Stad Antwerpen en de provincie Antwerpen zullen overleggen om beide beleidsplannen op elkaar af te stemmen.





2

Strategische visie

A	Ambities Stad van Morgen	28
B	Drie stedelijke lagen	36
	1 Levendige Woonstad	38
	2 Veerkrachtig Landschap	56
	3 Slimme Netwerkstad	70
C	Zeven deelgebieden	88
	1 Schelde	90
	2 Over De Ring	94
	3 Intra Muros	100
	4 Linkeroever	104
	5 20 ^{ste} -eeuwse gordel	110
	6 Noordelijke districten	114
	7 Kanaalzone	118
D	Synthese	122

INLEIDING

STRATEGISCHE VISIE

B

DRIE STEDELIJKE LAGEN



C

ZEVEN DEELGEBIEDEN



BELEIDSKADER RUIMTE VOOR DE STAD VAN MORGEN

WAT VINDT U IN DIT HOOFDSTUK?

De strategische visie van het SRA beschrijft de ruimtelijke toekomst van de stad en kijkt daarbij vooruit tot 2040. Deze visie wordt opgebouwd uit drie delen.

Het **eerste deel** concretiseert de ambitie van het SRA: **ruimte geven aan de Stad van Morgen**. Die Stad van Morgen is **een leefbare stad met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken**.

Het **tweede deel** omvat de thematische uitwerking van de strategische visie. Hier wordt het ruimtelijke systeem van de stad beschreven in **drie stedelijke lagen**: de Levendige Woonstad, het Veerkrachtig Landschap en de Slimme Netwerkstad. Deze drie complementaire lagen zijn onderling verbonden en beïnvloeden elkaar. Deze thematische benadering garandeert een coherente ruimtelijke toekomstvisie voor deze stedelijke deelsystemen. De drie stedelijke lagen vormen het kader voor de latere uitwerking van het thematisch en sectoraal stadsbreed beleid.

Het **derde deel** gaat in op de gebiedsgerichte visie. Binnen het volledige Antwerpse grondgebied (zonder de haven) worden op basis van ruimtelijke kenmerken **zeven deelgebieden** geïdentificeerd: de Schelde, Ringstad met Ringparken, Intra Muros, de 20^{ste} -eeuwse Gordel, Linkeroever, de Noordelijke districten en de Kanaalzone. Elk deelgebied heeft kenmerkende ruimtelijke structuren die de identiteit, de samenhang en de kwaliteit bepalen. Het SRA beschrijft hoe deze structuren verder versterkt kunnen worden. De gebiedsgerichte ruimtelijke visies maken telkens de synthese van drie stedelijke lagen, met waar nodig gebiedsspecifieke prioriteiten. Deze visies vormen het kader voor de latere uitwerking van het gebiedsgericht ruimtelijk beleid.

De thematische en gebiedsgerichte benadering van de strategische visie komen uiteindelijk samen in een **synthesebeeld** voor de ruimtelijke toekomst van de Stad Antwerpen.



Deel A
Strategische visie

Strategische visie op de Stad van Morgen





STAD VAN MORGEN

De meest leefbare stad met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken.



GEZOND &
VEILIG



AANTREKKELIJK
& INCLUSIEF



DUURZAAM &
KLIMAATVEILIG

Trots

Dynamisch

Innovatief

Weerbaar



AMBITIES VOOR DE MEEST LEEFBARE STAD VAN VLAANDEREN

Antwerpen wil de **meest leefbare stad van Vlaanderen zijn en streeft daarom naar een hoge levenskwaliteit voor haar bewoners en bezoekers**. Dit is de centrale ambitie van het SRA. Aan leefbaarheid en levenskwaliteit geeft de ambitie voor het SRA volgende concrete invulling.

De stad van morgen is ...

... een **veilige** stad, die de fysieke en sociale integriteit van zijn inwoners vrijwaart;

... een **gezonde** stad, die de gezondheid van zijn inwoners bevordert en veilig stelt;

... een **aantrekkelijke** stad, die investeringen stimuleert

... een **inclusieve** stad, die alle inwoners de kans biedt om deel uit te maken van de stadsgemeenschap;

... een **duurzame** stad, die de leefbaarheid en levenskwaliteit ook voor toekomstige generaties veilig stelt;

... een **klimaatveilige** stad, die haar impact op het klimaat zoveel mogelijk beperkt en de gevolgen van de klimaatverandering opvangt;

... een **bereikbare** stad voor inwoners, bezoekers en bedrijvigheid.

Succesfactoren voor de levenskwaliteit

Elk inwoner of bezoeker van de stad geeft aan levenskwaliteit een eigen, persoonlijke invulling. Toch kunnen vanuit ruimtelijk perspectief een aantal essentiële succesfactoren geïdentificeerd worden die bepalend zijn voor de levenskwaliteit in de stad. Het gaat om het gecombineerd, kwalitatief aanbod van:

- **wonen:** geschikte huisvesting in een aangename woonomgeving;
- **voorzieningen** die op kwalitatieve wijze noden en wensen kunnen invullen;
- **bedrijvigheid** die tewerkstelling biedt en in algemene zin welvaart creëert;
- **publieke en groenblauwe ruimte**, die uitnodigt tot verblijf, ontmoeting en beweging.

Het SRA zal aandacht besteden aan de nodige ruimte en aan de vestigingscondities voor de verdere uitbouw van deze componenten, zodat het aanbod de behoeften kan invullen. De beschikbare ruimte is echter schaars en moet dus efficiënt worden gebruikt. Een hoger ruimtelijk rendement is mogelijk door slimmer te bouwen (stapeling van functies, gedeeld en meervoudig ruimtegebruik) en het beter benutten van onderbenutte (reeds aangesneden) ruimtes.

Ook kan algemeen gesteld worden dat de ruimtelijke organisatie mee bepalend is voor de verplaatsingen naar en binnen de stad. Op lange termijn heeft het SRA een grote invloed op de mobiliteit, die op zijn beurt een grote impact heeft op de leefbaarheid: veiligheid, gezondheid, aantrekkelijkheid, inclusiviteit, duurzaamheid en



klimaatrobuustheid. Het verklaart waarom het mobiliteitsbeleid niet los kan worden gezien van het ruimtelijk beleid.

Essentieel voor de stedelijke levenskwaliteit is de **nabijheid** van het ruime en gevarieerde aanbod. Bewoners hoeven zich maar beperkt te verplaatsen om te werken, naar school te gaan, te recreëren of gebruik te maken van de voorzieningen. Nabijheid is dus bepalend voor de reële beschikbaarheid van de componenten en voor het gebruikscomfort. Nabijheid leidt tot sterke wijken waar het aangenaam wonen, werken en verblijven is. Dankzij de hoofdzakelijk korte verplaatsingen blijft bovendien de verkeersdruk onder controle en kan een groter deel van de publieke ruimte op haar verblijfsfunctie worden afgestemd. De nabijheidslogica zal een belangrijk ordenend principe vormen binnen het thema “**levendige woonstad**”, onder meer via de versterking van de gemengd stedelijke gebieden en de uitbouw van de stedelijke centra binnen de verschillende kernen.

De multimodale bereikbaarheid is eveneens een succesfactor voor de levenskwaliteit van bewoners én bezoekers. Een vlotte en comfortabele bereikbaarheid zorgt ervoor dat Antwerpen zijn regionale centrumrol kan blijven vervullen. De verschillende multimodale en gecombineerde mobiliteitsoplossingen in de stad garanderen de bereikbaarheid van de stedelijke faciliteiten. Ook dit komt de leefkwaliteit van de Antwerpenaren ten goede. Het thema “**slimme netwerkstad**” zet in op de bereikbaarheid van publiekstreckende functies, door ruimte te bieden nabij bestaande of toekomstige multimodale knopen en door de uitbouw van multimodale netwerken te faciliteren.

Naast de nabijheid en bereikbaarheid van een gevarieerd aanbod van faciliteiten, is ook de inbedding van het stedelijk weefsel in een veerkrachtig landschap essentieel voor de leefbaarheid en de levenskwaliteit. Het SRA-thema “**veerkrachtig landschap**” draagt niet alleen bij tot de gezondheid van de inwoners en de aantrekkelijkheid van de stad, maar zorgt ook voor een klimaatrobuuste stad die ook de levenskwaliteit van de volgende generaties Antwerpenaren kan veiligstellen.

BASISWAARDEN

De Antwerpenaren koesteren een aantal basiswaarden. Voor veel inwoners bepalen ze mee de identiteit en de levenskwaliteit van hun stad. Deze basiswaarden zijn ruimtelijk vertaalbaar. Ze maken mee deel uit van de ambitie voor het SRA.

Antwerpen is een **trotse stad**. Trots op zijn rol in de regio, Vlaanderen en Europa; een rol die Antwerpen méér dan ooit wil blijven opnemen. Trots op zijn geschiedenis. Antwerpen **koestert zijn erfgoed**. De instandhouding, de maatschappelijke valorisatie en de ruimtelijke integratie van het bebouwd patrimonium en van de historische stedelijke structuur zijn een essentieel uitgangspunt van het ruimtelijk beleid.

Antwerpen is een **dynamische stad**. Doorheen zijn geschiedenis is Antwerpen voortdurend geëvolueerd: als havenstad, als economisch centrum, als metropool. Deze continue verandering heeft van Antwerpen een sterke, moderne stad met historische wortels gemaakt. Ook vandaag en in de toekomst blijft de stad in beweging, letterlijk en figuurlijk. De stad past

zich aan maatschappelijke, economische en culturele evoluties aan. De mondiale tendens naar verstedelijking geeft Antwerpen de wind in de zeilen. Voor het ruimtelijk beleid betekent dit dat het SRA niet uitgaat van een status quo, maar anticipeert op dit proces van voortdurende verandering. Het SRA creëert ruimte voor de stad van morgen. De stedelijke dynamiek wordt een hefboom om de stad te vernieuwen en te verbeteren, om de levenskwaliteit verder te versterken.

Antwerpen is een **innovatieve stad**. De stad staat van oudsher open voor vernieuwing. De stedelijke uitdagingen van morgen zijn complex en omvangrijk. Ze vragen om nieuwe, innovatieve oplossingen. Ook in haar ruimtelijk beleid wil Antwerpen ruimte bieden voor vernieuwende concepten, voor innovatieve stadsvernieuwing. Innovatie kan de effectiviteit, de haalbaarheid en de kwaliteit van de stadsvernieuwing versterken en kan een grotere maatschappelijke meerwaarde genereren. Het SRA zet in op een goede balans tussen een robuust kader en ruimte voor innovatie.

Antwerpen is tenslotte ook een **weerbare stad**. De stad is in het verleden telkens weer in geslaagd om grote maatschappelijke en economische uitdagingen het hoofd te bieden en er sterker uit te komen. Vandaag is de stad goed op weg om met De Grote Verbinding een antwoord te bieden op de enorme uitdagingen inzake mobiliteit en leefkwaliteit. Met Ringstad staat er een nieuw stadsdeel in de steiger. Intussen staat de volgende uitdaging te wachten. Antwerpen neemt zijn verantwoordelijkheid in de strijd tegen de klimaatverandering en wapent zich om de gevolgen ervan op te vangen. Ook nu zal

Antwerpen deze uitdaging aangrijpen om te transformeren tot een sterkere en betere stad.

STERKE WIJKEN

Voor de Antwerpenaar wordt levenskwaliteit pas een concrete, tastbare kwaliteit als ze ook betrekking heeft op de eigen wijk. De centrale ambitie moet met andere woorden opgaan voor iedere wijk in de stad. Daarom vormt de ambitie “sterke wijken” een essentieel onderdeel van ruimtelijk beleid in de stad. Dit moet ervoor zorgen dat de ambitie van leefbaarheid en levenskwaliteit in heel Antwerpen voelbaar wordt. **Sterke wijken vormen de brug tussen een performante stadsbrede ruimtelijke organisatie en een hoogwaardige leefomgeving voor iedere Antwerpenaar.**

Het realiseren van sterke wijken staat voor een gebiedsgerichte benadering op maat, met oog voor de concrete noden en mogelijkheden in elke wijk.

Het SRA zal een kader scheppen voor een doeltreffende wijkgerichte aanpak. Hierbij vormen de ruimtelijke krachtlijnen de leidraad voor het verder uitwerken van het gewenste ruimtelijk beleid.

DE REGIONALE ROL VAN ANTWERPEN

Wonen en voorzieningen

Met 532.000 inwoners (2022) is Antwerpen met voorsprong de grootste stad van Vlaanderen en huisvest ze evenveel inwoners als de andere 29

gemeenten van het arrondissement Antwerpen samen. De stad speelt als woonstad dus een bepalende rol in de Antwerpse regio en bij uitbreiding heel Vlaanderen. In lijn met het Vlaamse stedenbeleid wil de stad ook in de toekomst die rol blijven waarmaken.

De afgelopen 20 jaar is Antwerpen veel sterker gegroeid (+75.000 inwoners of +16,5%) dan zijn randgemeenten (+6%), de regionale steden (+11,9%) en het Vlaams Gewest (+11,3%). Voor de volgende 20 jaar raamt Statistiek Vlaanderen in zijn trendprognose de Antwerpse groei op slechts +25.000 inw. of +4,7%, terwijl de bevolkingsprognose voor het Vlaams Gewest +7,2% bedraagt. De regionale steden en de Antwerpse randgemeenten zitten op het Vlaams gemiddelde. Deze prognose zou betekenen dat de Antwerpse regio verder periferiseert en Antwerpen er in Vlaanderen sociaal-economisch relatief op achteruit gaat. Zo'n tendens zou ingaan tegen de Vlaamse en provinciale beleidsdoelstellingen. Een trendprognose is op zich slechts een statistische extrapolatie. Ze dreigt echter een "self fulfilling prophecy" te worden wanneer Vlaanderen, de provincie en de randgemeenten hun ruimtelijk beleid hierop gaan afstemmen.

De Stad Antwerpen neemt zijn verantwoordelijkheid en kiest ervoor om de voorzichtige verstedelijkingstendens van de afgelopen twee decennia verder te faciliteren en gaat uit van een groei van 6 à 7,5% tot 2040. Dit perspectief is ingegeven door de ambitie om de stadsvlucht vanuit Antwerpen naar de regio een halt toe te roepen. De Stad zal dit demografisch groeiperspectief inzetten als hefboom voor de verdere verbetering van de leefkwaliteit in de stad. Antwerpen zou zijn aandeel in de Vlaamse bevolkingsgroei moeten

kunnen consolideren. De Stad Antwerpen bepleit een krachtig Vlaams stedenbeleid dat inzet op een grotere groei van de steden. Die hebben immers de beste bereikbaarheid, het ruimste voorzieningenniveau en het grootste tewerkstellingspotentieel. Hierdoor vermindert de druk op het buitengebied die zo opnieuw haar open ruimte functie kan opnemen.

Er zal afstemming nodig zijn tussen het ruimtelijk beleid van Antwerpen met dat van de omringende gemeenten, in functie van ieders complementaire rol op de woningmarkt. De stad heeft een uitzonderlijk uitrustingsniveau op het vlak van openbare en commerciële voorzieningen. Die staan niet alleen ten dienste van de Antwerpenaren maar ook van de inwoners van de ruime regio. Stad en regio hebben er alle belang bij dat het stedelijk voorzieningenniveau verder versterkt kan worden.

Economie en tewerkstelling

Antwerpen telt ca. 289.000 arbeidsplaatsen (2021; cijfer inclusief haven). Dat is ca. 60% van alle arbeidsplaatsen in het hele arrondissement. Dankzij de grote concentratie aan bedrijvigheid heeft de stad een sterk economisch weefsel. Dit maakt van Antwerpen de economische motor van de regio en bij uitbreiding van heel Vlaanderen. De Antwerpse, regionale en Vlaamse welvaart is mee afhankelijk van de consolidatie en de verdere versterking van het economische weefsel in Antwerpen. Dit betekent een belangrijke uitdaging op ruimtelijk vlak. Op Vlaams niveau is Antwerpen deel van de Vlaamse ruimtelijke ruggengraat (zie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen), zijnde het geheel van internationale knooppunten en verbindingen en de concentraties van menselijk



kapitaal, economische activiteiten, internationale instellingen en metropolitane voorzieningen die eraan gekoppeld zijn.

Mobiliteit

Het Vlaamse ruimtelijk beleid streeft ernaar om de bereikbaarheid van de internationale logistieke knooppunten en de genoemde concentraties op een hoog peil te houden in Europees vergelijkend perspectief. De regionale multimodale verkeersstructuren zijn in grote mate radiaal op Antwerpen georiënteerd, met de Ring als draaischijf voor het wegverkeer, de Antwerpse treinstations als nationale openbaar vervoersknooppunten en de haven als internationale logistieke hub. De Antwerpse uitdaging inzake mobiliteit en bereikbaarheid is bij uitstek relevant voor de Antwerpse regio en bij uitbreiding heel Vlaanderen. Het Routeplan 2030 formuleert voor de hele Antwerpse vervoerregio een ambitieuze modal shift. Dit zal zowel in Antwerpen als in de rest van de regio een consequent locatiebeleid vereisen.

Open ruimte

Tot slot is Antwerpen voor haar open ruimte en de daaraan verbonden ecosysteemdiensten (voedsel, water, biodiversiteit, lucht, recreatie, ...) in belangrijke mate afhankelijk van de regio. Met diverse projecten zet de Stad Antwerpen reeds sterk in op regionale samenwerkingen. Deze samenwerkingen zullen een belangrijk onderdeel blijven van het ruimtelijk beleid met het oog op het versterken en verbinden van het stedelijke en het regionale landschap.

Deel B
Strategische visie

Drie stedelijke lagen

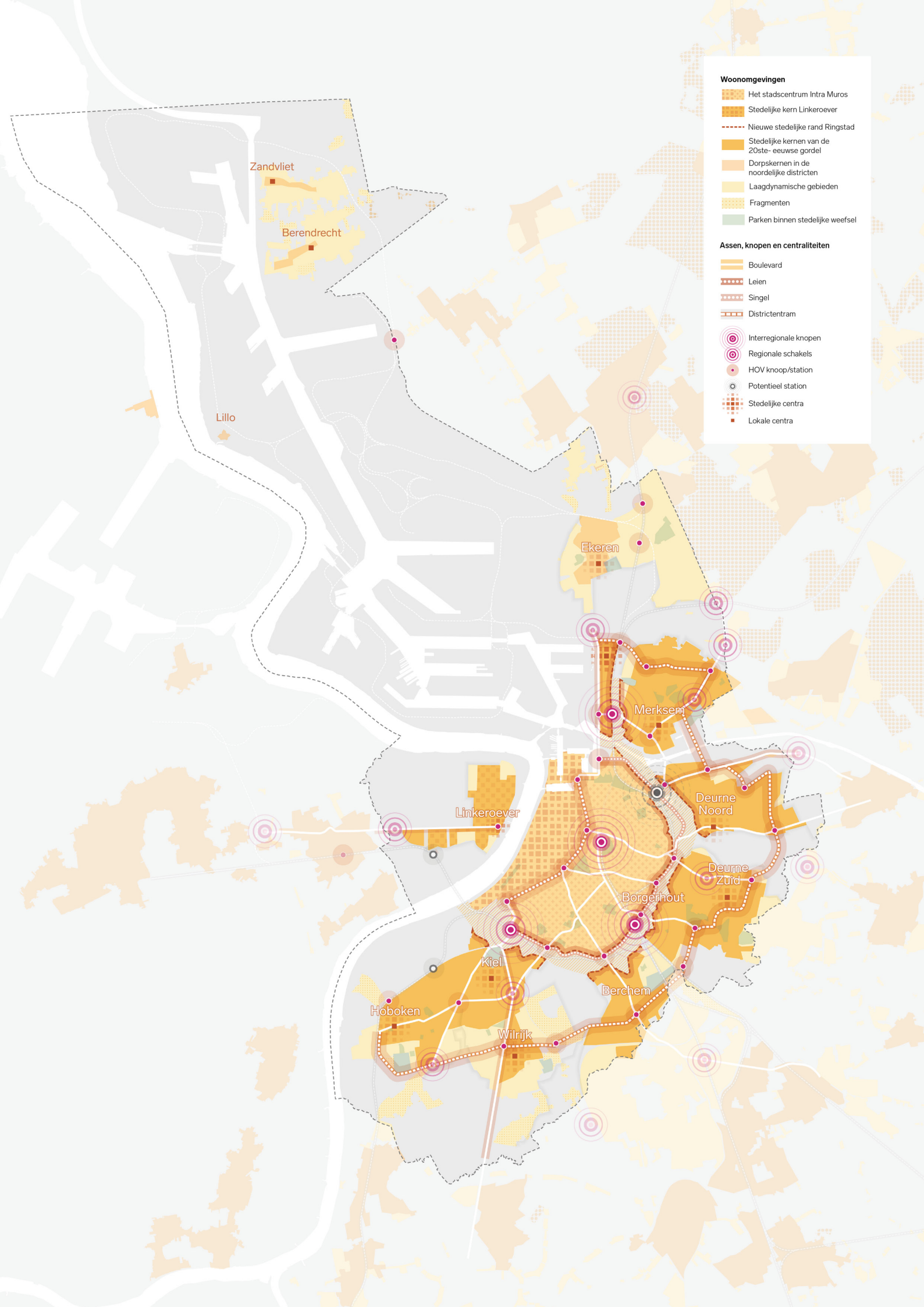


A background image showing a basketball game in progress on a paved court. A player in a red jersey is jumping on the left to shoot the ball, while another player in a green jersey is on the right. A basketball is suspended in the air above the player in red. In the background, there are residential houses and trees under a clear sky.

1

Levendige woonstad





AMBITIES

De levendige woonstad zet in op een kwalitatieve en gezonde woonomgeving en een woonaanbod dat inspeelt op de behoeften van de huidige en toekomstige Antwerpenaren. De focus ligt op een kwaliteitssprong waarbij de woonstad gericht transformeert, met een evenwicht tussen bouw- en groenpotentieel.



Iedereen voelt zich thuis in de wijk

Antwerpen wil een inclusieve stad zijn en zet in op sterke kernen waar zowel wonen, werken, leren en ontspanning als ondersteunende functies een plaats vinden en dit op maat van de omgeving. Hierbij staat een kwalitatieve, groenblauwe woonomgeving steeds centraal.



Selectief en gericht woonaanbod op de juiste plek

De stad transformeert en groeit met een evenwicht tussen bouw- en groenpotentieel. Dit gebeurt vanuit een gericht locatiebeleid en steeds met respect voor de identiteit en kenmerkende ruimtelijke structuur van elk gebied, inclusief de erfgoedwaarde of karakter van een wijk of een straat.



Kwalitatief en gevarieerd wonen voor de huidige en toekomstige Antwerpenaren

Antwerpen speelt in op de woonbehoeften en -voorkeuren van de huidige en toekomstige bewoners. Een gepaste woning, afhankelijk van de levensfase of omstandigheden waarin iemand zich bevindt is de ambitie. Hierbij zijn de kwaliteit en de betaalbaarheid belangrijke aandachtspunten.

KANSEN EN UITDAGINGEN

DEMOGRAFISCHE EVOLUTIE

Antwerpen is qua inwoneraantal de grootste stad van Vlaanderen. Ze telt anno 2022 ca. 532.000 inwoners en ca. 243.000 huishoudens. De afgelopen 20 jaar is Antwerpen relatief sterk gegroeid: +75.000 inwoners of +16,5%. Extra inwoners kunnen het sociaal-economische draagvlak van Antwerpen versterken, maar vereisen ruimte voor bijkomende woningen, voorzieningen, groene ruimte, ...

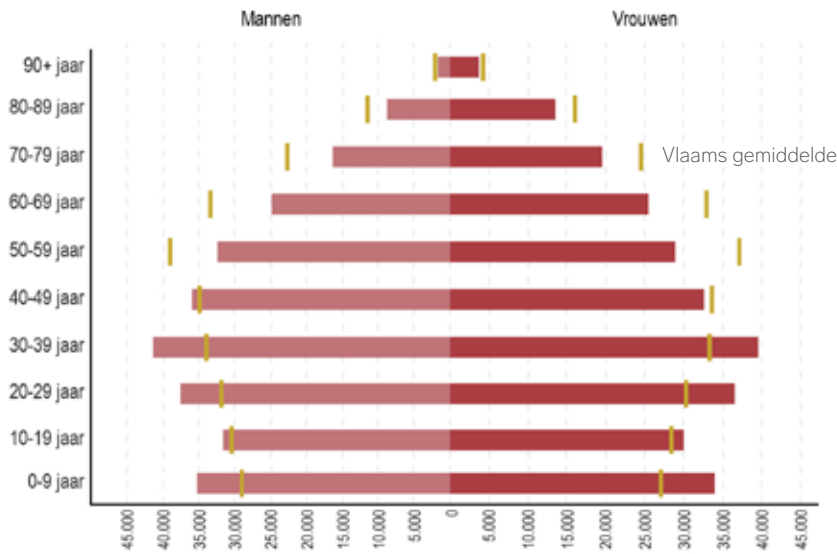
Achter de Antwerpse bevolkingsgroei schuilt een eerder beperkte natuurlijke aangroei (+42.000), een negatief binnenlands migratiesaldo (-58.000) en een groot positief buitenlands migratiesaldo (+91.000).

Bijzonder aan de Antwerpse bevolkingsevolutie (2000 – 2020) is de sterke groei van het aantal jongeren en van de inwoners op beroepsactieve leeftijd. Tegen de Vlaamse trend in, is het aantal senioren gedaald. De afgelopen twee decennia kende Antwerpen een geringere gezinsverdunding dan de rest van Vlaanderen.

WOONBEHOEFTE EN -AANBOD

Antwerpen kent dus een jonge bevolking met een hoog aandeel kinderen, tieners, starters en jonge gezinnen. De meeste verhuisbewegingen (2020) naar en uit de stad worden gedaan door de jongere leeftijdsgroepen. Vooral inwoners tussen 18 en 39 jaar verhuizen meer naar dan uit de stad. De 18 tot 24-jarigen worden aangetrokken door de binnenstad, terwijl de 24 tot 39-jarigen zich voornamelijk vestigen in de 20^{ste} -eeuwse gordel en in Linkeroever. Uit bevestigingen blijkt dat na vijf jaar 76% nog in de stad wonen. Dit aandeel blijft constant over de jaren heen. Het negatieve verhuissaldo van kinderen (-18 jaar) en inwoners ouder dan 40 jaar geeft echter aan dat voornamelijk huishoudens met kinderen en ouderen uit de stad trekken. Een verandering in levensfase vormt dan ook één van de belangrijkste motivaties om te verhuizen. Er is een grote vraag aan aanpasbaarheid van woningen of toegankelijke woningen. Aanpasbaar aan wijzigende levensomstandigheden zodat de woning bruikbaar blijft ongeacht gewijzigde



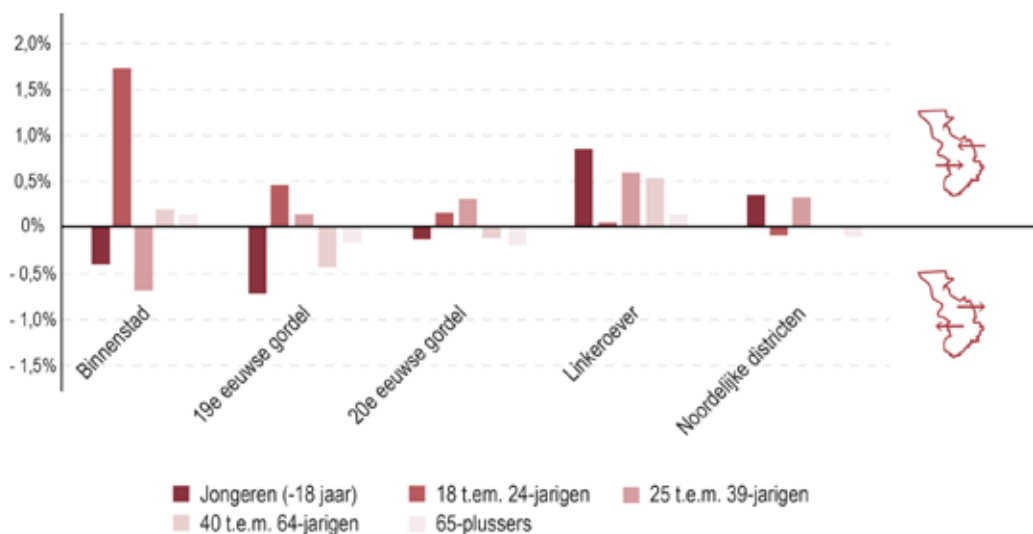


Leeftijd en aantal inwoners Antwerpen (Stad in Cijfers, 2021)

omstandigheden (ouderdom, ziekte, (tijdelijk) beperkte mobiliteit, ...). Het voorzien van nieuwe, betaalbare woontypologieën gericht op gezinnen en ouderen is een belangrijke uitdaging voor de stad. Ca. 75% van het totale woonaanbod bestaat echter uit meergezinswoningen en dat percentage ligt hoger dan het Vlaamse gemiddelde, waar dit ca. 34% is. Eén op de drie nieuwe woningen ontstaat door het opsplitsen van grotere woningen in kleinere woonunits. In Antwerpen is het aantal eengezinswoningen op 15 jaar tijd

met 8.000 verminderd. Zowel Intra Muros, op Linkeroever als in de 20^{ste} -eeuwse gordel zijn meergezinswoningen oververtegenwoordigd ten opzichte van het totale woningenbestand in deze gebieden. Zo wordt weliswaar ingespeeld op de Vlaamse tendens richting kleinere huishoudens, maar worden weinig kansen geboden voor de huishoudtypes die meer ruimte nodig hebben.

De **woon(on)betaalbaarheid** in de stad vormt één van de belangrijkste verhuismotieven. Anno 2020 gaf ongeveer 30% van de

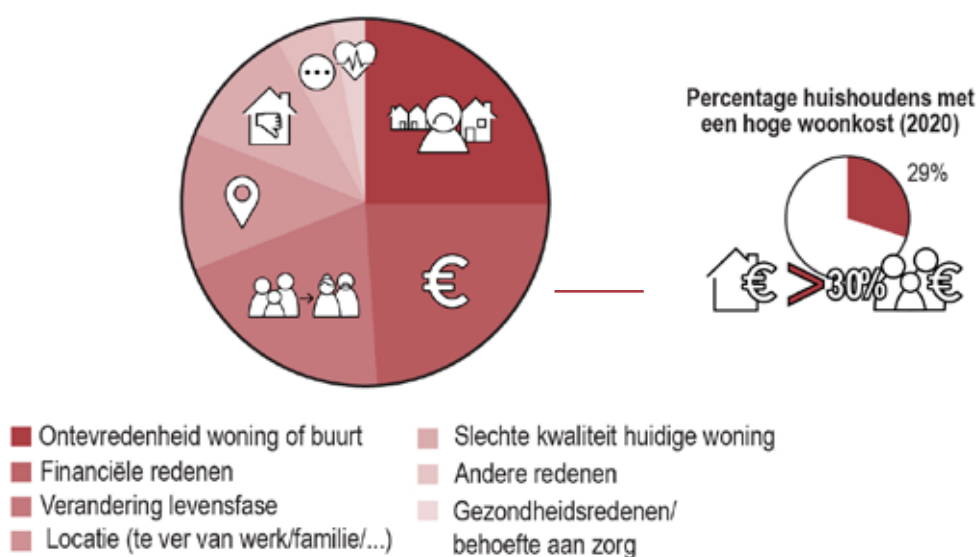


Verhuisbewegingen (Stad in Cijfers, 2020)

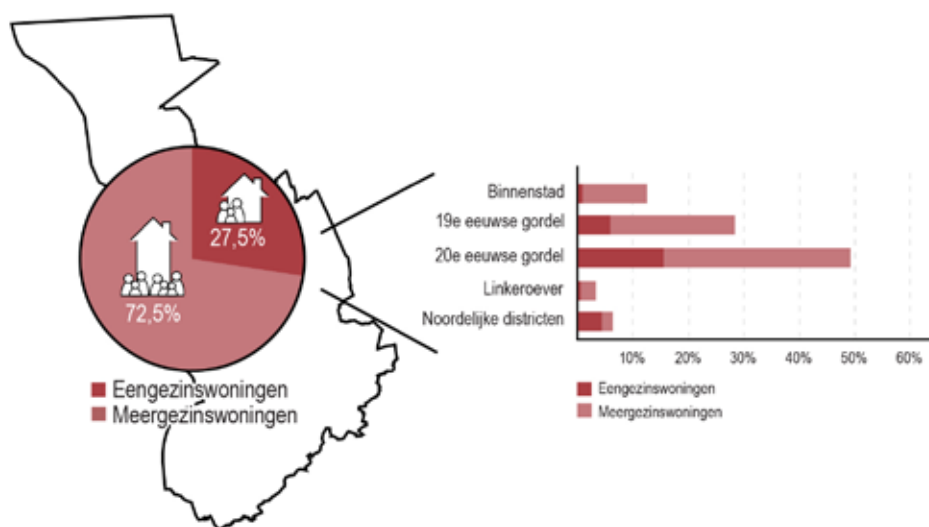
Antwerpse bevolking meer dan één derde van het besteedbaar inkomen uit aan wonen.. Voornamelijk huishoudens met een laag tot modaal inkomen ondervinden problemen met die woon(on)betaalbaarheid. Het aandeel aan sociale woningen, per definitie gericht op de laagste inkomens, bedraagt vandaag 6% in Vlaanderen en bijna 10% in Antwerpen. Antwerpen deed dus reeds sterke inspanningen in dit segment. Het bestaande patrimonium zal, daar waar nodig, verder gerenoveerd worden en er zal ook bijkomende sociale huisvesting gerealiseerd worden. Net als de bovenmodale en hoge inkomens komen de (onder)modale inkomens op de private koop- en huurmarkt terecht. Door de stijgende vastgoedprijzen wordt het ook voor de groep binnen dat middensegment (o.a. starters zonder familiale steun, mensen in sleutelberoepen, huishoudens met één inkomen, ...) moeilijker om nog een betaalbare, kwalitatieve woning in de stad te vinden. Het inzetten op nieuwe en betaalbare woonvormen, -typologieën en -formules voor

deze groep vormt dus een grote uitdaging. Uit reeds opgezette experimenten en ervaringen worden lessen getrokken inzake de impact van een lokale overheid op de betaalbaarheid van deze nieuwe woonformules.

Naast de kwantiteit en de betaalbaarheid is tot slot ook de woonkwaliteit een belangrijk aandachtspunt. Volgens een objectieve beoordeling kende ruim de helft van de Antwerpse woningen in 2016 een goede **woonkwaliteit**. Hierbij gaat het zowel om koopwoningen (cfr. noodkoop) als huurwoningen. Om de goedgekeurde klimaatdoelstellingen te realiseren, zet de stad voor wonen voornamelijk in op de vernieuwingsgraad. Een inhaalbeweging in het aantal grondige renovaties van de bouwschil leidt ertoe dat over de periode 2020-2030 de vernieuwingsgraad van woningen toeneemt tot gemiddeld 2,5% per jaar. De stad zette de laatste jaren samen met AG Vespa sterk in op de renovatie van haar eigen patrimonium.



Verhuismotieven (Stad in Cijfers, 2020)



Woonaanbod opgedeeld in één- en meergezinswoningen (Stad in Cijfers, 2021)

Daarnaast focust de stad op de renovatie van private woningen met onder andere het aanbieden van (gratis) renovatiecoaching via het Ecohuis en de woonkantoren en de actualisatie van de bouwcode. De stad blijft ook de komende jaren sterk werken aan de (duurzame) renovatie van woningen en aan de strijd tegen leegstand, verkrotting, verwaarlozing en huisjesmelkerij.

TOEKOMSTIGE BEVOLKINGSGROEI

Zoals in vorig hoofdstuk aangehaald, stelt de stad voor zichzelf een opgave voorop om ruimte te bieden voor een bevolkingsgroei tot 2040 van 6 à 7,5% of + 30.000 à 40.000 inwoners. Om deze bevolkingsgroei op te vangen, zijn extra woongelegenheden nodig. Ongeveer één derde van de groei zal kunnen opvangen worden in lopende en geplande projecten. Gerichte en selectieve transformaties in onder meer de 20^{ste} -eeuwse gordel en het nieuwe stadsdeel “Ringstad” vangen elk eveneens ongeveer een derde van de groei op door het voorzien van

extra woningen. Deze ontwikkelingen worden gerealiseerd zonder dat op grote schaal open ruimte of economisch bestemde ruimte moet worden opgeofferd.

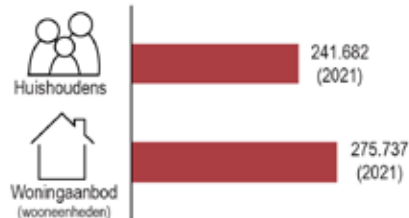
Het nog verder uit te werken woonbeleid kan inzetten op een variatie aan woningtypes en de betaalbaarheid van het woningaanbod, om tot een sociaal en economisch evenwichtige bevolkingssamenstelling te komen. Samen met de bevolkingsgroei zal ook het aanbod aan voorzieningen en groene ruimte verder moeten uitgebouwd worden.

Een ambitieuze inwonersgroei is ook een opportuniteit. De nood aan extra woningen creëert een krachtige hefboom voor toekomstbestendige stadsvernieuwing en de verbetering van het huidige woningbestand. De inwonersgroei biedt tegelijk de nodige arbeidscapaciteit om de stedelijke economie verder te versterken. Een stad die sterker groeit dan de stadsrand krijgt ook méér greep op de stedelijke mobiliteit.



WOONOMGEVING

Ondanks de uitdagingen op het vlak van het woonaanbod, zijn de aanwezigheid en de concentratie van stads- en basisvoorzieningen, alsook de kansen op werkgelegenheid, grote voordelen van wonen in de stad. In 2021 woonde ca. 78% van de inwoners op 5 min. te voet van 10 buurtvoorzieningen, ca. 87% op 10 min. te voet van 6 wijkvoorzieningen en ca. 90% op 20 min. te voet van 11 stadsdeelvoorzieningen. Doordat grotere woningen opgedeeld worden in kleinere entiteiten, binnengebieden verdicht worden en er veel grootschalige nieuwbouwprojecten worden gerealiseerd, verhogen de dichtheden in bepaalde wijken van Antwerpen. De uitdaging is om het voorzieningenniveau blijvend te kunnen afstemmen op deze hogere dichtheden. Naast het belang van voorzieningen in de buurt speelt ook de kwaliteit van de woonomgeving een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van Antwerpen als woonstad. Uit het woononderzoek van de KU Leuven blijkt dat de Antwerpenaren meer rust, groen, (verkeers) veiligheid en gezonde leefomstandigheden in hun leefomgeving wensen. De kwaliteit van de woonomgeving is – in combinatie met het woonaanbod – een belangrijke drijfveer om de stad al dan niet te verlaten. Veel recente stadsvernieuwingsprojecten spelen in op deze uitdagingen. Een belangrijke uitdaging in de woonomgeving blijft de luchtkwaliteit in de stedelijke straten met druk verkeer, des te meer in de zogenaamde street canyons. Met o.a. een lage-emissiezone (LEZ) zet de stad al sterk in op maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en met het ruimtelijk beleid wil ze blijvend inzetten op een aangename woonomgeving voor



iedereen. Daarnaast geeft een heldere en leesbare wegenhiërarchie richting aan het mobiliteitsbeleid, waarbij de weggebruiker zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegenet en onderliggende straten en pleinen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer. Op die manier krijgen woonstraten ruimte en lucht voor voetgangers, fietsers en bewoners. In de 19e-eeuwse en 20e-eeuwse gordel streven we naar minder autogebruik en verbeteren we de verkeersleefbaarheid in de wijken (zones 30) door een systematische buurtleefbaarheidsaanpak.

De Stad Antwerpen zal een woonbeleidsplan opstellen om deze krachtlijnen van het woonbeleid verder te operationaliseren.



RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN

ANTWERPEN TRANSFORMEERT GEDIFFERENTIEERD OP MAAT VAN DE PLEK

De stad is voortdurend in verandering door evoluerende ruimtevragen. In de woonstad dient de vraag zich aan: waar kan er verder ingezet worden op **vergroening, verweving en verdichting**? Het SRA zet de principes van de Bouwshift die door de Vlaamse regering werd gelanceerd, om in een lokale strategie. Om het bijkomende ruimtebeslag op haar grondgebied terug te dringen zet de stad in op een gebiedsgerichte en kwalitatieve aanpak. Gebiedsgericht omwille van de verscheidenheid aan woonomgevingen in Antwerpen, kwalitatief omwille van de kwaliteitssprong die kan worden gerealiseerd op de plekken waar transformatie mogelijk is. De Antwerpse bouwshift hanteert als uitgangspunt dat de stad kan transformeren met een evenwicht tussen bouw- en groenpotentieel. Een kwalitatieve transformatie biedt ruimte voor groen, voor voorzieningen, voor verweefbare bedrijven en voor wonen. Ruimte voor dergelijke transformaties wordt binnen het bestaande stedelijke weefsel gezocht, waarbij onderbenutte ruimte efficiënter ingezet wordt.

De mate waarin vergroening, verweving en verdichting mogelijk is, hangt af van de locatie-specifieke omstandigheden.

Ten eerste speelt de **positie binnen de stedelijke ruimtelijke structuur** een rol. **Gebieden die vandaag al een centrumrol vervullen** en een grotere dynamiek kennen, komen eerder in aanmerking voor transformatie dan randgebieden met een lagere dynamiek.

Als tweede factor worden de **bestaande dichtheden en de aanwezige mix van**

voorzieningen en economische functies in overweging genomen. Gebieden waar de dichtheid en de functiemix reeds hoog zijn, komen minder in aanmerking voor bijkomende verdichting en verweving. Gebieden met een groot groentekort hebben dan weer baat bij een transformatie.

Ten derde is ook het **bereikbaarheidsprofiel** van de plek een bepalend element. De verschillende knopen en centraliteiten (stedelijke centra, lokale centra, ... zie Slimme Netwerkstad) creëren plaatsen die multimodaal beter ontsloten zijn. Deze multimodale plekken zijn bijgevolg kansrijke locaties voor verdichting, in functie van een intensivering van stedelijke programma's. Bijkomende functies moeten daarbij inzetten op duurzame modi (actief transport en openbaar vervoer).

Tenslotte speelt ook de beschikbaarheid van sites met een **transformatiepotentieel** een rol. Heterogene gebieden waar vernieuwing een nodige kwaliteitsinjectie kan bieden, komen eerder in aanmerking voor transformatie dan gebieden met een geconsolideerd weefsel (historische structuren, homogene woonwijken, ...).

De gerichte vergroening, verweving en verdichting resulteert in een verruimde **stadsvernieuwingscultuur**. Die bouwt enerzijds verder op het potentieel van grotere stadsontwikkelingsgebieden, zoals die de afgelopen jaren gestructureerd werden aangepakt. Anderzijds zullen de publieke en private initiatieven op bouwblok- of kavelniveau sterk aan belang winnen, wat de opwaardering van het bestaande ruimtegebruik verder zal stimuleren.

Het SRA identificeert op basis van de voornoemde logica's verschillende gebieden en

gebiedstypes, die elk op een specifieke manier zullen omgaan met de uitdagingen inzake vergroenen, verweven en verdichten.

Het **centrumgebied Intra Muros** kent een hoge mate van (grootstedelijke) functiemenging en een hoge woondichtheid. Hier wordt, bovenop de lopende en geplande stadsontwikkelingen, geen specifieke opgave inzake verweving en verdichting gedefinieerd. De focus ligt op vergroening om de tekorten weg te werken. Puntsgewijze transformaties blijven mogelijk voor zover ze een ruimtelijke, programmatorische en/of maatschappelijke meerwaarde bieden voor hun omgeving.

Het **nieuwe stadsdeel Ringstad** levert een belangrijke bijdrage aan de Antwerpse bouwshift. Er komen nieuwe stadsontwikkelingen op verschillende locaties in de nabijheid van Multimodale Knopen en tegelijk worden op diverse plekken de randen afgewerkt. De nieuwe Ringparken die bovenop de overkapping worden gerealiseerd zorgen als het ware voor een heus **Central Park** in Antwerpen. Via groene nerven wordt dit doorgetrokken tot in de aanliggende wijken, zowel intra als extra muros.

Ook de **kern van Linkeroever** kent een vrij hoge woondichtheid. De focus ligt hier op verweving (wegwerken van voorzieningentekorten, commerciële functies, tewerkstelling) en vergroening (klimaatadaptatie door onder meer ontharding). Gerichte verdichting kan een economische hefboom bieden voor de vernieuwing van het bestaande patrimonium en de randen verder af te bouwen.

De **kernen in de 20^{ste} -eeuwse gordel** (Hoboken, Wilrijk, Berchem, Deurne-Zuid, Deurne-Noord, Merksem, Luchtbal) kennen over het algemeen een goede multimodale bereikbaarheid, een hoog voorzieningenniveau en een groot aanbod van kansrijke gebieden

voor vergroening, verweving en verdichting. Dit laatste als hefboom voor een vernieuwing en een versterking van de 20^{ste}-eeuwse gordel; evenwel steeds in relatie tot het voorzieningenniveau, de knooppuntenwaarde en de draagkracht van de plek. Deze kernen kunnen een belangrijk deel van de toekomstige inwonersgroei van de stad opvangen.

De **dorpskernen** in de noordelijke districten (Ekeren en Berendrecht-Zandvliet-Lillo) hebben een eerder lage densiteit met voldoende lokale voorzieningen. Ze zijn multimodaal minder goed ontsloten dan de andere districten. Beperkte groei door dorpse inbreiding is mogelijk om de dorpsdynamiek te bestendigen, waarbij de landschapsstructuren identiteitsbepalend blijven.

De **laagdynamische milieus** zijn de woongebieden aanliggend aan de kernen. Omwille van de nabijheid van de open ruimte, de ruimtelijke structuur en/of de afstand tot de centra, is verweving en verdichting hier niet aangewezen. Lokale voorzieningen kunnen beperkt uitbreiden in relatie tot de lokale behoeften.

De **fragmenten** zijn geïsoleerde, kleinschalige woongebieden die een beperkte aansluiting vinden bij een bestaande kern en meestal omgeven worden door open ruimte. In de fragmenten wordt de bestaande situatie geconsolideerd. Verweving en verdichting is hier niet aan de orde. Vergroening is mogelijk met het oog op de afbouw van het ruimtebeslag en de versterking van de ecologische waarden. Voorbeelden zijn Polderstad, Den Brandt, ...

ANTWERPEN MAXIMALISEERT DE KRACHT VAN HET BOUWBLOK

Het SRA wil meer doen met dezelfde ruimte.

Ontwerpend onderzoek toont aan dat Antwerpen binnen het bestaande stedelijk weefsel nog over een groot bouwpotentieel beschikt. Dat potentieel situeert zich grotendeels in de buitenzijde van de klassieke bouwblokken. Het gaat hierbij vooral om bouwblokken in de 20^{ste}-eeuwse gordel. De schaal van de bestaande bebouwing is er vaak beperkter dan de potentie van de plek toelaat. Door in te zetten op gestapeld bouwen aan de randen van het bouwblok en een meer collectief ruimtegebruik in het binnengebied, verhoogt de ruimtelijke efficiëntie van het bestaande stedelijk weefsel. Dit creëert tegelijk een hefboom om de woonkwaliteit van zo veel mogelijk woningen binnen het bouwblok te verbeteren.

De transformatie van een bouwblok streeft naar een coherente, faseerbare strategie met een optimaal ruimtelijk resultaat op lange termijn. Daarbij speelt de relatie tot zijn omgeving een belangrijke rol. De ligging langs stedelijk boulevards, nabij multimodale knopen of in een gebied met een hoog voorzieningenniveau biedt een groter potentieel. Omgekeerd kan de transformatie van een bouwblok een hefboom bieden om bestaande tekorten inzake groen of voorzieningen weg te werken en kan het ruimte scheppen voor (al dan niet gedeelde) hemelwateropvang of -buffering en energievoorzieningen.

Bij het onderzoek naar de transformatiemogelijkheden wordt gekeken naar de kansen van het volledige bouwblok, met als doel het bouw- en groenpotentieel te optimaliseren. Het is soms aangewezen om het binnengebied te ontpitten in plaats van te herontwikkelen en onder meer als gedeelde groene ruimte in te richten. Dit laat dan toe om de rand van het bouwblok te transformeren. Het resulteert in een globale verhoging van de woonkwaliteit en een vernieuwing van het patrimonium in een groot deel van het

bouwblok. Dit groene binnengebied kan deels een semipubliek of zelfs publiek karakter krijgen, en daarmee als speelruimte, luwte- of koelteplek bijdragen aan de woonkwaliteit van de ruimere omgeving. Een groen binnengebied kan bijdragen aan een verbeterde informele doorwaadbaarheid van de buurt, al blijven de omliggende straten de primaire, volwaardige publieke ruimte waarop het bouwblok zich oriënteert. Het binnengebied van een bouwblok kan ook ruimte (blijven) bieden aan verweefbare bedrijvigheid of voorzieningen, bijvoorbeeld wanneer de maat van het binnengebied te beperkt is om als kwaliteitsvolle groene ruimte in te richten.

Slechts enkele bestaande bouwblokken zijn voldoende groot om in het binnengebied een groene inrichting te combineren met een (her)ontwikkeling. Dergelijke operatie moet kaderen binnen een globale visie en transformatiestrategie voor het hele bouwblok, waarbij een significante maatschappelijke meerwaarde wordt gerealiseerd voor het hele bouwblok en zijn omgeving.

Dit alles wordt gecapteerd in de Transformatieleidraad als nieuw instrument dat ontwikkeld zal worden om de stadsvernieuwing voor de komende jaren te sturen. De leidraad brengt het transformatiepotentieel van het huidige stedelijk weefsel in beeld. Het is het referentiekader om verdichtingsvragen in het ruimer perspectief van het bouwblok en de omgeving te zetten. Zo kan bijvoorbeeld de creatie van een (semi)publieke groene ruimte ten bate van het hele bouwblok en/of de realisatie van voorzieningen als voorwaarde aan de transformatie van een bouwblok worden gekoppeld.



ANTWERPEN WERKT GROEN- EN KOELTEKORTEN WEG

In het Veerkrachtig Landschap (zie verder) komt de rol van groen en blauw in het kader van klimaatadaptatie aan bod. Voldoende en kwaliteitsvol groen creëert koelere plekken en draagt daarnaast ook bij tot de aantrekkelijkheid van de woonomgeving en de gezondheid van bezoekers en bewoners. **De Stad Antwerpen hanteert groennormen om groentekorten op wijk- en buurtniveau weg te werken en creëert kleinschalige koelteplekken op wandelafstand om hittestress te verminderen.** Dit kan bijvoorbeeld door nog braakliggende terreinen in te zetten als wijk- of buurtparken, binnengebieden te ontharden en toegankelijk(er) te maken en straten en pleinen te vergroenen.

Nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen zijn belangrijke hefboomen om extra groen te creëren. Dat extra groen staat niet enkel ten dienste van de nieuwe bewoners, maar helpt ook om de groentekorten voor bestaande bewoners in de wijk en de buurt weg te werken. Om deze nieuwe groene ruimten ook als koelteplekken te benutten, is het voorzien van hoog, schaduwrijk groen een belangrijk aandachtspunt.

Deze plekken betekenen belangrijke nieuwe, punctuele groene entiteiten in de stedelijke omgeving waarbij biodiversiteit, verkoeling en verdamping, waterinfiltratie -en buffering en klimaatrobuuste groen-blauwe aanleg van groot belang zijn bij de realisatie ervan.

De stad heeft eveneens aandacht voor het verhogen van het groenvolume en investeert in het aanplanten van toekomstbomen. Het aandeel groenblauw in projecten wordt

steeds op basis van de noden van de omgeving beoordeeld. Het wegwerken van deze tekorten is een leidend principe bij de ontwikkelingsmogelijkheden. Ook zichtgroen is belangrijk voor de woonkwaliteit en gezondheid. In de onbebouwde ruimte moet het aandeel boomkroonbedekking verder toenemen, zowel via inspanningen op privaat domein als in de publieke ruimte.

ANTWERPEN WERKT AAN EEN UITGEBREID VOORZIENINGENAANBOD

De nabijheid en beschikbaarheid van basis- en stedelijke voorzieningen is cruciaal voor het dagelijks functioneren van een stad. Bovendien zorgen ze voor vitaliteit en creëren ze betrokkenheid van bewoners bij hun directe leefomgeving.

Stedelijke centra en lokale centra zorgen voor een nabij en geclusterd aanbod van publieke en commerciële voorzieningen. De clustering versterkt de levendigheid van deze centra en faciliteert synergiën zoals gedeeld gebruik. Zorgvuldige transformaties binnen bestaande en geplande districts- en wijkcentra intensifiëren het voorzieningenaanbod en vergroten door een woonverdichting op maat ook het gebruikerspotentieel. Nieuwe (grootschalige) stadsontwikkelingen zijn belangrijke hefboomen om bestaande tekorten in voorzieningen weg te werken. De stad streeft naar een **maximale commerciële leefbaarheid van buurten, wijken en stadsdelen**. Buurtwinkelen gebeurt doorheen heel het weefsel van de stad en richt zich op buurtbewoners. (Boven)lokaal winkelen wordt georganiseerd in de afgebakende kernwinkelgebieden en deze zijn multimodaal

bereikbaar. Deze kernwinkelgebieden zijn onderdeel van zowel de stedelijke als de lokale centra (zie knopen en centraliteiten in de Slimme Netwerkstad). Buiten de winkelgebieden kunnen bestaande winkels behouden blijven, maar gelden beperkende voorwaarden voor nieuwe winkelruimte. Ook de **nabijheid van cultuur, ontspanning, jeugd- en seniorenwerk, zorg, diensten, ... is een belangrijke troef in de woonstad**. In elke wijk moet voldoende infrastructuur aanwezig zijn voor verenigingen. Gedeeld gebruik van lokalen en infrastructuur kan samenwerking tussen verenigingen en groepen nog versterken. Schoolgebouwen en sportinfrastructuren worden optimaal benut en worden ook belangrijke (ontmoetings)plekken in de buurt. Antwerpen blijft zich profileren als een internationale kunst- en cultuurstad met een rijk verleden en een creatieve toekomst. De Stad Antwerpen koestert ook het Antwerpse nachtleven en identificeert geschikte locaties waar dancings en fuifzalen een duurzame toekomst kunnen uitbouwen in balans met de omgeving, volgens het 'agent of change'-principe.

Antwerpen zet ook verder in op het aantrekken van economische activiteit, bedrijvigheid, kantoren... Hierdoor profileert Antwerpen zich als 'werkstad', de Antwerpenaar kan in de nabijheid van de woning en voorzieningen ook aantrekkelijke werkgelegenheid vinden.

De stad kan klimaat-inclusieve initiatieven rond energieopwekking en -delen, hemelwateropvang en -hergebruik faciliteren. Dit kan dan gaan over initiatieven in de publieke of semipublieke ruimte (zoals bv. de hemelwaterbuffer van het Zuidpark) en op of langs private en publieke gebouwen.

ANTWERPEN RICHT PUBLIEKE RUIMTE INCLUSIEF, VEILIG EN AANTREKKELIJK IN

Kwaliteitsvolle publieke ruimten zijn essentieel voor een leefbare stad. Ze vormen inclusieve, hoogwaardige en toegankelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken, waar het sociaal leven zich afspeelt. Bewoners en bezoekers kunnen hier elkaar ontmoeten, bewegen en tot rust komen. De publieke ruimte zorgt voor verbinding tussen zijn gebruikers en is **gericht op iedereen, inclusief de (aller)kleinsten, jongeren, personen met een tijdelijke of permanente beperking en de oudsten** in de stad. Kinderen hebben nood aan spelmogelijkheden in een veilige, gezonde en aangename omgeving om de motoriek te ontwikkelen en vriendschappen te smeden. Mensen met een beperking hebben nood aan zowel fysiek, sociaal als informatief toegankelijke publieke ruimte zodat autonomie en volwaardige participatie mogelijk wordt. Ouderen hebben nood aan aansluiting met burens en worden zo gestimuleerd om er meer en zelfstandig op uit te trekken. Het activeren en opwaarderen van functioneel ingerichte zones, zoals woonerven, tuinstraten en (water)pleinen kan ontmoetingen faciliteren en stimuleren.

De publieke ruimte heeft nood aan voldoende **beweegaanleidingen en rustgelegenheden**. Een aantrekkelijke/uitnodigende inrichting van publieke (verblijfs)ruimten heeft namelijk een positieve impact op het beweeggedrag in de stad. Het kan gaan om ruimte die speciaal wordt ingericht om te sporten, zoals basketbalpleintjes of plekken met fitnessstoestellen, maar ook om ruimte die zelforganisatie toelaat, zoals grasveldjes die zich lenen voor voetbal of yoga.

Genoeg **differentiatie aan ontmoetingsplekken** (sport, spel, rust) in functie van alle gebruikers is nodig. Niet iedere

locatie leent zich tot hetzelfde niveau van gebruiksintensiteit. Het SRA streeft naar een gevarieerd aanbod (zowel in tijd als in gebruik) doorheen de stad. De inrichting, en bijgevolg het stimuleren van bepaalde activiteiten, in de publieke ruimte houdt steeds rekening met de locatie en de nabije omgeving zodat het gebruik maximaal in harmonie kan zijn met de omgeving en sociale controle toelaat om de veiligheid in de publieke ruimte te bewaken.

ANTWERPEN VERBETERT OMGEVINGSGELUID EN LUCHTKWALITEIT

Bij de locatiekeuze en de ontwerpfase van gebiedsontwikkelingen, gebouwen, publieke ruimten of infrastructuurprojecten (bv. (snel) tramlijn) wordt gestreefd naar een goede luchtkwaliteit en geluidskwaliteit. Dit is zeker nodig als het gaat om geluids- en luchtgevoelige voorzieningen (wonen, zorg, kinderopvang, onderwijs, recreatie). De voorkeur gaat uit naar brongerichte maatregelen: de geluidsbron verminderen, verplaatsen of wegnemen. Waar dit niet mogelijk is, worden maatregelen voorzien op planniveau, zoals de creatie van voldoende afstand of een afscherming tussen de kwetsbare voorzieningen en de geluidsbronnen.

Een slimme inplanting van gebouwen kan daarnaast resulteren in publieke en (semi-) private luwtegebieden, bijvoorbeeld binnenin een bouwblok. Zo ontstaan rustige achtergevels, waar bewoners zich kunnen onttrekken aan de drukte van de stad. Smalle straten met hoge bebouwing verdienen extra aandacht en maatregelen om het *street canyon effect* - de opstapeling van vervuilde lucht - in deze straten te vermijden.

ANTWERPEN ZET IN OP EEN KWALITATIEF EN GEDIFFERENTIEERD WOONBELEID

De Stad Antwerpen streeft ernaar dat inwoners een gepaste, kwalitatieve woning kunnen vinden, op maat van hun mogelijkheden, draagkracht, noden en wensen. Daartoe moet een divers woningaanbod worden uitgebouwd. Elke buurt heeft een variatie aan woningtypes, wat leidt tot (demografisch en socio-economisch) gemengde inwonersgroepen. De **woondiversiteit** houdt steeds rekening met de ruimtelijke en maatschappelijke draagkracht van de buurt,

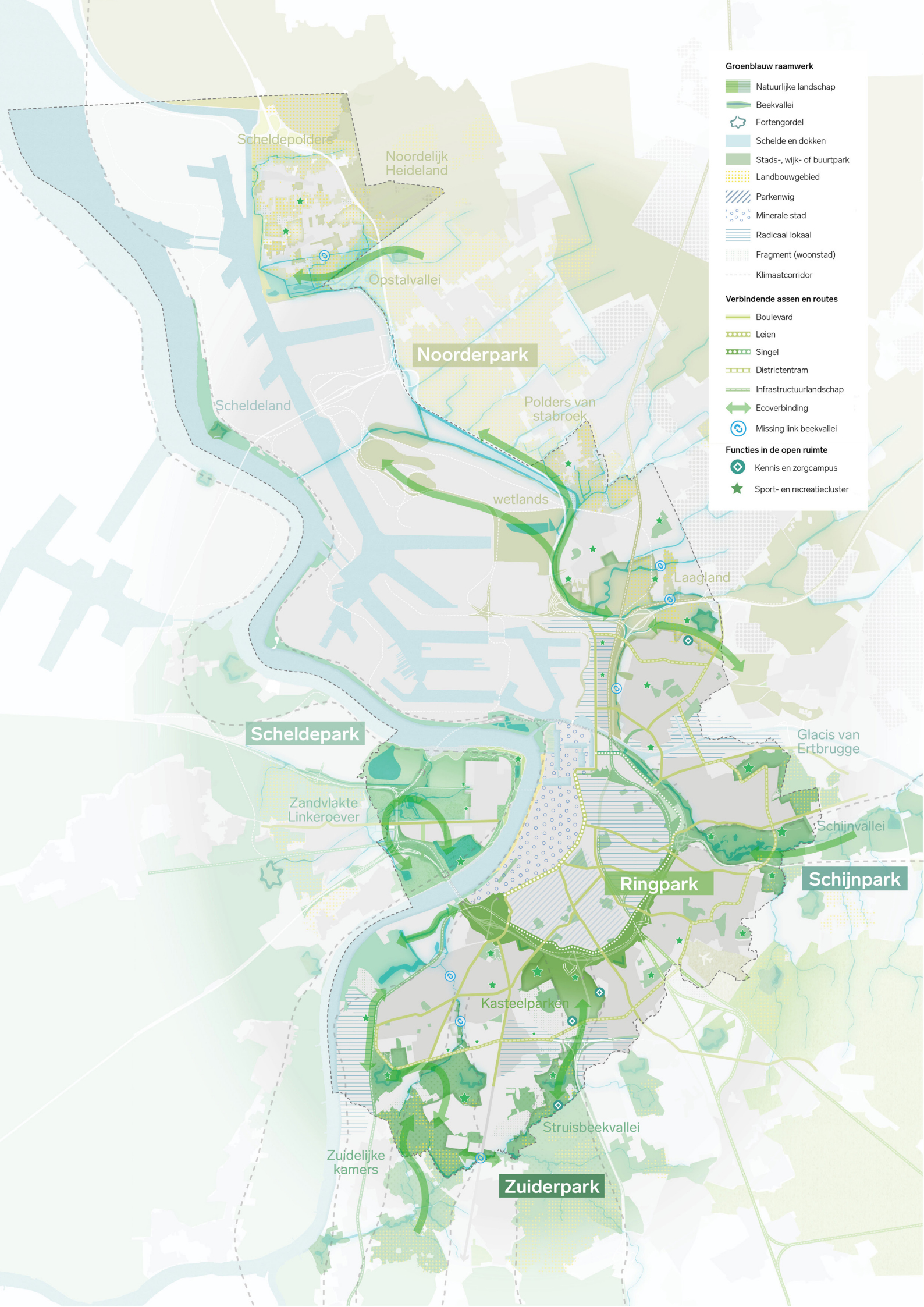
Naast een divers aanbod is ook de **kwaliteit van de woning** belangrijk. Het SRA streeft naar kwalitatieve woningen met een gezond binnenklimaat en een goede energieprestatie, met het oog op het behalen van de klimaatdoelstellingen en het verlagen van de energie-woonkosten. Door de strijd op te voeren tegen huisjesmelkerij, leegstand en verkrotting, kan de kwaliteit van het woonaanbod worden verbeterd. Hierdoor kunnen méér mensen een kwaliteitsvolle woning vinden én wordt de stad aantrekkelijker. Het woonbeleid zal ook inzetten op betaalbaar wonen. De Stad Antwerpen kan hiervoor diverse strategieën hanteren: de uitwerking van een regulerend kader, de ontwikkeling van publieke eigendommen en een goed doordachte samenwerking met de private sector. AG VESPA staat in voor het grond- en pandenbeleid van de stad, binnen een algemene ontwikkelingsvisie op wijken en buurten. De Stad Antwerpen blijft daarnaast ook inzetten op het onderzoek naar en het experimenteren met vernieuwende financierings- en organisatievormen.



2

Veerkrachtig landschap





AMBITIES

De stad groeit verder uit tot een veerkrachtig landschap, een groenblauw netwerk dat integraal en prominent deel uitmaakt van de stad. Het is zowel stedelijk als landschappelijk en omvat verschillende schaalniveaus. Het veerkrachtig landschap draagt tegelijk bij tot de leefkwaliteit, de ecologische kwaliteit en de evolutie naar een klimaatrobuuste stad.



We vergroenen de stad

De stad vergroent zowel kwantitatief als kwalitatief en vergroot daarbij haar groenareaal. De groene stad is een plek waar mensen naar buiten komen, ontspannen, spelen, sporten, ontmoeten en tuinieren. Tegelijkertijd is de stad een habitat voor flora en fauna met als doel de biodiversiteit te vergroten. Ruimte geven aan ecologische processen en inzetten op biodiversiteit zorgt ervoor dat het groen ook op de lange termijn zijn waarde behoudt.



Een groenblauw netwerk versterkt de weerbaarheid

De open ruimte ontwikkelt zich verder tot een continu groenblauw netwerk, dat de stad weerbaar maakt voor klimaatverandering. Het vertakt van de grote groenblauwe structuren naar een fijnmazige groenblauwe nevel in de

wijken. Het kan helpen om overstromingen te voorkomen en verbindt plekken binnen de stad met de landschappen buiten de stad. De grootschalige structuur wordt gevormd door de superparken Zuiderpark, Noorderpark en Schijnpark. Het Ringpark en het Scheldepark zijn verbinden deze superparken met het fijnmazige groenblauw netwerk binnen het stedelijke weefsel.



De waterstad

Antwerpen, stad aan de stroom, is een waterstad. De stad wordt watersensitief: ze vernat en bestrijdt droogte. Water is ook een essentieel onderdeel voor de ruimtelijke kwaliteit en van de leefbaarheid in Antwerpen. Er wordt in belangrijke mate ingezet op de versterking van de aanwezige natuurlijke en historische watersystemen.

KANSEN EN UITDAGINGEN

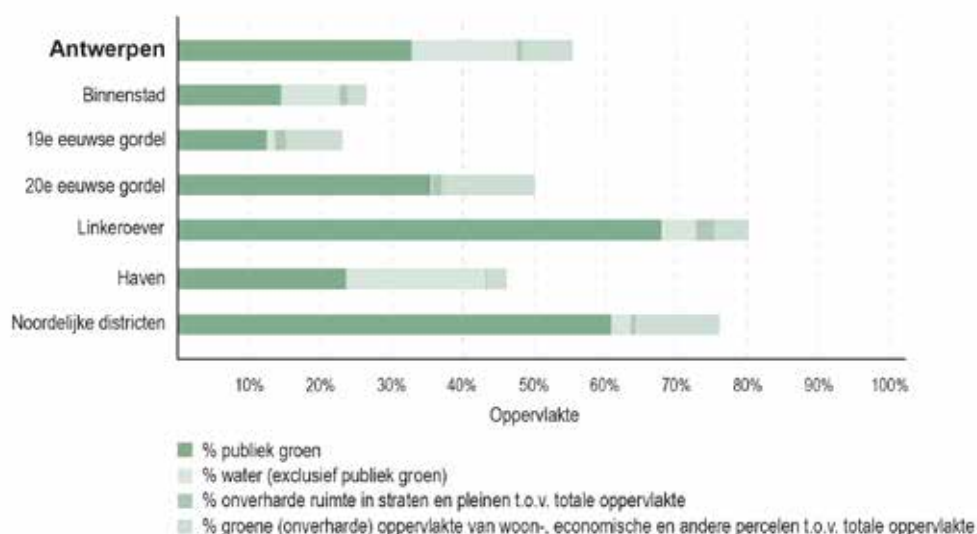
GROENBLAUWE OPPERVLAKTE

Voor het realiseren van een robuust en aaneengesloten groenblauw netwerk heeft Antwerpen een sterke vertrekbasis. Grootchalige groenstructuren zoals de valleigebieden van Schelde en Schijn, de Scheldepolders in het Noorden en de open ruimtekamers in het Zuiden (de Struisbeekvallei, de forten, kasteeldomeinen en enkele open akkergebieden) vormen binnen sommige stadsdelen vandaag een veerkrachtig stadslandschap. De uitdaging bestaat erin om de bestaande open ruimtekamers beter met elkaar te verbinden. Het Groenplan identificeerde potentiële ontsnipperingszones om de structuur van de grote open ruimtekamers robuuster te maken en locaties waar het groenblauw netwerk vervolledigd moet worden. Het Waterplan definieerde diverse watersensitieve stadsprojecten die een rol kunnen opnemen in het vervolledigen en het

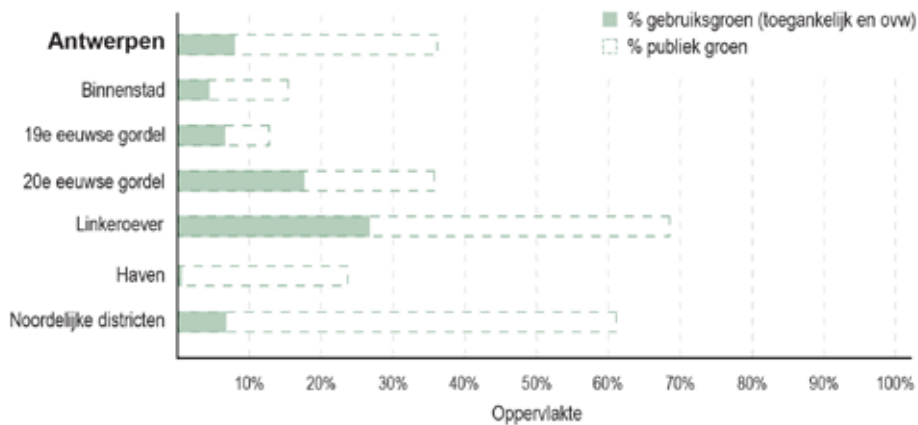
versterken van het blauwe netwerk. Ook bij De Grote Verbinding is de aaneenschakeling van groene ruimten de creatie van ruimte voor water een centraal aandachtspunt. Het gebied rond de Ring zal in de toekomst mee deel uitmaken van de robuuste stedelijke groenblauwe structuur. Bij de realisatie van deze verbindingen doorheen de stad blijft het gebruik van de ondergrond een uitdaging. Ondergrondse constructies en leidingen beïnvloeden de beplantingsmogelijkheden en hebben een impact op de ruimte voor water en ondergrondse waterstromen.

Anno 2019 was in Antwerpen 55% van de totale oppervlakte onverhard. Deze onverharde oppervlakte bestaat hoofdzakelijk uit publiek groen (33%) en water (15%).

Antwerpen hanteert een minimumnorm voor gebruiksgroen: minimaal 4m² toegankelijk en bruikbaar groen per inwoner, en dit op een aanvaardbare afstand. Het totale tekort aan gebruiksgroen bedroeg in 2022 ca. 35 ha en



Aandeel en indeling onverharde ruimte per deelgebied (Stad in Cijfers, 2019)



Aandeel gebruiksgroen per deelgebied (Stad in Cijfers, 2021)

situeert zich hoofdzakelijk in Intra Muros en Hoboken(-Noord). Bijna 83% van de inwoners heeft weliswaar gebruiksgroen binnen 5 minuten wandelafstand; door het tekort wordt het bestaande gebruiksgroen meestal sterk overbelast. Het wegwerken van de groentekorten is dus een belangrijke opgave, aanvullend aan het behoud van bestaande, natuurlijke groenstructuren.

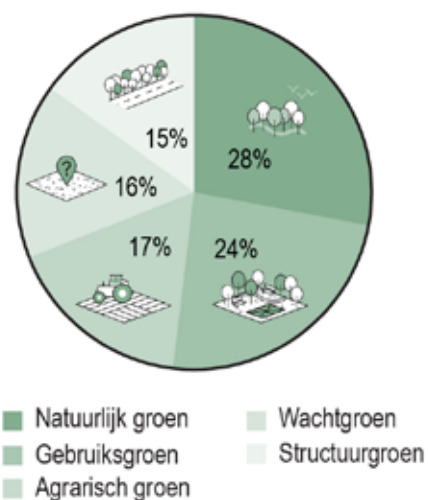
waterlopen en enkele historische infrastructuur zoals de ruïnen in de binnenstad bieden aanknopingspunten om terug meer ruimte voor water in de stad te brengen.

De zorg voor goed functionerende, biodiverse ecosystemen blijft een uitdaging voor Antwerpen. Dit vereist de nodige ruimte waar natuurlijke ecologische processen kunnen plaatsvinden. Deze ecologische ruimteclaim moet worden verzoend met de vraag naar recreatieve groene ruimten, ruimte voor waterbuffering en ruimte voor voedsel.

KLIMAATADAPTIEVE STAD

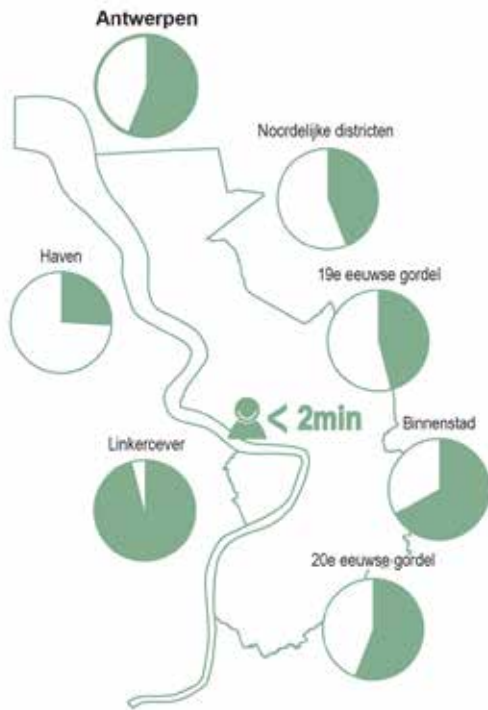
In 2016 had iets meer dan de helft (54%) van de inwoners directe toegang tot een koelteplek in de vorm van een plein, gebruiksgroen of natuur. Koelteplekken zijn kleine groene parken of pleinen waar inwoners verkoeling kunnen vinden op warme zomerdagen en die beschikbaar, bereikbaar en betreedbaar zijn op zeer korte afstand van de woning (een wandeling van maximaal 2 minuten). Vooral in de Binnenstad en de 19e -eeuwse gordel, waar er gemiddeld minder dan 3 m² aan koelteplek per inwoner beschikbaar is, is de opgave groot.

Antwerpen wapent zich ook tegen **overstromingen** vanuit de Schelde en door hevige neerslag. De historische identiteit van Antwerpen als waterstad, de verschillende



Indeling publiek groen Antwerpen (Stad in Cijfers, 2021)





% inwoners < 2 min. te voet van een koelteplek, zijnde een gebied dat is blootgesteld aan geen hittestress (Stad in Cijfers, 2016)

LOKALE VOEDSELVOORZIENINGEN

Anno 2022 is ongeveer 5,6% van het Antwerpse grondgebied bestemd als landbouwgrond. Deze gronden zijn voornamelijk gesitueerd in de Noordelijke districten (Ekeren, Berendrecht-Zandvliet-Lillo) en in Wilrijk. In Berendrecht ligt zelfs de grootste biologische boerderij van Vlaanderen. De stedelijke context biedt ook veel potentieel voor innovatieve vormen van stadslandbouw (zoals verticale landbouw of indoorlandbouw) in gebouwen en op daken, maar ook voor gemeenschapsprojecten en kleinschalige korte keteninitiatieven zoals pluktuinen, gemeenschappelijke teeltuinen en volkstuinen.

Naast de meer dan 65 samentuinen zijn er in Antwerpen ook ruim 1700 volkstuinders actief in 23 sites, verspreid over 7 districten. Zij spelen een belangrijke rol op vlak van ecologisch tuinieren en versterken de sociale cohesie op buurniveau. De uitdaging voor Antwerpen bestaat erin de ruimtelijke claim voor voedselproductie af te wegen of te verzoenen met andere ruimteclaims. Daarbij is aandacht nodig voor de bodem- en luchtkwaliteit. Deze kan gevolgen hebben voor de voedselveiligheid van in volle grond geteelde gewassen.

RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN

ANTWERPEN VERSTERKT HET GROENBLAUW NETWERK EN WERKT MISSING LINKS WEG

Het groenblauw netwerk is samengesteld uit verschillende groene en blauwe componenten. Dit netwerk kan verder uitgebouwd worden door deze te versterken en met elkaar te verbinden via ontbrekende schakels of “missing links”.

De **natuurlijke landschappen** doorheen de stad vormen de basis van het groenblauw netwerk. Ze maken vaak deel uit van grotere, regionale groenblauwe structuren en omvatten zelf tal van natuurlijke, historische en recreatieve groenelementen. De verdere versterking van deze natuurlijke landschappen is een absolute prioriteit bij de uitbouw van het groenblauw netwerk. Waar nodig worden maatregelen genomen om het te beschermen, te versterken of te transformeren in functie van een coherente natuur- en landschapsvisie.

Als deel van de natuurlijke landschappen identificeert het SRA ook **ecologische kerngebieden**. Deze gebieden zijn het leefgebied van bijzondere soorten en bevatten waardevolle habitats. **Ecologische verbindingen** zijn cruciaal om de isolatie en de verkleining van het leefgebied van **plant- en diersoorten tegen te gaan** en de functionaliteit van het ecologisch netwerk te versterken.

De **beekdalen en waterlopen** vallen grotendeels samen met deze natuurlijke landschappen. In de beekdalen en waterlopen wordt het natuurlijke systeem geherwaardeerd en wordt de relatie versterkt tussen de beekstructuren en hun stedelijke omgeving. Vanuit het hinterland komen verscheidene beken naar de Schelde toegestroomd. Op de plekken waar het natuurlijke systeem vandaag

overgaat in de stad, liggen vaak nog veel kansen om de groenblauwe structuur opnieuw te herstellen. Voortgaand op de terreinlogica, vormen de **lagergelegen delen** van de stad een belangrijk aandachtspunt. In deze gebieden is gravitaire afstroming naar waterlopen of via het rioleringsstelsel niet evident, en is er bovendien vaak sprake van een hoge bebouwingsdichtheid of een hoge verhardingsgraad. **De stad heeft de ambitie om deze watergevoelige gebieden prioritair aan te pakken.** Hier is een meer doorgedreven stadsrenovatie met inbegrip van wijzigingen in gebouw- of woontypologieën aangewezen. Hierbij kan het gaan om ontdichten in functie van nieuwe open ruimte, kiezen om kwetsbare functies (bv. scholen, ziekenhuizen, hoofdtoegangswegen, ondergrondse parkeergarages, metrotunnels, ...) op deze plekken te vermijden, een lagere terreinbezetting door compactere bebouwing, ...

Verder bouwend op het Waterplan, definieert het SRA vijf waterstructuren die elk vragen om een specifieke aanpak in functie van de uitbouw van een watersensitieve stad. De grenzen van de verschillende waterstructuren zijn bij de uitwerking van het SRA verder te verfijnen. In de grensgebieden zal maatwerk nodig zijn. De vijf waterstructuren zijn:

De oorspronkelijke **beekdalen en waterlopen** aan de buitenranden van de stad. Het SRA zet in op de verruiming van de beekdalen in het zuiden en het noorden van de stad, en de maximale cascadering van water in de omgeving van de Schijn- en Struisbeekvallei.

Het historische stadscentrum, samen met het Eilandje, is de **minerale stad**. Hier bevinden zich grotere waterstructuren waar de hemelwatercascade op kan afwateren: de Ruien en de Dokken.

In de monumentale stedenbouwkundige groenstructuur – **de parkenwig** – in het zuiden van Intra Muros wordt het waterbeheer maximaal gekoppeld aan de potenties van de private tuinen, de straten en de parken.

De Ringparken zijn een nieuwe groenblauwe structuur waarin hoogteverschillen kunnen worden benut voor het doorlopen van een volledige hemelwatercascade. Het ringpark heeft potentieel ook een groot bergingsvermogen, waarop afwatering mogelijk is. In die zin hebben ook de groene nerven potentie als waterbufferende en -transporterende corridors tot het Ringpark.

Tot slot zijn een aantal gebieden op zichzelf aangewezen. Ze zijn moeilijk te koppelen aan grote groenblauwe structuren en kennen nauwelijks hoogteverschillen. Dit zijn de **radicaal lokale zones**. Hier wordt ingezet op infiltratie.

Voor elk van deze waterstructuren definieert het Waterplan een **hemelwatercascade** die de waterdruppel volgt vanaf het moment dat deze neervalt totdat hij verdwijnt in de Schelde of in de ondergrond. De hemelwatercascade fungeert als leidraad die aangeeft hoe men in elke waterstructuur een project watersensitief kan maken. Onder meer door de aanleg van een tweede waternet wil de stad ook inzetten op het hergebruik van gezuiverd water om parken en vijvers, openbaar groen en fontein van een tweede watercircuit te voorzien.

De vermindering van verharding is een belangrijke bronmaatregel waar de Stad Antwerpen – zowel op publiek als privaat domein – op wil inzetten. Hierdoor moet er minder regenwater naar waterlopen en riolen worden afgevoerd, en kan het regenwater

bovendien de grondwatertafel terug aanvullen. Reductie van de bodemafdekking biedt ook potenties om de stad verder te vergroenen, wat helpt in de strijd tegen de hitte en ook biodiversiteitsvoordelen biedt.

Tramlijnen, spoorlijnen en (snel)wegen zijn lineaire structuren die de hele stad doorkruisen. Ze hebben vaak continue **groene bermen** die (potentieel) een belangrijke ecologische corridorfunctie vervullen. Dankzij aangepaste beheersmaatregelen en het wegwerken van missing links kan deze corridorfunctie verder worden versterkt. Bij de realisatie van nieuwe infrastructuur maken nieuwe ecologische verbindingen langsheen de infrastructuur waar mogelijk inherent deel uit van een geïntegreerde ontwerpbenadering. **Stedelijke boulevards en lanen** dragen met hun groen karakter bij tot een hoge belevingswaarde in de stedelijke omgeving. Ze vormen robuuste groencorridors doorheen sterk verstedelijkte gebieden en verbinden binnenstedelijke groenelementen zoals parken en pleinen met de groene ruimte rondom de stad. Tal van stedelijke straten en ontsluitingswegen hebben een breed profiel en zijn sterk verhard. Wanneer verkeers- of mobiliteitstechnisch mogelijk, kunnen deze straten en wegen als laan worden ingericht. Zo dragen ze in de toekomst bij tot een verhoogde belevingswaarde en kunnen ze een rol opnemen in het groenblauw netwerk.

Een aanzienlijk deel van de bestaande groene ruimte bestaat uit private tuinen, private parken of campussen. Dit **privaat groen** kan vaak een rol spelen in de versterking van het groenblauw netwerk en het wegwerken van de missing links. Dat is bijvoorbeeld het geval in de laagdynamische woongebieden en de woonfragmenten (zie Levendige Woonstad)



en bij de grootschalige functies binnen de open ruimte (zie Slimme Netwerkstad). De structurerende waarde van het stadslandschap en de groene ruimte kan worden meegenomen bij de ruimtelijke organisatie van de stad, zodat de continuïteit van het stadslandschap en het groenblauw netwerk worden versterkt.

Fauna en flora stoppen ook niet aan de stadsgrenzen. De Antwerpse open ruimte staat in verbinding met de regio. De open ruimten buiten de stad zijn vaak de ecologische brongebieden, van waaruit soorten naar de stad migreren. Om die uitwisseling in stand te houden zijn ook voldoende **regionale verbindingen** met de brongebieden nodig.

Het groenblauw netwerk vormt tenslotte ook de basis voor de identificatie van **klimaatcorridors**. Deze corridors (ook wel klimaatassen genoemd) zijn grootschalige structuren van groen en/of en open water waarvan de inrichting (beplanting, waterpartijen, ...) kan worden geoptimaliseerd zodat ze bij warme dagen de stad ventileren doordat koudere lucht toestroomt vanuit de groene en meer landelijke gebieden.

ANTWERPEN VERVOLLEDIGT HET FIJNMAZIG GROENBLAUW NETWERK

Het groenblauw netwerk vormt de kern van het veerkrachtig landschap. Het netwerk draagt bij tot een hogere leefbaarheid, een performante waterhuishouding en een ecologische basiskwaliteit. Het netwerk is sterk vertakt en verweven in het stedelijke weefsel. Toch zal dit netwerk niet volstaan om elke Antwerpenaar voldoende groen in haar of zijn directe omgeving te kunnen aanbieden. Daarom wordt het groenblauw netwerk aangevuld met een extra laag, de groenblauwe nevel. Verdere vergroening en ontharding doorheen de stad heeft tal van

positieve effecten. Het versterkt de leefkwaliteit, maakt de woonomgeving aantrekkelijker, brengt alle inwoners in direct contact met groen, draagt bij tot de fysieke en mentale gezondheid, versterkt de biodiversiteit, vergroot het waterabsorberend vermogen en bestrijdt de hittestress.

Om in heel de stad meer ruimte te creëren voor groen en blauw, worden **niet-functionele verharde zones op straten en pleinen waar mogelijk onthard en vergroend**. Hierdoor kunnen ze bijdragen aan vergroening in functie van buurtgroen voor bewoners, infiltratie en verkoeling. De Stad Antwerpen bekijkt en benut ook kansen om op het grondgebied van de stad nieuw bos (bijvoorbeeld type Tiny Forests) aan te planten. Tegelijk worden opportuniteiten benut om reeds ontharde ruimtes en bestaand groen te optimaliseren. Bij de (her)inrichting van de publieke ruimte wordt ingezet op diverse gelaagdheden en soorten groen.

Bij private buitenruimten, zoals voortuinen en tuinen, wordt via de bouwcode een bovengrens gezet op verharding. Hoogstammig groen zorgt voor de nodige verkoeling. Groene gevels en daken kunnen dit potentieel bijkomend vergroten. In de buitenruimte van **grootschalige programma's** wordt verder ingezet op vergroening en ontharding. Bedrijventerreinen, recreatieclusters, ziekenhuis- en onderwijscampussen zijn vaak eilanden in het stedelijke weefsel of de open ruimte. Niettemin hebben ze door hun omvang veel potentieel om een rol te vervullen inzake klimaatadaptatie, waterhuishouding en ecologie. Hun groene buitenruimten kunnen publiek toegankelijk gesteld worden om bij te dragen aan de leefkwaliteit van de buurtbewoners.

Niet enkel de kwantiteit maar ook de kwaliteit van groenblauw is belangrijk. **Biodiversiteit en ecologische meerwaarde** worden

daarbij als uitgangspunt genomen. Hierbij is het van belang om rekening te houden met het klimaatpotentieel van de groenblauwe ruimten. Dit potentieel is op elke plek anders. De aanwezige factoren die een gunstige bijdrage leveren aan klimaatadaptatie (bodemsoort, vegetatie, waterelementen, ...) en de doelstellingen voor de adaptatiestrategie (waterbuffering, infiltratie, verkoeling, ...) spelen een belangrijke rol. Groen kan immers een grote ecologische bijdrage leveren door verminderde opwarming dankzij schaduwvorming, afkoeling via verdamping, luchtzuivering door captatie van schadelijke stoffen uit de lucht, maskeren van storende geluiden door natuurlijke geluiden, ... Er kan in het bijzonder werk worden gemaakt van 'toekomstbomen', bomen die meer dan 120 jaar oud kunnen worden en met andere woorden meerdere generaties stadsbewoners kunnen overleven. Geschikte locaties kunnen gereserveerd worden voor deze toekomstbomen.

ANTWERPEN VERHOOGT DE LANDSCHAPPELIJKE BELEVING, IDENTITEIT EN VERBONDENHEID

Het landschap vormt een cruciaal onderdeel van de stedelijke ruimtelijke structuur. Het landschap onderscheidt, creëert samenhang en brengt schaal. In die zin is het stadslandschap een belangrijke identiteitsbepalende factor voor Antwerpen.

De belevingswaarde van groenblauwe ruimten in de stad wordt bepaald door de schaal, de complexiteit, de aanwezige natuurlijke elementen, het open of gesloten karakter en de aanwezigheid van cultuurhistorische

elementen. Het herstellen en verhogen van de belevingswaarde van de open ruimte, gebeurt op maat van de specifieke plek. Bestaande, typische landschapseigen elementen worden bestendig, hergebruikt of opgewaardeerd (bijvoorbeeld de fortengordel). Verloren gegane specifieke landschapselementen kunnen worden geherintroduceerd, in relatie tot het historische kader. Nieuwe, hedendaagse stedelijke landschappen kunnen worden geïntroduceerd als deel van de dynamische evolutie van de stad (bijvoorbeeld park Spoor Noord, de kaaïen, de gedempte zuiderdokken, de ringparken).

Door waardevol patrimonium in de open ruimte hedendaagse functies te geven, kan dit patrimonium versterkt en behouden worden en daarbij de belevingswaarde en identiteit van de open ruimte vergroten. De belevingswaarde is niet beperkt tot enkel waarnemen maar richt zich ook op het actief kunnen deelnemen. Hierbij gaat het zowel over ruimte voor hoogdynamische recreatie als een netwerk van zachte recreatie in en langsheen de groengebieden. Zo wordt ook **water** - waar mogelijk - beleefbaar gemaakt als recreatief element (bijvoorbeeld zwembijvers, inrichting oeverranden parkbijvers etc.). Medegebruik gebeurt echter steeds met respect voor de draagkracht van het gebied. Een doordachte spreiding houdt rekening met de kwetsbaarheid van natuur- en landbouwgebieden.

Recreatieclusters zijn plekken in de open ruimte waar recreatieve functies zoals volkstuinten, sportvelden, ... ingericht kunnen worden. Binnen deze clusters kunnen alle infrastructuren en faciliteiten voorzien worden die nodig zijn om de recreatieve functies uit te oefenen. De recreatieve functies zijn de plekken waar nieuwe harde recreatie kan ingeplant worden of waar bestaande



activiteiten betere ontwikkelingskansen krijgen. Op deze plekken wordt ingezet op het versterken, opwaarderen, ... van de relatie tussen de clusters en de landschappelijke omgeving. Indien de recreatieve activiteiten in waardevolle landschappen gelegen zijn, kunnen deze behouden blijven maar moet de impact op het landschap geminimaliseerd worden. Indien herinrichting geen oplossing biedt, dient voor herprogrammatie of selectieve afbouw geopteerd te worden.

ANTWERPEN MAAKT RUIMTE VOOR VOEDSEL

De stedelijke context heeft potentieel voor zowel innovatieve landbouwvormen in gebouwen en op daken, maar ook voor gemeenschapsprojecten en kleinschalige korte-keteninitiatieven. Om de nood aan ruimte voor voedsel af te wegen of te verzoenen met andere ruimteclaims, worden diverse strategieën gehanteerd.

Het **transport van voedsel** in en naar de stad moet zo duurzaam mogelijk verlopen. Hierbij richt het locatiebeleid van voedseldistributie zich op multimodaal bereikbare plaatsen in de stad.

De Stad Antwerpen zet in op het verhogen van de nabijheid en bereikbaarheid van (gezond) voedsel wat resulteert in slimme voedselomgevingen. Wijken waar weinig tot geen winkelaanbod is van groenten, fruit en andere bestanddelen van een gezond voedingspatroon, zogenaamde voedselwoestijnen, worden vermeden of weggewerkt.

Deze initiatieven zetten veranderingsprocessen in gang en verhogen de zichtbaarheid en beleefbaarheid van voedsel in de stad. Zo ontstaat een **grotere variabiliteit van stadslandbouw en innovatieve projecten**. De geplande stadsserre van het toekomstig Ringpark Groenendaal is hier een goed voorbeeld van.



3

Slimme netwerkstad



Bedrijvige milieus

- Gemengd woonwerkmilieu
- Productieve zone
- KMO & Industrie
- Grootschalig bedrijventerrein
- Watergebonden bedrijvigheid
- Perifere retailcluster
- Retailcluster in woongebied
- Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
- Versterking van economische ontwikkeling langs Albertkanaal

Knopen en centraliteiten

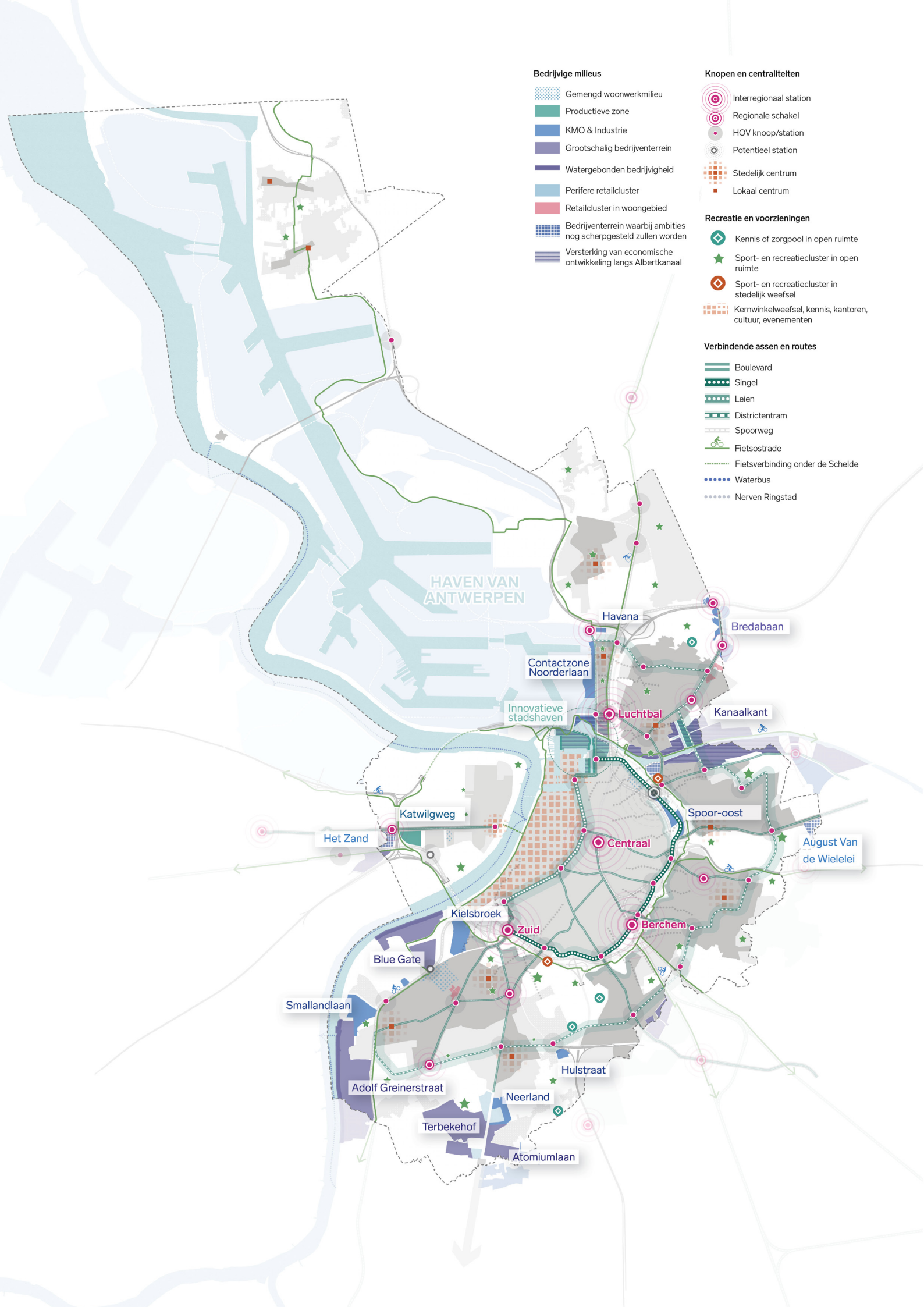
- Interregionaal station
- Regionale schakel
- HOV knoop/station
- Potentieel station
- Stedelijk centrum
- Lokaal centrum

Recreatie en voorzieningen

- Kennis of zorgpool in open ruimte
- Sport- en recreatiecluster in open ruimte
- Sport- en recreatiecluster in stedelijk weefsel
- Kernwinkelweefsel, kennis, kantoren, cultuur, evenementen

Verbindende assen en routes

- Boulevard
- Singel
- Leien
- Districtentram
- Spoorweg
- Fietsostrade
- Fietsverbinding onder de Schelde
- Waterbus
- Nerven Ringstad



AMBITIES

De slimme netwerkstad zet verder in op de troeven van de stad als metropool in zakformaat. Dankzij de grote verwevenheid, de diversiteit aan voorzieningen en bedrijvigheid en een sterk uitgebouwd multimodaal netwerk, heeft Antwerpen alle troeven om te blijven groeien als **regionaal centrum én als korte afstandsstad**: die floreert op buurt-, stads- en bovenlokaal niveau dankzij slimme en efficiënte verbindingen en een uitgekiend locatiebeleid.



Levendige plekken verbinden wijk, stad en regio

Als slimme netwerkstad versterkt en ontwikkelt Antwerpen de juiste functies op de juiste plek. De knooppunten waar verschillende vervoersnetwerken samenkomen, vormen niet enkel de draaischijf in het vervoerssysteem, maar zijn ook uitgelezen plekken om stedelijke functies te clusteren. Antwerpen blijft ruimte maken voor lokale, regionale en internationale voorzieningen. Dit versterkt de attractiviteit en uitstraling van de stad voor zowel bezoekers als bewoners.



Ruimte voor ondernemen

Antwerpen zet in op een gunstig ondernemersklimaat en biedt daarom een brede waaier aan vestigingslocaties, op maat van verschillende types bedrijven, van klein tot groot. In de korte afstandsstad is het belangrijk om ook productie en maakindustrie

in de stad te houden of te laten terugkeren. Het SRA zet waar mogelijk in op verweving van bedrijvigheid met andere stedelijke functies, en op de verdere uitbouw en kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten.



Ruimte voor energie en circulariteit

De Stad Antwerpen wil inzetten op circulariteit van producten, materialen, grondstoffen, afval, water en energie, en zal daarvoor de gepaste ruimtelijke organisatie faciliteren. De Stad Antwerpen wil de productie en opslag van hernieuwbare energie opdrijven en zo efficiënt mogelijk benutten. De warmte-overschotten worden hergebruikt door ze via warmtenetten tot bij onder meer residentiële gebruikers te brengen. In die optiek wenst de stad grote warmtegeneratoren (bv. datacenters, industrie, condenswarmte, ...) zo optimaal mogelijk te koppelen aan potentiële verbruiker(s).



KANSEN EN UITDAGINGEN

MODAL SHIFT

Om de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te kunnen verbeteren streeft het Toekomstverbond (2017) naar een modal split van 50/50 binnen de vervoerregio Antwerpen: maximaal 50% wegverkeer, minimaal 50% met andere modi. Het Routeplan 2030 concretiseert deze ambitie. Hierbij wordt binnen het verstedelijkte gebied gestreefd naar een globale 40/60 verhouding. Om in Antwerpen deze globale stedelijke ambitie te kunnen realiseren, zullen multimodaal goed ontsloten gebieden en nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten inzetten op een meer duurzame modal split.

De evolutie naar een meer duurzame mobiliteit gaat gepaard met wijzigende ruimtebehoeften. Er is nood aan de realisatie van méér en beter georganiseerde mobiliteitsknopen en transferia, en aan de uitbouw en versterking van de netwerken voor openbaar vervoer. De transitie van bezit naar gedeeld gebruik van vervoermiddelen vereist extra ruimte voor combimobiliteit, maar zal op termijn een ruimtebesparing voor de stalling van voertuigen opleveren. Hierdoor komt bebouwde en onbebouwde ruimte vrij voor ander gebruik. Ook de transitie van fossiele naar elektrische voertuigen creëert opportuniteiten voor collectieve oplossingen zoals gegroepeerde laadpunten en -pleinen.

Het ruimtelijk beleid kan aan de vooropgestelde modal shift een essentiële bijdrage leveren. Een nog beter uitgeruste stadsregio vermindert de nood aan verre verplaatsingen. Een gericht locatiebeleid, met de concentratie van stedelijke functies rond multimodale knooppunten, stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Door verdichting, functieverweving en de

uitbouw van voorzieningen in de nabijheid te stimuleren, wordt het potentieel van de korte-afstandsstad verder versterkt. De doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers draagt hier verder toe bij. Ruimtelijke ingrepen op strategische plaatsen kunnen als hefboom werken om het verplaatsingsgedrag te veranderen.

BEDRIJFS- EN KANTOORRUIMTE

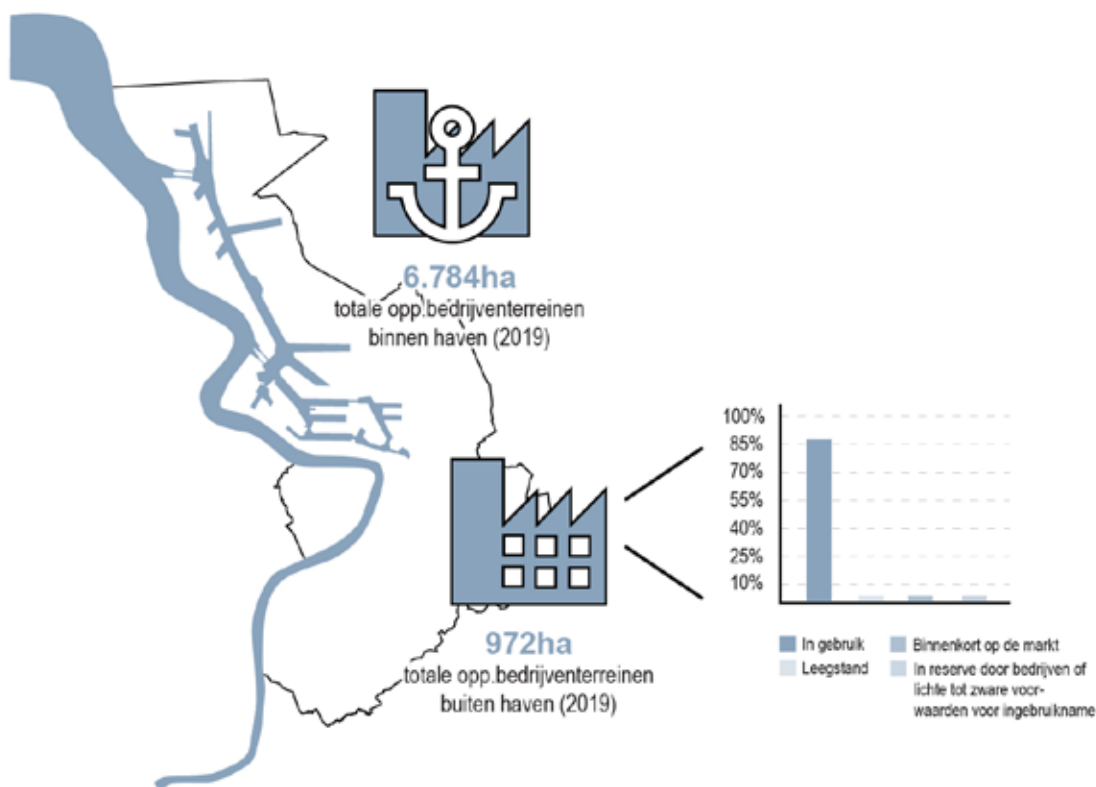
Antwerpen is de economische motor van Vlaanderen. Dit is voor een groot deel te danken aan haar rol als havenstad. Buiten de haven telde Antwerpen in 2019 zo'n 972 ha aan bedrijventerreinen, waarvan 13% (124 ha) niet in gebruik was. Dit cijfer omvat ook moeilijk tot niet-ontwikkelbare gebieden (39 ha) en terreinen met leegstand (40 ha). In 2022 is het aantal terreinen met leegstand gedaald tot net geen 10 ha. Van de nog niet ontwikkelde terreinen is nog slechts 16ha ontwikkelbaar. Tezamen betekent dit dat 2,7% van het totaal aantal bedrijventerreinen buiten de haven momenteel niet benut wordt. Dit bevindt zich onder het niveau van frictieleegstand, wat een indicatie van schaarste is. Robotisering, automatisering, de vernieuwde interesse in stedelijke productie, de omslag naar circulariteit en evoluties in de stadslogistiek zullen leiden tot een ruimtevraag die maximaal geïntegreerd zou moeten worden binnen het bestaande ruimtebeslag.

Ongeveer de helft van de kantorenvoorraad (2,2 miljoen m²) van Vlaanderen bevindt zich in Antwerpen. Antwerpen kent op het vlak van kantoren vooral een vervangmarkt. Er moet vooral ingezet worden op renovatie van

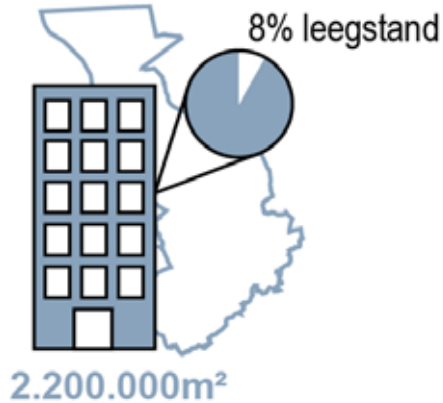
verouderde gebouwen en gerichte nieuwbouw op duurzaam bereikbare locaties. Antwerpen telt ongeveer 1,4 miljoen m² aan commerciële panden (retail, horeca, ...). De stad heeft een hoofdkernwinkelgebied met een sterke (internationale) uitstraling. De detailhandel bevindt zich echter in een versnelde transitie onder druk van e-commerce en internationale (prijs)concurrentie. Dit heeft zich tot 2022 geuit in een daling van het aantal verkooppunten en een schaalvergroting. Het is niet duidelijk hoe en of deze trend zich zal verderzetten. Er is nood aan het verdichten van winkelgebieden en aan het inzetten op identiteit en beleving. De evolutie naar e-commerce vraagt daarnaast ook ruimte voor logistieke dienstverlening.

KLIMAATDOELEN EN EMISSIES

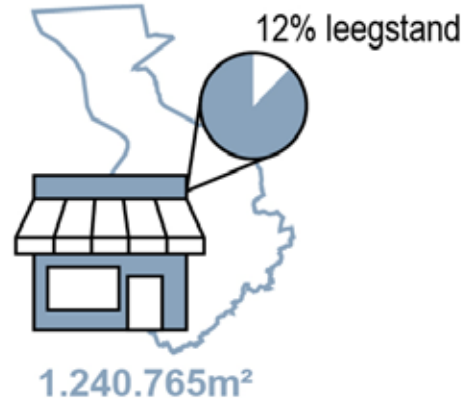
Tegen 2030 wil Antwerpen de CO₂-uitstoot met 50% verminderen in vergelijking met 2005 en klimaatneutraal zijn tegen 2050. Op vlak van CO₂-reductie deed Antwerpen de voorbije jaren reeds veel inspanningen. Zo blijkt de Antwerpse CO₂-uitstoot sneller gedaald dan gepland en ook op vlak van hernieuwbare energie boekt de stad grote vooruitgang. Ten opzichte van 2005 wordt een daling van 30,4% vastgesteld in de emissies van het jaar 2020. Uit de cijfers van het Klimaatplan blijkt duidelijk dat er ook nog heel wat grote uitdagingen zijn om de doelstellingen tegen 2030, namelijk het reduceren van de CO₂-uitstoot met 50 tot 55%, te behalen.



Totale oppervlakte bedrijventerreinen binnen en buiten de haven (2019)⁶⁸



Totale kantoor oppervlakte en leegstand
Antwerpen (2019)

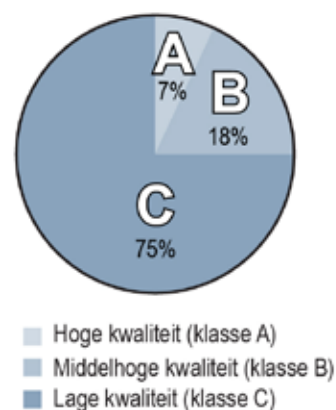


Totale oppervlakte commerciële panden en leegstand
Antwerpen (2019)

Eén van de uitdagingen is het duurzaam renoveren en verwarmen van residentiële en niet-residentiële gebouwen. Het energiezuiniger maken van gebouwen kan meer dan één derde van de vereiste CO₂-reducties opleveren. Voor wonen zet Antwerpen in op een gemiddelde vernieuwingsgraad van 2,5% per jaar tegen 2030. Dit is geen makkelijke opgave. Een groot deel van het energieverbruik is namelijk te vinden in gebouwen met erfgoedwaarde en appartementsgebouwen (72% van de Antwerpse wooneenheden zijn appartementen), die typisch een moeilijker renovatieproces doorlopen. Er zijn echter ook kansen om via collectieve wijkrenovaties vooruitgang te boeken, en gelijktijdig energiearmoede aan te pakken.

Het verduurzamen van de energievoorzieningen zou ook nog kunnen zorgen voor zo'n 60% van de noodzakelijke broeikasgasreducties. Antwerpen heeft een bijzonder groot potentieel voor de verdeling van duurzame warmte via warmtenetten. Dit werd aangetoond in de Strategische Energievisie stad Antwerpen

(SEViA). Warmtenetten zullen in de toekomst toelaten een deel van de stad duurzaam, efficiënt en collectief te verwarmen. De realisatie van deze warmtenetten is omwille van de vereiste grootschalige infrastructuraanpassingen uitdagend. Dit transitieproces brengt dan weer heel wat koppelkansen mee voor stadsvernieuwing en de heraanleg van de publieke ruimte.



Staat van de kantorenmarkt in
Antwerpen (2019)



RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN

ANTWERPEN CONCENTREERT BEZOEKERSGERICHTE FUNCTIES ROND KNOPEN EN CENTRA

Door een gericht locatiebeleid dat rekening houdt met de ligging, het bereikbaarheidsprofiel, het (gewenste) type activiteiten en het wegwerken van barrières, versterkt de stad bestaande **knopen en centraliteiten** en bouwt er nieuwe uit. Deze plekken **bundelen activiteiten en geven structuur en vitaliteit aan de stad en aan de wijken**. Ze lenen zich meestal tot functiemenging en intensivering van het ruimtegebruik, steeds op maat van de omgeving en in relatie tot het mobiliteitsprofiel. Hoe beter de multimodale bereikbaarheid, hoe grootschaliger de functies die zich hier (kunnen) vestigen. De knopen en centraliteiten beschikken steeds over hoogwaardige, efficiënte, veilige en leesbare publieke ruimte, zodat ze kunnen uitgroeien tot aangename verblijfsplekken.

Het SRA identificeert verschillende types van knopen en centraliteiten. De mate waarin stedelijke functies een plek kunnen vinden in of nabij deze knopen en centraliteiten, hangt (naast de ruimtelijke integreerbaarheid) in belangrijke mate af van de overeenstemming tussen enerzijds het functietype en zijn aantrekkingskracht, en anderzijds het multimodaal bereikbaarheidsprofiel van de plek.

Interregionale en regionale knopen zijn plekken waar verschillende mobiliteitsmodi efficiënt samenkomen. Interregionale knopen zoals de treinstations zijn vanuit het hele land goed bereikbaar met openbaar vervoer, regionale knopen zijn dat vanuit de regio. Deze knopen lenen zich goed voor de bundeling van hoogdynamische en bezoekersgerichte

stedelijke functies. Hoe beter het bereikbaarheidsprofiel, hoe ruimer het potentieel tot bundeling en verdichting. Knooppunten zijn dan ook interessante plekken om de stedelijke dynamiek verder te versterken. Ze kunnen een structurerende invloed uitoefenen op hun omgeving.

Het stadscentrum, het gebied binnen de Leien inclusief Nieuw Zuid en het Eilandje, vormt het kloppende hart van de stad. De combinatie van het hoofdkernwinkelgebied, een strategische horecakern, kennisinstellingen, historisch erfgoed, culturele instellingen, ... zorgt voor een **gebied met internationale aantrekkingskracht**. In dit gebied wordt verder ingezet op innovatie door verweving van bezoekersgerichte functies en een hoogwaardige publieke ruimte, met respect voor het historisch karakter van de binnenstad en verkeersveiligheid

De stedelijke centra hebben (de potentie van) een (boven)lokale **aantrekkingskracht van voorzieningen zoals een (kern)winkelgebied, horeca, scholen, culturele infrastructuur, zorgvoorzieningen, districtshuizen en monumenten**. De stedelijke centra zijn multimodaal goed ontsloten. Ze spelen een belangrijke rol in de korte afstandsstad omdat ze dagelijkse voorzieningen aanbieden voor een grote groep omwonenden. In de stedelijke centra kan door verdichting en verweving het multifunctioneel ruimtegebruik worden versterkt. Transformaties op maat van het centrum vormen een hefboom voor de vernieuwing en versterking van de stedelijke structuur. Vrijkomende ruimte, zoals lege handelspanden en oude bedrijfslocaties, wordt ingezet voor multifunctionele versterking: kleinschalige stedelijke maakindustrie, ateliers, creatieve

ruimten, zorgfuncties en dienstverlening, ...

De voorbije decennia ontwikkelden zich diverse grootschalige stedelijke programma's op plekken die eerder gericht zijn of waren op een hoge autobereikbaarheid. Deze bevinden zich op verschillende plekken in de stad: in het stedelijke weefsel (zoals het Sportpaleis of de Expo), in of nabij de open ruimte (zoals het Middelheimpark, de Wilrijkse Pleinen, UA-campus Groenenborger, het ZNA Middelheim, ...). Het SRA streeft ernaar om deze programma's te koppelen aan multimodale knopen die de bereikbaarheid van deze plekken verbeteren. De mate waarin deze locaties nog bijkomende functies kunnen aantrekken of transformeren, hangt dan ook in belangrijke mate samen met het verbeterde (multimodale) bereikbaarheidsprofiel van deze plekken. Voor de programma's in of nabij de open ruimte stelt zich bovendien de uitdaging om het groenblauw netwerk te versterken en de negatieve impact substantieel te reduceren.

Lokale en wijkcentra, voorzieningenclusters en microcentraliteiten zijn plekken die door hun kleinschalige concentratie aan stedelijke functies en voorzieningen een bijdrage leveren aan het wijkleven en de korte afstandsstad. Het gaat onder meer om de lokale kernwinkelgebieden in de 19^{de} -eeuwse gordel en op Linkeroever, buurtwinkelgebieden doorheen de stad, schoolsites, sportclusters, nieuwe stadsontwikkelingsprojecten, ... Deze plekken zijn op vlak van mobiliteit soms, maar niet altijd, gekoppeld aan lokale of buurtschakels. Lokale schakels zijn gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Buurtschakels worden alleen bediend door functionele lijnen van het aanvullend net of door het vervoer op maat waarbij de wervingsradius beperkt is tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen. Deze centra en schakels

lenen zich tot de versterking van **lokale en buurtvoorzieningen**.

ANTWERPEN VERSTERKT HAAR MULTIMODALE STEDELIJKE RUGGENGRAAT VAN BOULEVARDS

In de stedelijke groei van Antwerpen (Intra Muros) hebben boulevards een belangrijke structurerende rol vervuld. Het waren niet alleen functionele vervoersassen, maar ook representatieve publieke ruimten waarlangs zich een hoogwaardig stedelijk weefsel en een gevarieerd stedelijk programma ontwikkelde. Bij de ontwikkeling van de stad Extra Muros is hier een breed pallet van (meestal radiale) stedelijke assen aan toegevoegd, zoals: steenwegen en lanen als nieuwe ontsluitingswegen. Het stedelijk karakter van de aanliggende bebouwing en programma's heeft zich niet altijd in dezelfde mate op deze assen geënt. De boulevards Extra Muros hebben het potentieel om - waar dit nog niet het geval is - ruimtelijk structurerend te werken. In het SRA ligt de focus op de ruimtelijke, structurerende potenties van de boulevards. Dit staat los van het bereikbaarheidsprofiel en de wegencategorisering zoals bepaald in het mobiliteitsplan.

De vervoerregio Antwerpen zet in op de ontwikkeling van een **dragend regionaal netwerk van snelle, frequente en comfortabele openbaar vervoersverbindingen: het A-net**. Dit kwaliteitsnetwerk biedt de reiziger garanties in termen van snelheid, betrouwbaarheid, aansluitingen en aanvullende diensten op knooppunten. Het bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram en bus, zowel binnen de urbane zone als in het

regionale netwerk daarbuiten. Dit betekent het intensiveren en uitbouwen van het voorstadsnet op het spoor, het versnellen en uitbreiden van het tramnet op te selecteren hoofdlijnen en aansluitende hoogwaardige busverbindingen. Daarnaast biedt het **hoofdfietsnet** comfortabele, directe, continue en veilige fietsvoorzieningen, in goede samenhang met het A-net, die woonkernen en attractiepolen verbinden. Het gaat over een netwerk van hoofdroutes, kernroutes en het lokale fietsnet die de stedelijke ruggengraat versterken. Op dit netwerk sluiten ook lokale fietsroutes aan.

De versterkte hoogwaardige OV-lijnen en fietsnetwerken maken in hoofdzaak gebruik van de historische en recentere stedelijke assen. Infrastructuuraanpassingen zijn een kans om de publieke ruimte opnieuw in te richten, met waar mogelijk méér aandacht voor representativiteit, verblijfskwaliteit en groen. Deze wijzigende mobiliteitsfunctie is bij uitbreiding een opportuniteit om het ruimtelijke structurerend vermogen van deze assen te revaloriseren, net zoals de boulevards ooit de dragers van verstedelijking waren. Het SRA koppelt een ruimtelijk versterkend beleid aan **de multimodale stedelijke ruggengraat van boulevards. Langsheen deze assen komen de verschillende modi maximaal samen.** Het zijn – elk op hun eigen maat en ligging – steeds hoogwaardige ruimten die niet enkel een (multimodale) mobiliteitsfunctie hebben maar ook in de ruimere zin verbindend werken (voor ontmoeting, als groene linten, ...). Opdat ze geen barrières vormen doorheen de stad wordt steeds maximaal ingezet op voldoende ruimte voor oversteekbaarheid, rust- en ontmoetingsplekken, biodiverse bermen en inrichtingen zodat ze ook fauna en flora verbinden, ... Langsheen deze boulevards dienen zich transformatiemogelijkheden aan, waarvan het potentieel gekoppeld is aan het omliggende gebiedstype, het

multimodaal bereikbaarheidsprofiel, bestaande uit functiemenging, inrichting van de publieke ruimte, ...

De stad Antwerpen erkent ook het belang van vrachtvervoer, laden en lossen en ook het uitzonderlijk transport. **Duurzame stedelijke logistiek** is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid en zal ook binnen het beleidsdomein economie en stadsontwikkeling de nodige aandacht krijgen. De stad zal met diverse partijen in de logistieke keten samenwerken aan stil, schoon, zuinig, vlot, veilig en efficiënt transport van goederen.

ANTWERPEN VERWEEFT WAAR KAN, SCHEIDT WAAR MOET

Economische activiteiten zorgen samen met wonen en voorzieningen voor een bruisende, levendig en werkende stad. De fijnmazige verweving van bedrijvige functies in het stadsweefsel wordt waar mogelijk nagestreefd de vestiging van bedrijvigheid in de stad. Het betreft hier wel een 'slimme' verweving die een goede afstemming nastreeft tussen de draagkracht van de stedelijke omgeving en het type bedrijfsactiviteit (waaronder omvang, verkeersattractie, geluid, hinderlijkheid).

Antwerpen biedt een gevarieerd en gelaagd aanbod van aangepaste **bedrijvige milieus** dat inspeelt op de verschillende ruimtevragen van ondernemingen. Sommige zijn verweefbaar, andere niet. Daarom zijn verschillende types van vestigingslocaties nodig. Gebaseerd op de beleidsnota Ruimtelijke Economie, onderscheidt het SRA **gemengde woonwerkmilieus, winkelgebieden, bedrijventerreinen, en innovatiemilieus.** Ze onderscheiden zich door hun diversiteit in omgevingskenmerken en kwaliteiten. Ze geven vertaling aan de

economische ambities van de stad en dragen tegelijk bij aan de ambities met betrekking tot ruimtelijk beleid, mobiliteit, klimaat en circulariteit. De bedrijvige milieus worden maximaal gekoppeld aan openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en (voor sommige categorieën) aan bestaande concentraties van voorzieningen.

De **gemengde woonwerkmilieus** zijn locaties waar bedrijvigheid gecombineerd wordt met wonen. De gemengde woonwerkmilieus worden onderverdeeld in bedrijvige knopen, stedelijke werklocaties en toplocaties voor kantoorontwikkelingen. Verweving wordt overal gestimuleerd maar zeker in de bedrijvige knopen en stedelijke werklocaties. De bedrijvige knopen (stedelijke centra, lokale centra, openbaar vervoer schakels, ...) zijn dynamische plekken in het stedelijke weefsel met opportuniteiten voor de inbedding van kleinschalige economische activiteit. In de bedrijvige knopen richt het beleid zich op het behoud en stimuleren van economische dynamiek en de verweving van bedrijven in het stadsweefsel. De stedelijke werklocaties zijn (voormalige) bedrijfssites die getransformeerd worden naar gemengde woonwerkmilieus (bv. Lageweg en Slachthuissite). Dit zijn bij uitstek locaties waar de kans gegrepen wordt om wonen te ontwikkelen en in te zetten op interesse voor ruimte voor bedrijvigheid. De mate van verweving hangt steeds af van opportuniteiten en de marktvraag. De bedrijvige activiteiten zijn verenigbaar met de woongelegenheden in de nabijheid. Toplocaties voor kantoren zijn zones voor grootschalige nieuwe kantoorontwikkeling, bijvoorbeeld in de stationsomgevingen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal. Op termijn biedt ook Ringstad de mogelijkheid voor nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen.

Wat betreft **detailhandel** vindt het (boven) lokaal shoppen plaats in de strategische

(hoofd)kernwinkelgebieden en zit het buurtwinkelen verweven in de hele stad. Een belangrijke ambitie is het concentreren van baanwinkelgebieden en -linten op specifieke locaties en het verminderen en wegwerken op ongewenste plekken. Dit vraagt om een clustering van de detailhandel, het optimaliseren van het ruimtegebruik en het verbeteren van de verkeersaansluiting. Bovendien verhoogt de winkeldichtheid in kleinere handelskernen in de districten. Verspreid liggende buurtwinkels in alle buurten blijven een belangrijke aanvulling voor dagelijkse benodigdheden op korte afstand. Het aantal m² aan bedrijventerreinen dient behouden te blijven op het grondgebied van de stad Antwerpen. De stad maakt een onderscheid tussen **grootschalige bedrijventerreinen, KMO-bedrijventerreinen en productieve zones**. Binnen deze terreinen is een diversificatie in bedrijfsoppervlaktes, inrichting, uitstraling en het type activiteiten mogelijk. Met het oog op de noodzakelijke ruimte voor niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten blijft het aandeel terreinen dat juridisch als industrieterrein aangeduid zijn behouden en groeit dit aandeel mee met de stad. Juridisch bestemde economische ruimte die minder geschikt is voor bedrijvigheid, kan vervangen worden door nieuwe, beter geschikte locaties.

In de innovatiemilieus krijgt de ontwikkeling van circulaire, creatieve en digitale ontwikkelingen in de sectoren van de haven, petro chemische industrie, diamant, retail en mode voldoende ruimte. Ook rond nieuwe, toekomstige groeisectoren kan een innovatiemilieu gevormd worden. Binnen de stad zijn Intra Muros, gespecialiseerde bedrijventerreinen en campussen aangeduid als innovatiemilieus. Antwerpen zet in op klimaatneutraliteit en circulariteit

De heraanleg van de publieke ruimte of bij stadsvernieuwingsprojecten, wordt ruimte

voor energie steeds vanaf de start van het planningsproces meegenomen om lock-ins te vermijden. Zowel de nabijheid van functies als de hoge bouwdichtheid in de stad maakt de uitwisseling van water (grond- en drinkwater) en energie (warmte, elektriciteit) mogelijk. Energiezuinige, energieneutrale of energiepositieve gebouwen zorgen voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking.

De reductie van de energievraag van bestaande en toekomstige woningen vormt één van de belangrijkste uitdagingen voor de ruimtelijke transitie van de stad. De loskoppeling van fossiele brandstoffen, de verbeterde energieprestatie door isolatie en compacter bouwen (zowel in vorm als in volume) zijn drie essentiële verbeterpunten. Gecoördineerde initiatieven die een groot aantal woningen gelijktijdig verbeteren zijn noodzakelijk om de vereiste renovatiegraad te verbeteren.

Circulair en duurzaam bouwen gaat uit van het idee dat een gebouw – onder meer door de gebruikte materialen – een lange levensduur heeft en dankzij een slimme, polyvalente structuur makkelijk aanpasbaar is voor een wijzigend gebruik. Het zijn gebouwen die wanneer nodig ook te demonteren zijn, zodat het materiaal later hergebruikt kan worden.

Hoewel gebouwen met een erfgoedwaarde niet altijd gelinkt worden aan (energetische) duurzaamheid, gaat het vaak om gebouwen die generatie na generatie in gebruik blijven. Door historische en hedendaagse slimme architecturale ingrepen, krijgen ze steeds opnieuw een andere bestemming en blijven ze tot op vandaag aangepast aan hedendaags gebruik. Het gebruikte materiaal blijft veel langer dan in de meeste andere gebouwen ter plaatse. De Stad Antwerpen behandelt hedendaagse (energetische) noden daarom steeds in relatie

tot, de beeldkwaliteit en de duurzaamheid van het historische gebouwenbestand. Nieuwe technieken die energetische renovatie en hernieuwbare energieopwekking verzoenen met beeldkwaliteit (zoals in dakpannen of leien geïntegreerde PV), moeten alle kansen krijgen. Ook de bedrijventerreinen dragen bij aan ambities op vlak van energie, klimaat en circulariteit. Zo kunnen bronnen van restwarmte (bv. datacenters, industrie, condenswarmte, ...) gekoppeld worden aan potentiële gebruikers (bv. woningen, kantoren, andere bedrijven, ...). De klimaatstrategie kent haar vertaling via aandacht voor duurzaamheid, circulariteit en klimaatadaptatie. In het geval van bestaande bedrijventerreinen wordt samen met de bedrijven op zoek gaan naar innovatieve oplossingen en samenwerkingen die een meerwaarde bieden voor de huidige bedrijven, zonder dat deze de concurrentiepositie van deze bedrijven zou bedreigen.

Naast de afbouw van de energiebehoefte, wordt de uitstoot van CO₂ afgebouwd door hernieuwbare energiebronnen of restwarmte te gebruiken. De Stad Antwerpen wil de productie van lokaal geproduceerde hernieuwbare energie opdrijven. In het centrumgebied (Intra Muros) en de stedelijke kernen van de 20^{ste}-eeuwse gordel en Linkeroever kunnen stedelijke warmtenetten een rol spelen. De Roadmap 2030 identificeerde pilootzones en warmtevraaggebieden. In de dorpse kernen van de noordelijke districten en de laagdynamische gebieden zal hoofdzakelijk worden ingezet op volledig elektrische energievoorzieningen voor gebouwen. Bij stadsvernieuwingsprojecten moet bekeken worden hoe een ontwikkeling kan samengaan met de aanleg van alternatieve energiebronnen waarmee de bebouwde omgeving klimaatneutraal verwarmd en gekoeld kan worden.

De stad heeft in principe voldoende



waterbronnen (hemelwater, effluentwater, bemalingswater) om aan de vraag naar water (dat niet noodzakelijk drinkwaterkwaliteit moet hebben) te voldoen. Door het aanleggen van een tweede waternet kan het water van deze bronnen gebruikt worden voor de voeding van parken en vijvers, openbaar groen en fontein.

ANTWERPEN KIEST VOOR WATERGEBONDEN BEDRIJVGHEID EN MULTIMODALE OVERSLAGPUNTEN

Om een modal shift naar binnenvaart of spoor economisch haalbaar te maken, wordt ingezet op consolidatie en bundeling van productie- en logistieke bedrijven met een interregionaal en internationaal werkingsgebied. Deze bedrijven worden maximaal geclusterd op

(grootschalige) multimodale overslagpunten, waarbij op dergelijke locaties maximaal ruimte wordt voorbehouden voor bedrijvigheid. Vanuit deze versterkte multimodale hubs worden synchromodale vervoersoplossingen aangeboden, dit houdt in dat verschillende transportmodaliteiten flexibel en duurzaam ingezet worden. Doordat transporten kunnen worden gebundeld ontstaan efficiëntievoordelen en wordt hoogfrequent vervoer met treinen en binnenvaartschepen mogelijk.

De potenties voor grootschalige en kleinschalige watergebonden bedrijvigheid moeten dan ook maximaal benut worden. Deze situeren zich langs de twee belangrijke waterlopen: de Schelde en het Albertkanaal. Passend binnen de uitbouw van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en de recente verhoging van alle kanaalbruggen is het wenselijk om de

watergebonden bedrijvigheid hier te vrijwaren en intensifiëren. De verhoging van de bruggen resulteerde ook in de verbeterde verbinding van het Albertkanaal naar de haven wat zo de binnenvaart alle kansen geeft tot verdere modernisering en ontwikkeling. Langs de Schelde kan watergebonden bedrijvigheid een grotere rol spelen met de uitbouw van Blue Gate Antwerp. Dit vraagt om specifieke infrastructuur en overslagruimte tussen de bedrijven en het water.

Deze grootschalige overslagpunten voor goederen worden aangevuld met stadsdistributiecentra voor stadslogistiek, idealiter zijn deze gelegen ten zuiden en noorden van de stad, van waaruit een emissievrije last-mile bezorging naar de stad kan worden opgezet.

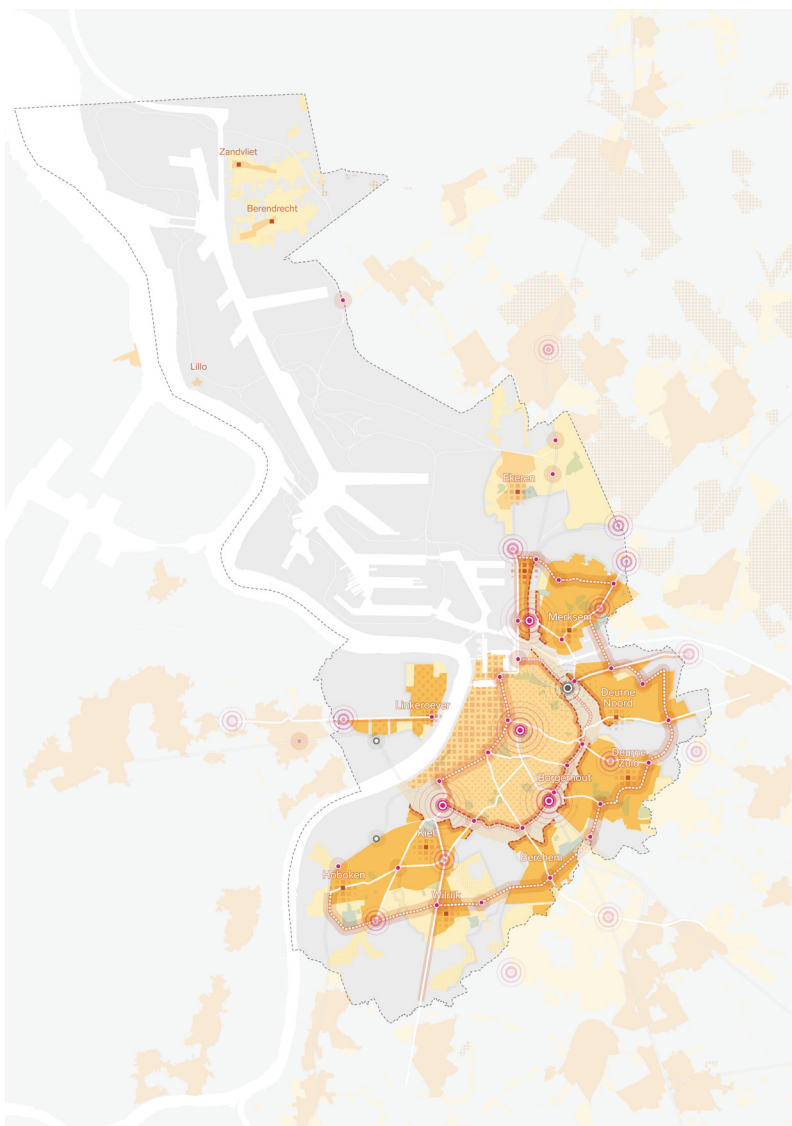
E-commerce vereist ruimte voor logistieke dienstverlening zowel in de stad (microhubs verspreid doorheen de wijken) als aan de rand (distributiecentra). Daarom is ook de aantakking van deze punten op het fietsnetwerk een belangrijk aandachtspunt. Dit vergemakkelijkt de omslag naar emissievrije logistiek. In de wijken vertalen deze microhubs zich in bedrijvige knopen (zie woonmilieus) met eventuele ruimte voor andere economische activiteiten zoals kantoren of maakbedrijven. Deze kunnen ook geïntegreerd worden in winkelgebieden of districtscentra.

ANTWERPEN PLANT DE ONDERGROND

De ruimte efficiënt gebruiken heeft niet enkel betrekking op de bovengrondse ruimte. Ook de ondergrond verdient een goede organisatie om de veelheid van claims geordend en toekomstbestendig te organiseren. Door de ondergrond zorgvuldig en proactief te plannen, in samenhang met de bovengrond, wordt een afweging gemaakt tussen beschermen en benutten. De natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (habitat voor fauna, flora, grondwater) moeten beschermd worden. De noodzakelijke extra infiltratie van hemelwater en de nood aan bijkomend groen vereisen mogelijk een groter deel van de ondergrond. Ook de erfgoedwaarden van de bodem en het bodemarchief zijn belangrijke bijkomende aandachtspunten. Daartegenover staan stedelijke ruimtevragen, zoals nutsvoorzieningen, ondergrondse verkeersinfrastructuur, ondergrondse gebouwen, koude-warmte-opslag (KWO), ... De transitie van het energiesysteem zal een compleet omdenken van de ondergrond nodig maken: Ook het watersysteem staat voor grote uitdagingen. Een gecoördineerde optimalisatie van al deze ondergrondse nutsvoorzieningen is essentieel om de ondergrond oordeelkundig te benutten en de kosten en overlast door wegenwerken te reduceren.

SYNTHESE

LEVENDIGE WOONSTAD



Iedereen voelt zich thuis in de wijk



Selectief en gericht woonaanbod op de juiste plek

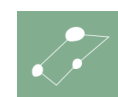


Kwalitatief en gevarieerd wonen voor de huidige en toekomstige Antwerpenaren

VEERKRACHTIGHEID



We vergroenen de



Een groenblauw netwerk voor de weerbaarheid

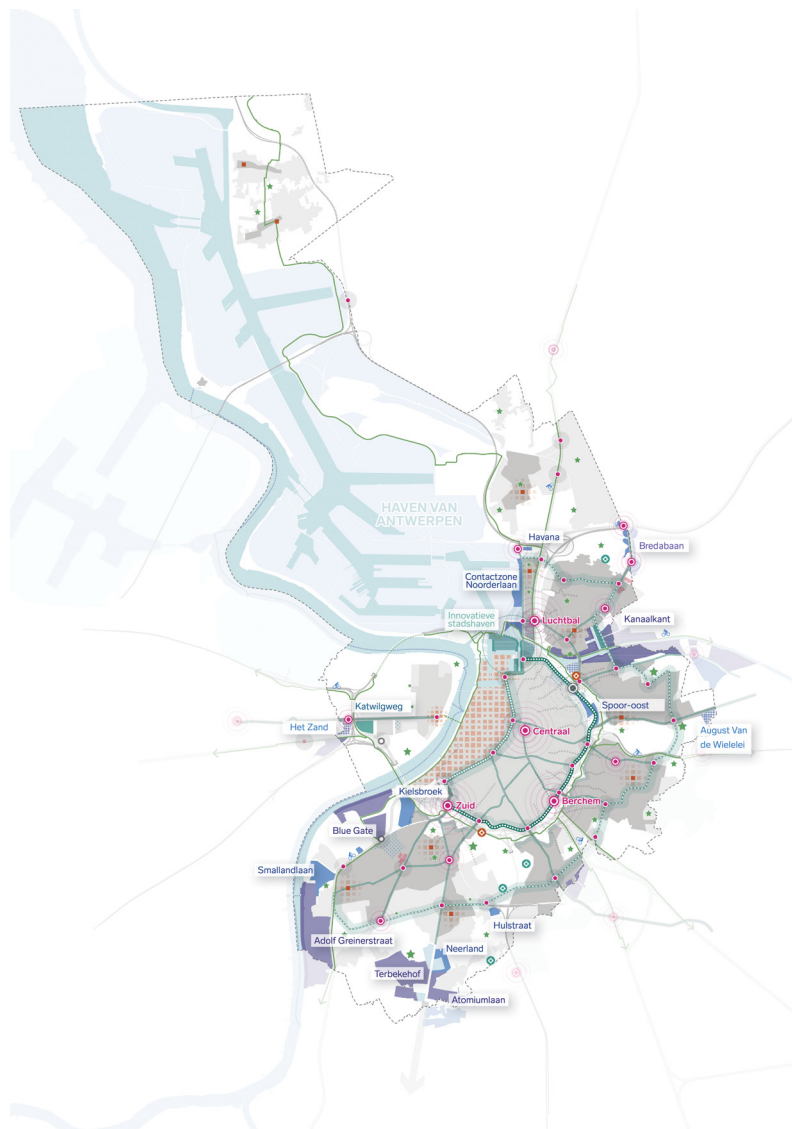


De waterstad

G LANDSCHAP



SLIMME NETWERKSTAD



stad



Levendige plekken verbinden wijk, stad en regio

etwerk versterkt



Ruimte voor ondernemen



Ruimte voor energie en circulariteit

The background of the page is a photograph of a city skyline, likely Antwerp, with various buildings and a river. A semi-transparent red overlay covers the majority of the image, creating a monochromatic effect for the text.

Deel C

Strategische visie

Zeven deelgebieden

In het vorige deel kwamen de drie thematische lagen uitgebreid aan bod: de levendige woonstad, het veerkrachtig landschap en de slimme netwerkstad.

Dit deel gaat in op de gebiedsgerichte strategische visie. Binnen het volledige Antwerpse grondgebied identificeert het SRA op basis van ruimtelijke kenmerken **zeven deelgebieden**: de Schelde, Ringstad met Ringparken, Intra Muros, de 20^{ste} -eeuwse Gordel, Linkeroever, de Noordelijke districten en de Kanaalzone. Elk deelgebied heeft kenmerkende ruimtelijke structuren die de identiteit, de samenhang en de kwaliteit van elk deelgebied bepalen. Het SRA beschrijft hoe deze structuren verder versterkt kunnen worden.

De gebiedsgerichte ruimtelijke visies maken telkens de synthese van drie stedelijke lagen, met waar nodig gebiedsspecifieke prioriteiten. Deze visies vormen het kader voor de latere uitwerking van het gebiedsgericht ruimtelijk beleid.

OVERKOEPELENDE LEGENDE

Woonomgevingen

-  Woongebied
-  Kernwinkelgebied XX-gordel
-  Stedelijke ontwikkelingszone
-  Stedelijk front Ringstad
-  Stedelijke front Linkeroever
-  Kaaïen
-  Publieke ruimte thv knopen
-  Park binnen stedelijke weefsel
-  Groene verbinding door woonweefsel

Groenblauw raamwerk

-  Natuurlijk landschap
-  Beekvallei
-  Fortengordel
-  Schelde en dokken
-  Parkenwig
-  Minerale stad
-  Radicaal lokaal
-  Afwatering richting de Schelde
-  Eco verbinding

Recreatie en voorzieningen

-  Bezoekersaantrekende functie
-  Sport- en recreatiecluster in open ruimte
-  Innovatieve invulling

Verbindende Assen, knopen en centraliteiten

-  Boulevard
-  Singel
-  Districtentram
-  Spoorweg
-  Fietsostrade
-  Waterbus
-  Nerven
-  Verbinding over/onder de Schelde
-  Missing link beekvallei
-  Interregionaal station
-  Regionale schakel
-  HOV knoop/station
-  Potentieel station
-  Stedelijke centra
-  Lokale centra

Bedrijvige milieus

-  Gemengd woonwerkmilieu
-  Productieve zone
-  KMO & Industrie
-  Grootschalig bedrijventerrein
-  Versterking van economische ontwikkeling langs Albertkanaal
-  Watergebonden bedrijvigheid
-  Perifere retailcluster
-  Retailcluster in woongebied
-  Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
-  Contactzone

1

Schelde

De Schelde heeft Antwerpen en bij uitbreiding de ruimere Vlaamse regio welvaart en voorspoed gebracht. Ze is de levensader die de economische bloei van onze stad en haven mogelijk maakt. Ze is de ruggengraat van het regionale stroomgebied, het Benedenscheldebekken als onderdeel van het grotere natura-2000 gebied. Ondanks de barrièrewerking van het water, zorgt het als groenblauwe infrastructuur voor verbindingen voor fauna en flora en staat het in nauw contact met de stad en haar ruimere omgeving.

Ter hoogte van de oevers komen de contrasten tussen bebouwd en onbebouwd, dicht en open, groot en klein, hoog- en laagdynamisch samen in een krachtige stedelijke identiteit. De stad richt zich op dit systeem, zowel voor rechter- en linkeroever, voor mens, energie, fauna en flora. Dit resulteert in een samenhangende stedelijk ruimte die landschap, stad en rivier met elkaar verbindt. De Schelde brengt economische welvaart, landschappelijk perspectief, toeristische uitstraling, publieke kwaliteit en klimaatopportuniteiten samen. Het is een omgeving die in hoog tempo verandert.





***Het uniek groenblauwe
ecosysteem van de
Schelde imponeert***

Het weidse Scheldelandschap vormt een gekoesterde en constante waarde. Langsheen zijn hele lengte zoekt Antwerpen het landschappelijke potentieel op. Dit reflecteert in een aantal bijzondere natuurlijke habitats, zoals Blokkersdijk en de Hobokense Polder. Het nationaal park beoogt een verhoging van de toeristische uitstraling van deze Scheldenatuur.

De verdere uitbouw van het geactualiseerde Sigmaplan geeft actief vorm aan dit stadslandschap. Het plan maakt ruimte voor waterbuffering, wat resulteert in een hogere waterveiligheid, klimaatrobuustheid én sterkere biodiverse natuurontwikkeling. Ter hoogte van Linkeroever en Intra Muros krijgen beide oevers een verschillende aanpak. De ontpoldering van Lillo heeft zo reeds ruimte gegeven aan broedplekken voor vogels.

Tezamen draagt dit bij aan de Schelde als een klimaatcorridor waarbij het water zorgt voor verkoeling en ventilatie.



***Biodiverse natuurlijke
oevers en harde
Scheldekaaien nemen elk
hun eigen rol op***

Op beide oevers werkt de Stad Antwerpen zorgvuldig aan de publieke ruimte en ontwikkelt het waterfronten waar stad en rivier met elkaar in dialoog gaan. Tegelijk zijn de oevers niet homogeen en geven ze elk een ander antwoord op de relatie tot de rivier. Een hoofdzakelijk stedelijke ruimte op rechteroever, langs een krachtig stedelijk front, onderscheidt zich van

de groene ruimte op linkeroever. De nieuwe Scheldekaaien zijn de maatregel om de stad klimaatveilig te stellen door het stabiliseren van de kaaien en het ophogen van de waterkering. Op Linkeroever wordt samen met de dijkwerken naar een positieve balans van slikken en schorren gestreefd ter verbetering van het ecologisch functioneren van de getijdenrivier en ter bescherming en ontwikkeling van een veelheid aan biotopen.

De Scheldeoevers maken ruimte voor ontmoeting maar ook voor een kwalitatieve groene inrichting met voldoende koelte en schaduw. Zo zijn ook de oevers, samen met de rivier, bouwstenen in de klimaatcorridor.



***Dynamische kernen
aan het water
met grootschalige
voorzieningen***

De landschappelijke focus wordt verrijkt met de uitbouw van verschillende dynamische plekken aan het water. De Scheldeoevers spelen hun toeristische troeven en aantrekkelijke horeca uit. Het Steen blijft de trekpleister als poort naar de stad voor alle toeristen die de stad aandoen, zowel via het land als de cruise, het veer en de waterbus via het water, om van daaruit de historische binnenstad te exploreren. De hele herontwikkeling van de Scheldekaaien trekt dit door met onder meer ruimte voor evenementen en kleinschalige recreatie, parken zoals Droogdokkenpark.

Deze dynamische ontwikkelingen kennen hun hoogtepunt in de strategische stadsvernieuwingsprojecten Nieuw Zuid en het Eilandje. Hier transformeert het oude

havengebied naar nieuwe stadsdelen als gemengde woon- en werkomgevingen. Op Linkeroever bieden het Sint-Annastrand en het Galgenweel ruimte om te ontspannen, te onthaasten, te sporten en te flaneren langs de Scheldeboorden.

Ook de wijk Polderstad in Hoboken bevindt zich op een boogscheut van het water met een potentieel sterk groen karakter. Ten noorden bevinden de dorpskernen van Berendrecht en Zandvliet zich niet rechtstreeks aan de Schelde, maar de nabijheid van open water draagt bij aan de kwaliteit van koelte voor de dorpen.



Schelde als economische ruggengraat

Ter hoogte van Hoboken en de haven liggen verschillende

watergebonden bedrijventerreinen. Deze versterken de belangrijke economische rol van de Schelde en het Albertkanaal. Verder bouwend op de dynamische transformatiezones Nieuw Zuid en het Eilandje, worden bovendien twee nieuwe economische polen ontwikkeld: Blue Gate Antwerp en de Innovatieve Stadshaven.

De Schelde en het Albertkanaal blijven ruimte bieden voor watergebonden economische bedrijvigheid en duurzaam transport. Dit vraagt om het slim benutten van de kades. Door meer in te zetten op goederenvervoer over water wordt bijgedragen tot de modal shift van wegverkeer naar meer duurzaam watertransport. Zowel Blue Gate Antwerp als de Innovatieve Stadshaven kunnen ruimte geven voor nieuwe activiteiten zoals stadslogistiek, innoveren en experimenteren.



Versterkte verbindingen op, onder, over en langs het water

De stad zet in op versterkte stedelijke verbindingen op, onder en over het water voor een veelheid aan modaliteiten: te voet, fiets, OV, auto, waterbus of veer. De aansluitingspunten van deze verbindingen ontwikkelen zich tot ankerpunten met het landschap en/of de stedelijke wijken eromheen. De barrière tussen de linker- en rechteroever wordt zo verminderd en beide oevers worden dichterbij elkaar gebracht, maar ook de ruimere regio geniet van een verbeterde verbinding.

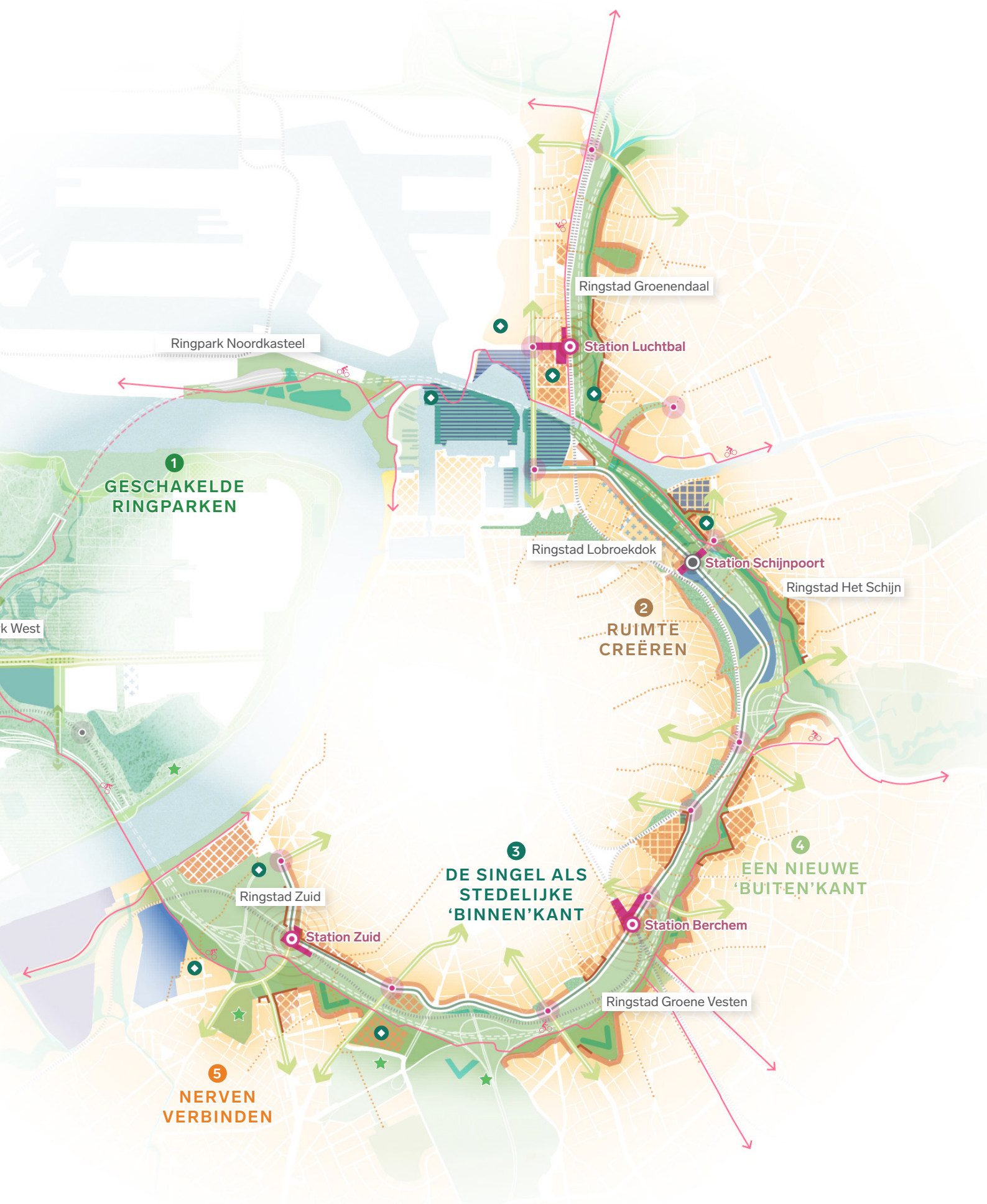
Een fietsbrug over de Schelde, ter hoogte van de Kennedytunnel, vormt niet alleen een fysieke link maar zeker ook een prominente mentale verbinding tussen de linker- en rechteroever.

2

Ringstad met Ringparken

Het Toekomstverbond transformeerde het infrastructuurproject van de Oosterweelverbinding in een ambitieus leefbaarheidsproject voor Antwerpen. De Grote Verbinding is het grootste stadsvernieuwingsproject van deze eeuw en biedt de opportuniteit om de verschillende stadsdelen te verbinden tot één geheel. Ringstad en de Ringparken zullen het aanzicht van Antwerpen de komende decennia danig veranderen en vormen een hefboom voor de verhoging van de levenskwaliteit in de hele stad.







***Grootschalige
overkapping als
drager van transitie***

Met De Grote Verbinding wordt honderden hectaren ruimte teruggewonnen door een gefaseerde en gedeeltelijke overkapping van de Ring. De ringruimte is een nieuw te ontwikkelen stadsdeel, met de unieke kans om op grote schaal op belangrijke maatschappelijke uitdagingen te anticiperen. De impact van het verkeer op de Ring wordt verkleind, wat leidt tot een verbeterde geluids- en luchtkwaliteit. Er ontstaat een omvangrijk groenblauw landschap dat noodzakelijke ecosysteem- en recreatieve diensten levert en functioneert. Hierbij wordt hemelwater van omliggende wijken op strategische plekken verzameld en gebufferd.

Ook de ruimtelijke integratie van infrastructuur vormt een belangrijke opgave. Multimodale assen in de vorm van fietsverbindingen, openbaar vervoer en versterkt door de uitbouw van performante knopen moeten de vooropgestelde modal shift mee realiseren. De realisatie verloopt gefaseerd afhankelijk van de opeenvolgende overkappingsprojecten. Elke fase voegt kwaliteit en verhoogde leefbaarheid toe. Maar ook nieuwe grootschalige infrastructuur zoals circulaire waterleidingen en een stadsbreed warmtenet krijgen een plek in de ringruimte.

Ringstad als de lijm tussen binnen- en buitenstad

Ringstad omvat een heel palet van nieuwe ontwikkelingen op en langs de overkapping. Zo ontstaat een heel nieuw stadsdeel en krijgen de wijken die nu met de rug naar ring zijn gekeerd

een nieuw gezicht. Barrières tussen binnen- en buitenstad verdwijnen met publieke ruimte als verbindend element. De Ringstad is een geïntegreerd stadsontwikkelingsprogramma met nieuwe ontwikkelingskansen voor wonen, werken en ontspanning. Verder wordt vooral ingezet op infrastructurele optimalisaties en de toevoeging van groene, publieke ruimte en verbindingen tussen wijken.



***Een parelsnoer
van geschakelde
ringparken***

De groene
ruimte wordt

landschappelijk en ecologisch uitgebouwd zodat het geheel uitgroeit tot een grootstedelijke ademruimte. De herwonnen ruimte wordt ingezet als een fijnmazig groenblauw netwerk in functie van waterbuffering en de opvang van de groentekorten in de omliggende wijken, de versterking van biodiversiteit en de creatie van verkoelende parken tegen hittestress.

De geschakelde ringparken vormen aan de buitenzijde een 'Connecterende Vallei'. De opeenvolgende groene ruimten variëren van bovenlokale tot lokale buurt- en wijkparken. Ze krijgen een prominente plek in de publieke ruimte en hebben elk een eigen identiteit en karakter, inspelend op de nabije context en rol in het bredere landschap. Hier wordt ruimte gemaakt voor verkoeling en natte natuur, onder meer door méér ruimte voor Het Schijn en het multifunctioneel inzetten van water in vorm van zwembijvers. De groene vallei kan versterkt worden door groene radiale verbindingen over de Ring.

Aan de binnenzijde vormt het Spoorpark een langgerekte publieke ruimte die Intra Muros begrenst. Het park levert een waardevolle bijdrage aan het wegwerken van de grote groentekorten in de omliggende wijken.



Ruimte creëren voor meer stad

De ringruimte neemt een deel van de stedelijke groei op in

nieuwe kwaliteitsvolle gebiedsontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zetten in op wonen, ruimte voor bedrijvigheid en publieke voorzieningen. De bestaande tekorten in de omliggende wijken worden opgevangen en er is ruimte voor publieke en groene ruimte als verbindend element. Vandaag bevinden zich ook verschillende grootstedelijke programma's langsheen de Ring (o.a. het Sportpaleis en de Expo-Cultuur cluster). Die worden aangevuld met bijkomende functies al dan niet geïntegreerd in de ringparken zoals een nieuw stadsarchief, grote stadsserres, etc.

De stationsomgevingen Antwerpen Zuid, Berchem en Luchtbal, en in de toekomst potentieel station Schijnpoort en station West, zijn de locaties met heel wat kansen. Het zijn multimodaal zeer goed bereikbare locaties met een sterke aantrekking. Als centraliteit geven ze ruimte aan metropolitane functies, publieke voorzieningen, stedelijke werklocaties met kantoren en kleinschalige bedrijvigheid. In de zones tussen de stations is er plaats voor gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende

wijken en buurten. Aanvullend op de stations zijn er ook kleinere multimodale knopen ter hoogte van de kruising van de Singel met de radiale boulevards. Deze worden (opnieuw) lokale centraliteiten met een gemengd stedelijk programma.

Langs de Singel wordt een reservatiestrook voorzien voor een warmtenet, waar bestaande wijken en nieuwe ontwikkelingen kunnen op aansluiten.



De Singel als stedelijk front

De aaneengesloten bebouwing vormt vandaag reeds een

duidelijke stedelijke rand die wordt versterkt door nieuwe stadsontwikkelingen. Deze ontwikkelingen spelen in op de identiteit van de omgeving en verbreden de programmatie door nieuwe stedelijke functies te huisvesten.

De Singel fungeert eveneens als belangrijke hoogwaardige openbaarvervoersas. Het Singelfietspad wordt verder geconnecteerd met ander fietspaden. Die duurzame vervoersnetwerken komen samen in de multimodale knopen van stations en lokale centraliteiten, voorzien van hoogwaardige publieke ruimte. Bebouwing langs de Singel aan de zijde van de buitenstad wordt enkel toegevoegd ter hoogte van de multimodale knopen en occasioneel in het Ringpark als bermgebouwen. Die blijven ondergeschikt aan het landschap en huisvesten een publiek programma ter ondersteuning van de Ringparken.





***Een nieuw gezicht
voor de districten
van de 20^{ste}
-eeuwse gordel***

De bebouwing aan de buitenzijde van de Ring wordt vandaag nog gekenmerkt door een aantal rafelige randen. Deze achterkanten worden nieuwe voorkanten door afwerking van de bestaande woonwijken. Deze nieuwe ontwikkelingen staan rechtstreeks in verbinding met de Ringparken. Grotere gebouwen en programma's schikken zich naar het landschap en de kwalitatieve publieke ruimte van de parken. De parken sluiten aan op de grotere landschappelijke structuren die de 20^e -eeuwse gordel radiaal doorsnijden. Het ringfietspad verbindt de hele 'buiten'kant.



***Nerven verbinden
over de Ringruimte***

De Ringstad overbruggt de fysieke en mentale barrières

van de Ring, de Singel en het ringspoor. De boulevards vormen een continue ruimtelijke structuur die Intra Muros met de 20^{ste}-eeuwse gordel verbindt. Deze worden aangevuld door talrijke kleinschaligere nerven. Nerven zijn zachte verbindingen naar de ringparken vanuit de omliggende wijken. Deze dragen bij tot de maasverkleining van het traag netwerk. De nerven creëren bovendien verbindingen over de ladderstructuur van ring- en singelfietspad. De nerven vormen zelf een kralensnoer van publieke groene plekken, pleintjes en straten, en dragen bij aan de verbetering van de publieke ruimte.

3

Intra Muros

Intra Muros heeft een rijke geschiedenis. De geborgenheid van het historische stadscentrum, de nabijheid van voorzieningen, goede multimodale bereikbaarheid, verweven tewerkstelling, aaneengesloten publieke verblijfsruimten, het beeldbepalend erfgoed maar ook de ruimte voor stadsontwikkeling, kennisinstellingen en innovatieve clusters maken van de binnenstad een metropool in zakformaat waar de wereld en de Antwerpenaar elkaar ontmoeten.

Elke buurt kent een eigen karakter, en dat wordt omarmd en versterkt. Intra Muros is in trek als woonlocatie. De stadsvernieuwingsprojecten van de voorbije jaren hebben in veel wijken bijgedragen tot een sterk verbeterde woonkwaliteit. Een kwalitatieve publieke en groenblauwe ruimte blijft een aandachtspunt voor de vaak sterk verdichte woongebieden. Er moet ruimte gevonden worden voor ontharding, vergroening en een betere waterbalans. In de publieke ruimte vereist dit een innovatieve aanpak om slim om te gaan met de vele ruimteclaims. In de bouwblokken dienen zich mogelijkheden aan om de huidige bebouwing te versterken en te ontpitten. Tegelijk zijn er, voornamelijk in het noorden van de Binnenstad en in Antwerpen-Noord (2060), bestaande locaties waar kleinschalige, verweefbare en niet-hinderlijke bedrijvigheid een plaats kan blijven vinden.

Intra Muros heeft een grote potentie tot verduurzaming via de realisatie van een warmtenet, dankzij de grote dichtheid en de talrijke aanwezigheid van historisch waardevolle gebouwen waarvoor schilrenovatie weinig mogelijkheden biedt.





De stad aan de Schelde, een historische metropool in zakformaat

De historische binnenstad bestaat uit **diverse buurten** met eigen kwaliteiten: het patrimonium, de publieke ruimte, het vermogen van een stadsbuurt om zich op te waarderen op sociaal, cultureel of economisch vlak en aangevuld door slimme stadsontwikkeling met respect voor haar erfgoed. Het is die bijzondere mix die zorgt voor een bovenregionale aantrekkingskracht.

Verder is het stadscentrum een bruisende plek waar cultuur, kennis en shopping sterk verweven zijn. Het is veel meer dan een hoofdkernwinkelgebied: er wordt ook gewoond en gewerkt. Voorzieningen, pleinen en parken zijn nabij en vlot bereikbaar. De kaaïen zijn de plek waar stad en Schelde met elkaar in dialoog gaan. Het is een opeenvolging van grote publieke ruimten die plekken creëren voor ontmoeting en vergroening, en tegelijk de stad waterrobuust maken. De beleving van de Schelde wordt de stad ingetrokken door dwarse **groenblauwe nerven** die water opnieuw een prominente plek geven in de binnenstad en het dense stedelijk weefsel verluchten. De Via Sinjoor versterkt deze dwarse relatie als een autovrije as tussen de Scheldekaaïen en het Centraal station.

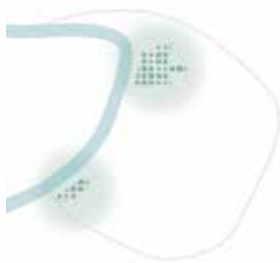


19^e -eeuwse gordel, een samenspel van boulevards en dynamische wijken

De 19^e-eeuwse gordel is dankzij

een netwerk van boulevards sterk verknoot met de districten buiten de Ring en de regio. Dit structurerend netwerk brengt herkenbaarheid en verzamelt gevarieerde stedelijke functies binnen een stevige groenstructuur en voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers. De boulevards verbinden de wijken van Intra Muros, maar ook de stedelijke parken. De Leien hebben een bijzondere betekenis: ze vormen de monumentale overgang van de 19^e -eeuwse gordel met de historische binnenstad.

In de wijken tussen de boulevards voelt de Antwerpenaar zich thuis. Er wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld, geleefd. De voorzieningen richten zich hoofdzakelijk op het wijkniveau. Deze wijken bestaan op hun beurt opnieuw uit zeer diverse buurten. Een fijnmazig fietsnetwerk doorkruist de wijken en versterkt de binnenstedelijke samenhang. De vaak compacte wijken hebben een hoge dichtheid en kennen meestal een tekort aan groen en water. Dit vraagt om welgekozen transformaties van woonweefsel en bouwblokken, waarbij er ingezet wordt op de ontpitting van de binnengebieden en de versterking van de randen en boulevards.



*Nieuw Zuid en
het Eilandje als
krachtige en
hoogwaardige
stadsvernieuwings-
projecten*

Het Eilandje en Nieuw Zuid vormen krachtige eindpunten voor Intra Muros. Ze spannen de Scheldestad op via stedelijke verbindingen langs de Leien en de kaaïen. Deze gebieden groeien uit tot volwaardige gemengde stadswijken en zoeken de complementariteit met de binnenstad op. Door hun krachtige en hoogwaardige karakter bouwen ze mee aan de stad van de toekomst.



*Stations als
multimodale
poorten*

De treinstations,
Antwerpen-Centraal,
Antwerpen-
Berchem,

Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Luchtbal (en in de toekomst potentieel station Schijnpoort) zijn belangrijke interregionale schakels die de stad verbinden met Vlaanderen en Europa. Op deze plekken is er ruimte voor bedrijvigheid, kantoren en hoogdynamische voorzieningen. Ze bieden een **concentratie van publiekstrekkende programma's**. Ze evolueren naar **levendige stationsbuurten** met een kwalitatieve publieke ruimte en vele ontmoetingsplaatsen.



*De Singel als
nieuwe stedelijke
rand tot de ring.*

Zoals omschreven
in het deelgebied

Ringstad, creëert de transformatie van deze zone een nieuwe stadsruimte die de verbinding maakt tussen Intra Muros en de 20^{ste} -eeuwse gordel. In relatie tot Intra Muros wordt de Singel opgewaardeerd als stedelijke as met een afwerking van de stedelijke randen en kwalitatieve publieke ruimte. Hier wordt ruimte gecreëerd voor nieuwe woonontwikkelingen, (grootschalige) programma's en voorzieningen, en voor bijkomend stedelijk groen.

4

Linkeroever

Linkeroever is hét stadsdeel waar tegen 2030 de klimaatambities worden opgeschaald. Het is de long van de stad door enkele grote groene gebieden. Om deze rol te versterken wordt ingezet op de verbinding en versterking van de verschillende waardevolle ecologische structuren. Dit vraagt om ruimte voor natuurlijke processen door een zorgvuldige inpassing van infrastructuur, bebouwing en grootschalige functies die inspelen op het onderbenut recreatief potentieel.





***De ruimtelijke
vertaling van een
klimaatneutraal
stadsdeel***

Voor Linkeroever heeft De Stad Antwerpen de ambitie om dit stadsdeel tegen 2030 versneld klimaatneutraal te maken. Deze ambitie bouwt verder op het Klimaatplan van de stad en kadert binnen de EU mission Climate-Neutral and Smart Cities. De ambitie focust zowel op klimaatmitigatie als -adaptatie. Deze ambitie vergt een aanzienlijke inspanning op het gebied van ruimtelijke ordening en landschap. Ze zal worden ondersteund door een totaalvisie met maatregelen in verschillende sectoren. De openheid van Linkeroever en de nabijheid van de Schelde bieden de wijk een unieke koelcapaciteit en veerkracht voor overstromingsrisico's.

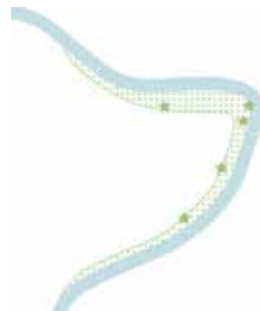
De huidige bebouwing zal versneld omgevormd worden naar een energie-efficiënt gebouwenbestand om hernieuwbare energiebronnen en restwarmte maximaal te kunnen benutten. Er wordt geïnvesteerd in een betere fietsbereikbaarheid, elektrische laadinfrastructuur en slimme mobiliteitsverbindingen. Die vergroot de toegankelijkheid van de versterkte mix van functies en gemengde woon- en werkgebieden.



***Het Scheldepark
als basis voor het
sterke groene
karakter***

Het grootschalige Scheldeland en de Zandvlakte

van Linkeroever vormen een robuust en ecologisch waardevol landschappelijk kader. Het kenmerkende landschap wordt doorgetrokken langsheen het infrastructuurlandschap en de open plekken in het bebouwde weefsel. Dit draagt bij tot een sterke landschappelijke samenhang, een verbeterde groene doorwaadbaarheid in de wijk en kwalitatieve publieke ruimten. Hierbij ontstaat er een nieuwe parkstructuur die de landschappelijke diversiteit van Linkeroever versterkt. Doorheen Europark wordt ingezet op een nieuwe continue verbindende figuur van zachte connecties en het herconnecteren van de missing link in de boulevardstructuur en fietsnetwerk. Bij uitbreiding verbinden groene doorsteken zowel noord-zuid als oost-west de verschillende woonwijken met het omliggende landschappelijke en recreatieve gebied.



***Een levendig park
voor natuur- en
waterrecreatie
langs
Scheldeboorden***

De Scheldeboorden vormen een gevarieerd

oeverlandschap als een groene tegenhanger van de minerale kaaien aan rechteroever. Het oeverlandschap ondergaat een transformatie om de stad te beschermen tegen overstromingen. De heraanleg van de dijken is een hefboom om een nog diverser gebied te creëren, zowel op vlak van biodiversiteit als ruimtegebruik. De dijk wordt een groene wandelpromenade en recreatief park. De bestaande functies blijven behouden en worden waar nodig versterkt. Sint-Anneke Plage wordt

in volle glorie hersteld met voldoende ruimte voor horeca.

Dit recreatieve gebruik wordt gestimuleerd door de vele wateractiviteiten op het Galgenweel of de publiek toegankelijke natuur in het Rot en het Sint-Annabos. Recreatie op Linkeroever gaat hand in hand met respect voor de ecologische waarde van het gebied. Hierdoor kan Linkeroever transformeren tot een recreatiecluster aan het water, met een bovenlokale aantrekkingskracht.



Linkeroever als een volwaardige stedelijke plek binnen het centrumgebied met een uniek karakter

Linkeroever transformeert tot een volwaardige stedelijke plek met voldoende voorzieningen, een sterker aanbod van jobs en een bruisend buurtleven. Linkeroever koestert zijn bijzondere morfologie, die totaal verschillend is van de rechteroever. De verdere ontplooiing tot volwaardig stedelijk gebied wordt gekoppeld aan het behoud en de versterking van de eigenheid van de diverse wijken en de creatie van verbindende plekken op maat van de buurtbewoners. Puntsgewijze ingrepen binnen het bestaande weefsel focussen op de verhoging het voorzieningenniveau en de differentiatie van het woonaanbod op maat van de lokale noden. De verweving met andere voorzieningen of economische functies gebeurt maximaal op goed bereikbare locaties.

Onder meer door verschillende nieuwe

woonprojecten trekt dit stadsdeel heel wat nieuwe bewoners aan. Er blijven echter ook een aantal maatschappelijke opgaven in de huidige wijken. De modernistische torens hebben weliswaar een uniek karakter; daarnaast is er ook nood aan kleinschalige plekken die uitnodigen tot ontmoeting, zodat het buurtgevoel versterkt wordt. Ook de verhoging van het voorzieningenaanbod en een goede mix in het woonaanbod zijn cruciaal voor Linkeroever.



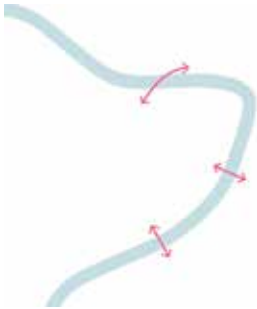
De Blancefloerlaan, een stedelijke boulevard met nieuwe programma's

De Blancefloerlaan is een hedendaagse boulevard bij uitstek, dankzij zijn breedte en groen karakter. Door de aanwezigheid van een sneltram zijn alle gebieden langs de as multimodaal goed bereikbaar. Hieraan gekoppeld laden enkele grootschalige nieuwe programma's de as op. Deze stedelijke programma's variëren sterk: kwalitatieve eindpunten van de boulevard door herinrichting van publieke ruimte zoals heraanleg van het Frederik van Eedenplein als toegangspoort en het hart van Linkeroever; de uitbouw van een lokaal kernwinkelgebied; verschillende multifunctionele ontwikkelingen zoals Fab181, hotspots voor ondernemers, innovatieve, culturele en creatieve bedrijven; horeca en diensten; woningen; sterke werklocaties zoals Katwilgweg. De Blancefloerlaan is daarnaast ook een poort tot de groene voorzieningen in de omgeving, met een entree tot park West



ter hoogte van Middenvijver. Een verbeterde oversteekbaarheid is noodzakelijk om de boulevard als geheel verder te ontwikkelen.

Door de suprematie van de Charles Decosterlaan na de aanleg van de Scheldetunnel, wordt deze laan een fiets- en wandelboulevard en wordt het verkeer in de Waaslandtunnel beperkt tot lokaal verkeer, wat de verkeersleefbaarheid sterk ten goede komt



***Linkeroever
verbonden met
binnenstad en regio***

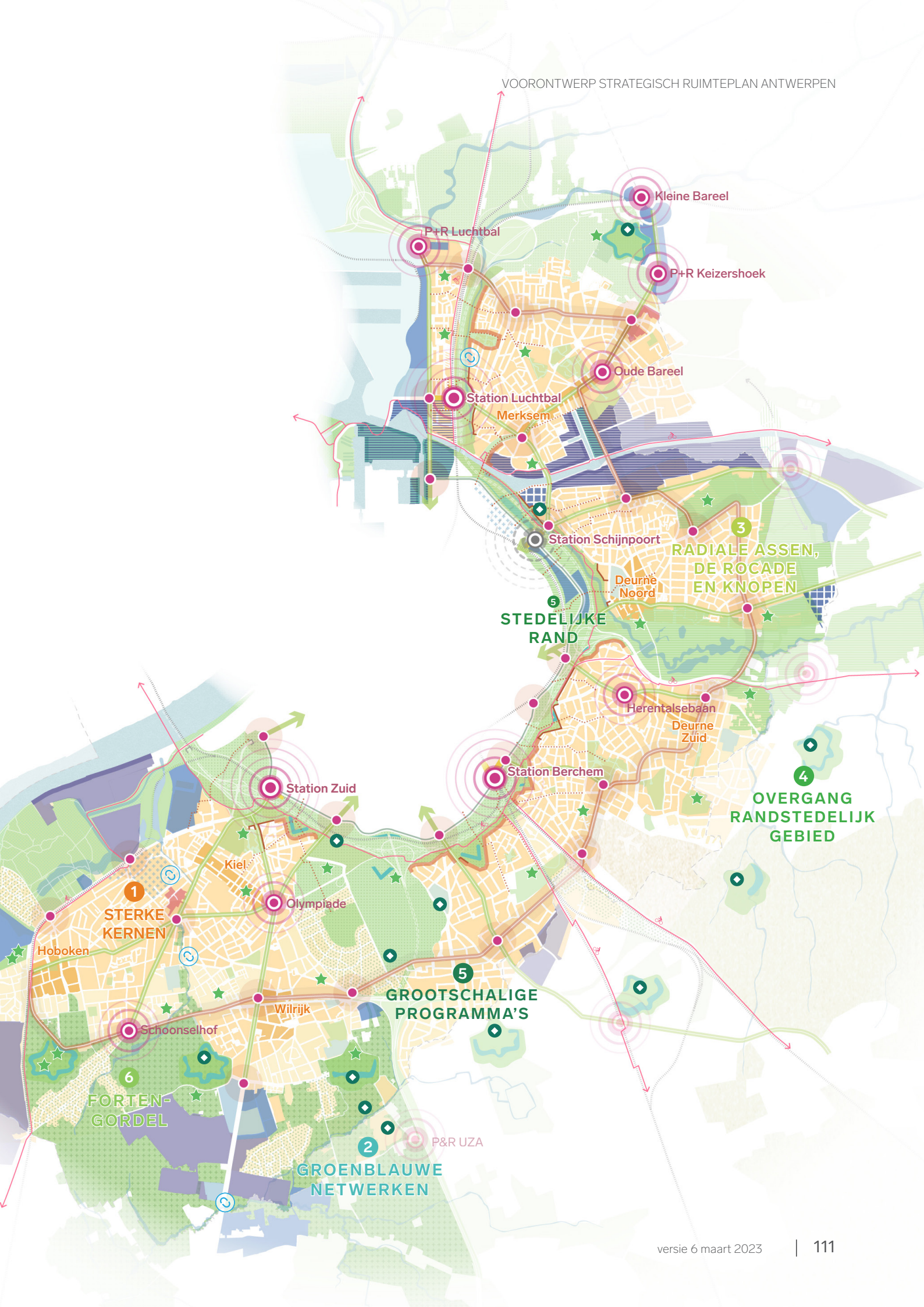
Naast de vernieuwde toegangspoorten tot Linkeroever aan de P&R Linkeroever

ten westen en het Frederik van Eedenplein ten oosten, wordt nieuwe verkeersinfrastructuur voorzien die Linkeroever met de rechteroever verbindt. Het gaat hier zowel om auto als fiets- en voetgangersverbindingen. Zo krijgen de inwoners van Linkeroever vlot toegang tot de rechteroever van de stad. Inwoners van rechteroever kunnen dan weer gemakkelijk de Schelde oversteken om van de prachtige natuur- en recreatiegebieden te genieten. De nieuwe fietsbrug over de Schelde, ter hoogte van de Kennedytunnel, symboliseert de verbinding van beide oevers. Op Linkeroever wenst de stad dat het station West tot ontwikkeling komt als belangrijke overstap-en bestemmingsknoop.

5

20^{ste}-eeuwse gordel

De 20^{ste}-eeuwse gordel kent een enorme diversiteit: verschillende kernen, woontypologieën, handelsclusters, voorzieningenclusters, werklocaties, groenzones en meer. Dit stedelijk aanbod en de nabijheid van de binnenstad maakt van de 20^{ste}-eeuwse gordel een aantrekkelijke plek om te wonen. De hele gordel biedt ruimte voor innovatie, creativiteit, bedrijvigheid en werkgelegenheid. Het SRA zet in op een duurzame stadsontwikkeling die inspeelt op deze diversiteit en de verschillende identiteiten binnen de gordel. De basis hiervoor werd gelegd in de studies Labo XX en Labo XX-werk. Stadsvernieuwing en selectieve verdichting kunnen de motor vormen voor ruimtelijke versterking. Centrale opgave is de uitbouw van een korte-afstandsstad, door in te zetten op een kwalitatieve woonomgeving met eigen voorzieningen, waar de voetganger en fietser centraal staan en het groentekort wordt aangepakt. Een verdichtingsproject gaat hand in hand met het versterken van de groene ruimte van de buurt. Het is dan ook een opgave van de 20^{ste}-eeuwse gordel om de groenblauwe open ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren en te versterken op alle schaalniveaus.





Sterke, compacte kernen met een eigen identiteit

De 20^{ste}-eeuwse gordel is ontstaan vanuit de dorpen

rondom de (binnen)stad. Dit is nog steeds leesbaar door een constellatie van compacte en dynamische kernen in de verstedelijkte gordel. Elke kern heeft een eigen identiteit en is omringd door verschillende, vaak goed bereikbare, wijken. Deze variatie is een kwaliteit. De dynamiek van de gordel wordt versterkt in het centrum van deze sterke kernen en wijken, waardoor de 20^{ste}-eeuwse gordel dé plek wordt voor groei en verweving binnen een gemengd stedelijk gebied. Dit vormt het uitgangspunt voor een krachtig kernversterkend beleid. De vernieuwing biedt de kans om de leefbaarheid verder te vergroten. De transformatie van de kernen gaat gepaard met de uitbouw van voldoende voorzieningen en groenplekken in de wijk. Enerzijds worden bestaande tekorten ingevuld, anderzijds moet het aantal voorzieningen meegroeien met de verwachte bevolkingsgroei. In de 20^{ste}-eeuwse gordel kan ruimte gemaakt worden voor voorzieningen van alle niveaus: metropolitaan, stedelijk, wijk- en buurtgericht. In de laagdynamische wijken buiten de kernen ligt de focus op wonen en de consolidatie van de wijk. Hier wordt maximaal ingezet op sterke relaties tussen de bebouwde en de open ruimte, onder meer door verdere vergroening en ontharding.



Kwalitatief groen en water op alle schaalniveaus

De 20^{ste}-eeuwse gordel biedt een grote variëteit aan groene en blauwe ruimten die verbonden

worden tot één groenblauw netwerk rondom en doorheen de kernen. Aaneengesloten en

toegankelijke groenblauwe open ruimten vormen zo de ruggengraat van de 20^{ste}-eeuwse gordel. De diverse natuurlijke landschappen en beekvalleien doorsnijden als grootstedelijke figuren de gordel en vormen samen “superparken”. Het Noorderpark, Zuiderpark en Schijnpark komen samen in het Ringpark. Dit wordt aangevuld door een veelheid aan groenblauwe straten, pleinen en parken.



Radiale assen en multimodale knopen

In het algemeen is de 20^{ste}-eeuwse gordel goed multimodaal bereikbaar door verschillende

radiale tram- en busassen, aangevuld met een uitgebreid fietsnetwerk. Deze verbinden de kernen en grootschalige programma's met Intra Muros en de Park & Rides en de buurgemeenten van de stad.

Een netwerk van boulevards bedient strategisch gelegen multimodale knopen op de kruising van radiale en tangentiële lijnen. Zo komt er onder meer een nieuwe tram op de Bisschoppenhoflaan (tot aan de Houtlaan) en wordt de tramverbinding naar de park-and-ride in Wommelgem verder doorgetrokken naar Ranst. De districtentram vormt een nieuwe tangentiële verbinding om zo de samenhang te versterken. De knopen variëren van stedelijke centra tot sterke openbaarvervoerhaltes of stations. Dit creëert een sterke nabijheid van verschillende dagelijkse voorzieningen voor de buurt, wat de leefkwaliteit ten goede komt. Langsheen de multimodale assen wordt ingezet op verdichting, de verhoging van de beeld- en belevingskwaliteit, verbreding van functies en meer ruimte voor groenblauw.

Daarnaast creëren tal van fietsroutes een fijnmazig fietsnetwerk dat actieve verplaatsingen faciliteert en de voorzieningen vlot bereikbaar maakt.



Ruimte voor grootschalige programma's

De 20^{ste} -eeuwse
gordel geeft
ruimte aan

diverse clusters van stedelijke functies, zoals sport, recreatie, kennis, zorg, werken en bedrijvigheid. De economische clusters zijn grootschalige bedrijventerreinen en KMO-zones zoals Ter Beke, Blue Gate Antwerp of de bedrijvige zone langs het Albertkanaal. De zorgclusters bestaan uit de verschillende ziekenhuisomgevingen die zich vaak op de grens tussen de woonkernen en het landschap bevinden. De kennisclusters, bijvoorbeeld Drie Eiken en Groenenborger zijn hier deels aan gekoppeld, en zijn belangrijke innovatiemilieus voor de stad. Ook de aanwezigheid van verschillende sport- en recreatieve clusters (zoals de Wilrijkse pleinen, de Rooi, Ruggeveld, recreatieve forten en de Bosuil) is kenmerkend voor dit deelgebied.

De stad versterkt deze verschillende activiteiten steeds met respect voor de omliggende landschappen en reorganiseert waar nodig. De grootschalige programma's zijn belangrijke schakels door in te zetten op vergroenen, vernatten en verbinden. Naast deze clusters is er ruimte voor een sterke verweving van de grootschalige functies binnen de verschillende kernen. Afhankelijk van de beslissingen door de Vlaamse Regering over de toekomstige invulling van de luchthaven van Deurne wordt het ruimtelijke beleid van dit gebied gevoerd.

Fortengordel als overgang naar randstedelijk gebied



De fortengordel en de R11 markeren de overgang naar de randstedelijke structuur van de buurgemeenten. De fortengordel is een drager van

groenblauwe en biodiverse natuur, al dan niet aangevuld met een recreatieve functie. De R11 kent vele gedaanten, gaande van een sterk verstedelijkte omgeving, randstedelijk tot landschappelijk ingepast. Het Complex Project De Nieuwe Rand onderzoekt de realisatie van de A102 en bekijkt hoe de E313 tussen Ranst en Antwerpen Oost beter kan functioneren. De stad verwacht dat het project oplossingen biedt voor de leefbaarheidsproblemen en barrièrewerking die de E313 veroorzaakt in de nabije tuinkwieren en parken, en dit in nauwe samenwerking met het onderzoek voor de heraanleg van Knoop Oost. Binnen het project wordt er aandacht gegeven aan de effecten op leefkwaliteit, duurzame mobiliteit en klimaatrobustheid.



Ringstad: een nieuwe stedelijke rand

De uitbouw van de nieuwe ringruimte resulteert in een sterkere relatie van de 20^{ste}-eeuwse gordel

met de binnenstad en zet maximaal in op een verbeterde leefkwaliteit van de omliggende wijken. De zijde langs de 20^e-eeuwse gordel kent een andere invulling dan Intra Muros met de integratie van ringparken, het afwerken van het bestaande stedelijke weefsel en de verdere uitbouw van het ringfietspad als onderdeel van de ladderstructuur met het Singelfietspad. Nerven verbinden de kernen met de nieuwe ringparken en de stedelijke programma's langs de ring. Ook de gordel profiteert van sterke uitgebouwde stationsomgevingen of knopen, vlot bereikbaar via het netwerk van boulevards.

6

Noordelijke districten

De Noordelijke districten Ekeren en Berendrecht-Zandvliet-Lillo, hebben zowel ten opzichte van de stad als ten opzichte van elkaar een verschillend karakter op vlak van ruimtelijke structuur, type voorzieningen, woontypologieën en de relatie tot het omliggende landschap. De districten vragen telkens een andere ruimtelijke aanpak.







Grotere landschaps-structuren met vele gezichten

Het Noorderpark

bestaat uit verschillende natuurlijke landschappen: de Polders van Stabroek, de Wetlands zoals Muisbroek en Bospolder, Opstalvallei, het Laagland en Het noordelijk Heideland. Het stadsdeel zet maximaal in op het verder verbinden en versterken van de landschappen door de openheid te bewaren en zichtassen en verbindingen te creëren. De parken en het kleinschaliger groen differentiëren het karakter van Ekeren ten opzichte van Berendrecht en Zandvliet waar ingezet wordt op landschapskamers in en tussen de dorpen. Binnen de landschapsstructuren staat ook de waterhuishouding met een natuurlijk waterbergend vermogen centraal. Deze open ruimten zijn immers het kapitaal van de dorpen.



Ekeren, een dynamische en gemengde woonkern

Ekeren zet in op strategische

dorpskernversterking op maat van het district. Kwalitatief woningaanbod wordt afgestemd op een voldoende variëteit aan voorzieningen. Hierdoor functioneert het centrum als een gemengde kern met een veelheid aan functies. Er wordt verder ingezet op de uitbouw van de wijk- en buurtvoorzieningen, maar ook kleinschalige bedrijvigheid. Een intensivering is mogelijk ter hoogte van de lokale centra, waaronder Donk en Mariaburg. In de omliggende wijken primeert de woonfunctie in een groene context. De uitdaging van Ekeren

ligt in het waarborgen van de cohesie tussen de verschillende woonwijken die door grote barrières zoals het treinspoor van elkaar gescheiden worden.



Polderdorpen omringen biodiverse landschapskamers

In Berendrecht en Zandvliet ligt de focus op het

behoud van het kleinschalige karakter en de aanwezige polderarchitectuur. Dit gaat hand in hand met de integratie van het typerende landschap en de versterking aan de randen van het landbouw- en havengebied. Er wordt ingezet op dorpskernversterking. De versterking van de kwaliteit van de open ruimten en de clustering van (lokale) voorzieningen. Toegankelijk groen wordt slim aan elkaar gekoppeld door een netwerk van zachte paden. De uitdaging in deze kernen is voornamelijk een betere aansluiting met de rest van de stad. Lintbebouwing wordt afgeremd om het zicht op het omliggende landschap te vrijwaren. Het behoud van de kleinschalige architectuur in combinatie met de uitbouw van nieuwe, veilige en trage wegen binnen de kerngebieden zorgt voor de versterking van de identiteit van de polderdorpen. Dit versterkt ook de positie ervan als recreatieve bestemming.



Lillo als kleinschalige recreatieve plek

De vesting Lillo fort, met inbegrip van het veer en de

getijdenhaven, is een waardevol, beschermd stadsgezicht. Omwille van de toeristische attractiviteit vormt het gehucht een belangrijke recreatieve schakel tussen het grenspark en havenland. De connectie van het gehucht met de stad, de haven en het omliggende recreatieve netwerk is daarom belangrijk. Voorzieningen die het toeristisch karakter van het gehucht ondersteunen kunnen selectief worden uitgebouwd. Het ophogen van de dijk in functie van het Sigmaplan gaat gepaard met het historisch herstel van het gehucht.



***Kwalitatief
versterken van de
havenranden***

Aan de noordzijde
van de haven zorgen
natuurgebieden
en groenbuffers

ervoor dat de haven landschappelijk wordt ingepakt en afgeschermd van de omliggende dorpen. Bufferzones zijn bovendien gebieden waar natuur en recreatie perfect samengaan. Dit creëert een meerwaarde voor de woonwijken errond door een versterkte verbinding en beleving. De heraanleg van de A12 zorgt als onderdeel van het Haventracé en De Nieuwe Rand voor een vernieuwd infrastructuurlandschap dat als grens en kwalitatieve buffer tussen de haven en noordelijke districten wordt uitgebouwd. Daarnaast wordt onderzocht of er extra ruimte kan worden vrijgemaakt voor een hoogfrequente voorstadstrein voor personenvervoer, bijvoorbeeld op bestaande treinverbindingen.

Aan de andere zijde van de polderdorpen worden ook de randen met het landbouwgebied versterkt. Hier blijft het agrarisch gebruik gekoppeld aan de vrijwaring van het open landschap. Er moet bovendien kansen gegeven worden voor duurzame zekerheden, al dan niet gekoppeld aan alternatieve vormen van agrarisch gebruik die enerzijds streven naar een efficiënte bedrijfsvoering, en anderzijds zowel natuur en landbouw ten goede komen. Dit alles wordt tenslotte gecombineerd met een zacht padennetwerk. Hierdoor worden interessante nieuwe routes en nieuwe publieke ruimten aan de dorpen toegevoegd.

7

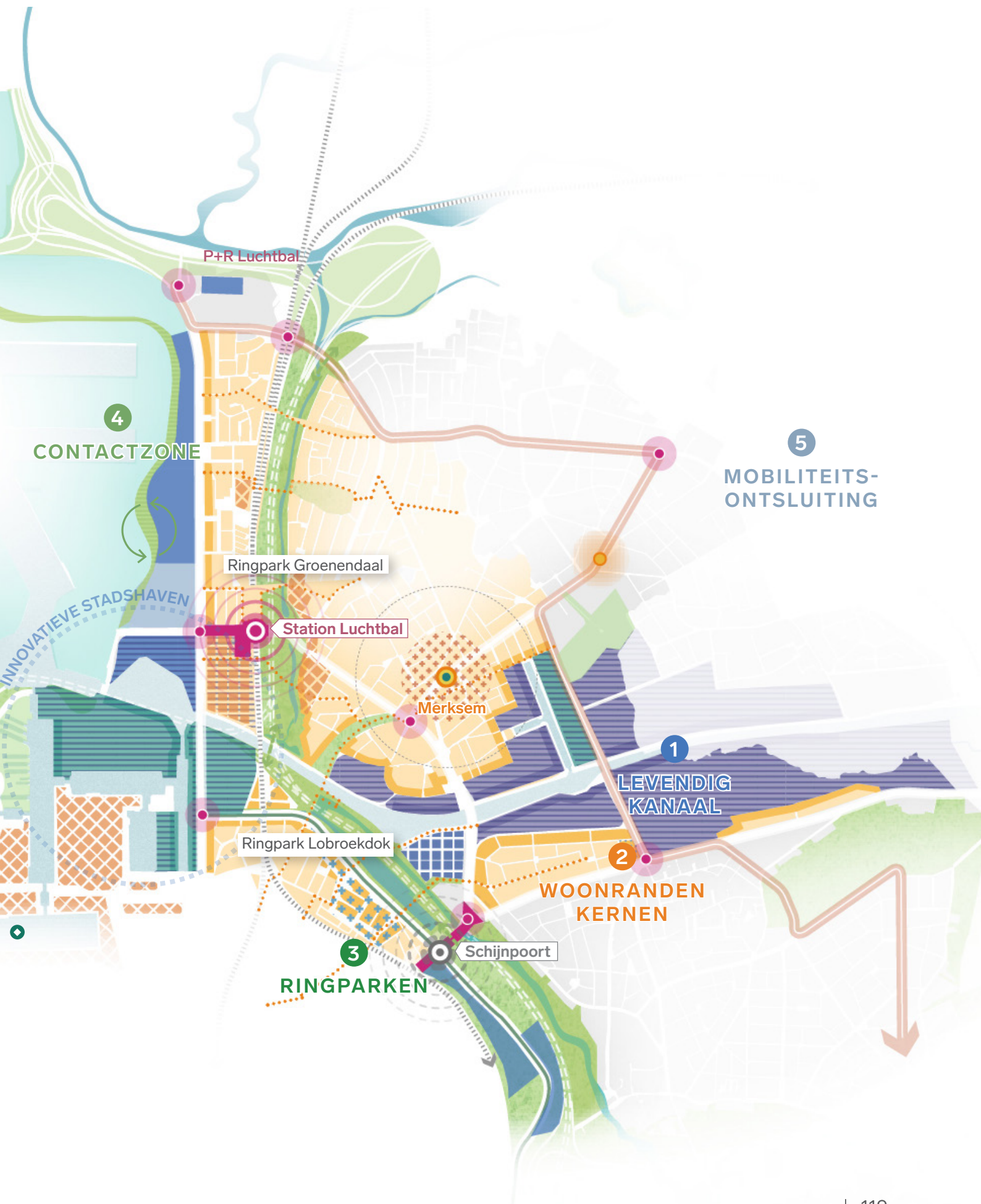
Kanaalzone

Antwerpen is een havenstad. Dit is in het bijzonder voelbaar aan de noordzijde van de (binnen)stad, waar de haven overgaat in de zone van het Albertkanaal. Het Havenhuis markeert het scharnierpunt tussen stad, kanaal en haven. Deze omgeving zal de komende jaren door de aanleg van de Oosterweelverbinding sterk transformeren.

De omgeving van het Albertkanaal staat voor een transformatie. Economische en industriële evoluties hebben de ruimtebehoefte doen evolueren, waardoor het economisch weefsel vandaag aan vernieuwing toe is. De kanaalzone biedt de kans om economische productie nog steeds nabij de stad te blijven vestigen. Deze economische zones kunnen evolueren naar robuuste gebieden die een antwoord kunnen bieden aan gewijzigde ruimtevraag

De kanaalzone vormt met zijn vele bedrijven en industrieën de economische ruggengraat van de stad, waarbij de oost-west gerichte waterinfrastructuur een strategisch belang heeft op stedelijk en regionaal niveau. Dergelijke multimodaal ontsloten ruimte voor bedrijvigheid in de stad biedt kansen om ook inzake productie in te zetten op Antwerpen als korte afstandsstad.







Versterken van economische ontwikkeling langs het Albertkanaal.

Langs het

Albertkanaal wordt sterk ingezet op de opwaardering van de economische zones. Het kanaal zelf evolueert van barrière naar een structurerende infrastructuur. Het gaat om een multifunctionele ruimte waarbij de economie varieert van grootschalige bedrijvigheid, KMO-zones en stedelijke werklocaties met een hogere mate van verweving. Het gebied omvat ook grootschalige voorzieningen die moeilijk te integreren zijn in het woonweefsel (zoals het Sportpaleis). Bijkomend wordt langs het kanaal sterk ingezet op het watergebonden karakter van de grootschalige bedrijventerreinen. Er wordt bovendien ruimte gereserveerd voor nieuwe productieve zones met een hoogwaardige uitstraling zoals een nieuwe invulling van de Innovatieve Stadshaven, inclusief Steenborgerweert en de oostzijde van het Dokske.

Er wordt een balans gezocht tussen de economische ontwikkeling en het medegebruik van de kades aan de noord- en zuidoever. De kades vormen een alternatieve publieke ruimte als multimodale verbinding en ontsluiting tot de regio. Ze worden ingezet voor het fietsverkeer en zijn aantrekkelijke publieke ruimten langsheen het water, maar mogen de verdere economische groei niet hypothekeren. De inrichting wordt hieraan aangepast.



Sterke linken met kernen uit de 20^{ste}-eeuwse gordel en Intra Muros

Verschillende woonwijken omringen de kanaalzone: Luchtbal, Merksem Zuid en Deurne Noord als kernen uit de 20^{ste}-eeuwse gordel en het Eilandje (Cadix) en de Damwijk binnen Intra Muros. Dit vraagt om voldoende bufferzones ter verbetering van de leefbaarheid in de woonwijken. Aan de noordelijke zijde van de binnenstad worden de wijken afgewerkt, met onder meer de voltooiing van de Cadix-wijk en de bouw van een nieuwe stedelijke woon-werklocatie ter hoogte van de Slachthuissite. Dit geeft een nieuw gezicht aan deze rand van de binnenstad, wat resulteert in een toegenomen attractiviteit van deze plekken.

Beide zijden van het kanaal worden beter met elkaar verbonden door goede noord-zuidverbindingen. Specifiek verkleint de districtentram als nieuwe tramlijn de barrière tussen Merksem en Deurne. Contactzones



markeren de overgang naar het havengebied als volwaardige stedelijke gebieden

Het gebied tussen het Eilandje, de

wijk Luchtbal en de haven wordt als contactzone aangeduid: een gebied waar de stad en de haven in nauw contact staan. De contactzone kan zich ontwikkelen als productieve zone met hoogwaardige stedelijke uitstraling, omdat zij dicht bij een sterk verstedelijkte context aanleunt. De nabijheid van stad en haven zorgt ervoor dat dit gebied een interessant vestigingsmilieu is voor een brede waaier aan bedrijven: van stedelijke logistiek over

maakbedrijven en havengerelateerde activiteiten tot nieuwe vormen van (creatieve en circulaire) bedrijvigheid, al dan niet in combinatie met andere stedelijke functies die niet of moeilijk verweefbaar zijn (zoals grootschalige recreatie). Dit resulteert in gemengde functies verweven tussen KMO-zone (Straatsburgdok en contactzone Noorderlaan), logistieke zone (Mexico-eiland binnen de Innovatieve Stadshaven) en een productieve zone (Kempeneiland en Steenborgerweert binnen de Innovatieve Stadshaven).

De herwaardering van het aanwezige industrieel patrimonium zoals dokken, loodsen, bruggen of bedrijfsgebouwen zorgt in combinatie met een kwalitatieve publieke ruimte voor een gebied met een uniek karakter. Ook de waterbeleving is een troef. De potenties voor watergebonden ontsluiting en *last mile* fietsverbindingen worden aangewend. Kwalitatieve havenranden creëren een gepaste overgang tussen het grootschalig havenlandschap, natuur en de woonwijken errond.



Versterkte ontsluiting op regionale schaal biedt kansen

De ontsluiting van de

economische zones en het havengebied vormt een bijkomende uitdaging. Voor verschillende modi (vrachtwagen, boot en trein) wordt naar optimalisaties gezocht die enerzijds de ommezzoai naar meer goederenvervoer via water of spoor stimuleren en anderzijds de leefbaarheid van de omliggende wijken verbeteren. De verbreding van het Albertkanaal wordt verder uitgevoerd om het logistiek transport via de binnenvaart verder te laten groeien. Het Haventracé, vastgelegd in het

Toekomstverbond, wordt uitgerold (waarbij het onderzoek van de A102 binnen het Complex Project De Nieuwe Rand momenteel loopt). Ook de tweede spoorontsluiting voor de haven en de leidingenstraat staan op de planning.



Ruimte voor Ringstad en de Ringparken

De kanaalzone

wordt doorsneden door de Grote Verbinding. Ringstad en de Ringparken bieden een nieuw gezicht aan de infrastructuurzone en geven tegelijkertijd een sterke injectie van leefkwaliteit voor de omliggende buurten. Door de pleincreatie ter hoogte van het Sportpaleis krijgt de een nieuw gelaat en wordt er ingezet op de versterking van het publiek domein en de leefbaarheid. Het Ringpark Lobroekdok langs de oevers van het Albertkanaal maakt een nieuwe ecologische verbinding tussen Merksem, Kronenburg en wijk Dam. Het Ringpark Groenendaal verbindt Merksem met Luchtbal en creëert een ontmoetingsplek voor beide woongebieden. Zo functioneren ze als gemeenschappelijke publieke tuinen voor de wijk met de stadsserre als nieuwe publieke functie. Het park creëert een ecologische verbinding met het noordelijke Superpark. Hier tonen zich opportuniteiten om deze groene stedelijke ruimtes te ontwerpen met aandacht voor waterbuffering door onder andere het benutten van de capaciteiten van oude beekvalleien en waterlopen.



Deel D
Strategische visie

Synthese



Woonomgevingen

- Het stadscentrum Intra Muros
- Stedelijke kern Linkeroever
- Nieuwe stedelijke rand Ringstad
- Stedelijke kernen van de 20ste-eeuwse gordel
- Dorpskernen in de noordelijke districten
- Laagdynamische gebieden
- Fragmenten
- Parken binnen stedelijke weefsel

Groenblauw raamwerk

- Natuurlijke landschap
- Beekvallei
- Fortengordel
- Schelde en dokken
- Stads-, wijk- of buurtpark
- Landbouwgebied
- Parkenwag
- Minerale stad
- Radicaal lokaal
- Klimaatcorridor

Verbindende Assen, knopen en centraliteiten

- Boulevard
- Singel
- Leien
- Districtentram
- Spoorweg
- Fietsstrade
- Waterbus
- Nerven
- Verbinding over de Schelde
- Infrastructuur landschap
- Ecoverbinding
- Missing link beekvallei
- Interregionaal station
- Regionale schakel
- HOV knoop/station
- Potentieel station
- Stedelijke centra
- Lokale centra

Bedrijfs milieus

- Gemengd woonwerkmilieu
- Productieve zone
- KMO & Industrie
- Grootschalig bedrijventerrein
- Watergebonden bedrijvigheid
- Perifere retailcluster
- Retailcluster in woongebied
- Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
- Versterking van economische ontwikkeling langs Albertkanaal

Recreatie en voorzieningen

- Kennis en zorgpolen in open ruimte
- Sport- en recreatiecluster in open ruimte
- Sport- en recreatiecluster in stedelijk weefsel



ZES KRACHTLIJNEN VOOR DE **STAD VAN MORGEN**

1. De **Antwerpse bouwshift**: transformatie als hefboom voor vernieuwing
2. Sterke wijken met een **hoge leefbaarheid**
3. Van stadsbrede tot lokale **groenblauwe en duurzame versterking**
4. **Ringstad met Ringparken**
5. Gerichte verdichting rond **multimodale knopen**
6. **Verweven** waar het kan, scheiden waar moet

De visie is gebaseerd op de centrale ambitie voor de Stad van Morgen: Antwerpen wil de meest leefbare stad van het land zijn, met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken. Het SRA koppelt aan deze ambitie een aantal succesfactoren die bepalend zijn voor de leefkwaliteit, evenals enkele basiswaarden die de Stad Antwerpen vooropstelt.

Het SRA vertrekt niet van een leeg blad. Er werden en worden voortdurend plannen gemaakt en projecten voorbereid en opgestart. Het SRA bracht deze plannen en projecten samen, herijkte het perspectief met het oog op de uitdagingen die de stad te wachten staan.

Die ambitie omvat een complementaire visie, geclusterd in drie stedelijke lagen: de Levendige Woonstad, het Veerkrachtig Landschap en de Slimme Netwerkstad. Het relatieve belang van elke laag varieert van plek tot plek. Op de meeste plaatsen zullen deze drie thematische lagen elkaar versterken. Soms kunnen meerdere uiteenlopende opgaven voor hetzelfde gebied definiëren, die dan met elkaar verzoend moeten worden.

De thematische visie werd vertaald in een gebiedsgerichte visie voor zeven deelgebieden: de Schelde, Ringstad met Ringparken, Intra Muros, Linkeroever, de 20^{ste}-eeuwse gordel, de Noordelijke districten en de Kanaalzone. Voor elk van de zeven gebieden beschrijft het SRA de toekomstperspectieven voor de belangrijkste

ruimtelijke structuren. Die zijn het resultaat van de historische groei van de stad. Ze komen niet uit de lucht vallen: voor wie Antwerpen goed kent, voelen ze vertrouwd aan. Het SRA bevestigt de kwaliteiten van geconsolideerde structuren, en beschrijft het potentieel van de opkomende structuren die in de toekomst aan belang zullen winnen.

Het synthesebeeld voor de Stad van Morgen brengt de thematische en de gebiedsgerichte visie bijeen. Deze kaart vat de strategische visie op de ruimtelijke toekomst van Antwerpen grafisch samen. Het valt op dat deze syntheseskaart geen blinde vlekken vertoont. De strategische visie van het SRA spreekt zich uit over het hele grondgebied (uitgezonderd het havengebied). Elke plek speelt immers een rol in het groter geheel. Voor elk gebied geldt dezelfde ambitie: een kwalitatieve en veerkrachtige leefomgeving. Daarom ook oogt de syntheseskaart op het eerste zicht vertrouwd – gelukkig maar. Tegelijk schetst deze kaart een beeld van hoe Antwerpen de volgende twee decennia ruimtelijk kan evolueren, als antwoord op de grote uitdagingen waarvoor staat. Dan valt op hoe de context van de vertrouwde elementen die samen de stad maken, soms grondig zal veranderen.



3

Beleidskader

1	De Antwerpse bouwshift, transformatie als hefboom voor vernieuwing	128
2	Sterke wijken met hoge leefbaarheid	132
3	Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking	152
4	Ringstad met Ringparken	168
5	Gerichte verdichting rond multimodale knopen	176
6	Verweven waar het kan, scheiden waar moet	182
7	Actieprogramma	192

Met dit Strategisch Ruimteplan Antwerpen expliciteert de Stad Antwerpen zijn strategische visie op de ruimtelijke toekomst van de stad. De visie wordt in dit deel geconcretiseerd in een operationeel beleidskader.

1

De Antwerpse bouwshift, transformatie als hefboom voor vernieuwing



Stad Antwerpen zet in op een “Antwerpse bouwshift” waarmee extra ruimtevragen zoveel mogelijk opgevangen worden binnen de reeds bebouwde ruimte. De transformatie van het bestaand stedelijk weefsel is de hefboom voor vernieuwing en vergroening van de stad wat de weerbaarheid verhoogt. Door de nieuwe ruimtevragen op te vangen binnen de bebouwde ruimte, wordt een vernieuwingsdynamiek op gang gezet. Zo profiteren ook de huidige bewoners, eigenaars en bedrijven mee van het principe om méér te doen met dezelfde ruimte.

Daar waar mogelijk gaat de transformatie gepaard met de reductie van de bebouwde footprint (door ontpitting en ontharding) en ontstaat ruimte voor buurtgroen, ten behoeve van de nieuwe én de bestaande woningen. Dit zal tot een belangrijke kwaliteitssprong leiden. De reductie van de footprint wordt economisch haalbaar door functies te stapelen en de bebouwing gericht te verhogen. Dit biedt kansen op plaatsen waar de bestaande bouwhoogten lager zijn dan wat op basis van omgevingsfactoren te verantwoorden is, maar gebeurt steeds in functie van de draagkracht, het bereikbaarheidsprofiel en de leefbaarheid van de omgeving. Factoren hierbij zijn bv. een evenwichtige wijkontwikkeling en het bereikbaarheidsprofiel, zoals de nood aan ontpitte binnengebieden, rustplekken en voldoende kwalitatieve publieke ruimte, parkeervoorzieningen waaronder buurtparkings, multimodale ontsluiting en verkeersveiligheid.

Als trotse stad gebeuren ruimtelijke transformaties steeds in relatie tot, en met respect voor, het bestaande erfgoed in de directe omgeving. Dit betekent echter niet dat gebouwen of open ruimte met erfgoedwaarden geen onderdeel kunnen vormen van hedendaagse transformaties, mits aan randvoorwaarden voldaan wordt. Het voortbestaan van een gebouw binnen

zijn context is essentieel, en primeert op het zuivere behoud van een monument. Het is een toekomstgerichte strategie, niet enkel gericht op de gebouwen op zich, maar ook op hun plaats en betekenis in de stedenbouwkundige context. Beschermde monumenten vragen daarbij een andere benadering dan inventarispannen of panden in gebieden met een culturele, historische en/of esthetische waarde (= CHE-gebied). Het is dan ook logisch dat een transformatie zich moet rechtvaardigen ten opzichte van het bestaande. Gericht bouwhistorisch en ontwerpend onderzoek maakt de kwaliteiten van een gebouw of landschap zichtbaar en vormt een leidraad voor een toekomstgerichte transformatie.

Vanzelfsprekend heeft de Antwerpse bouwshift een helder en transparant operationeel kader nodig. Omgevingsanalyses brengen de actuele maatschappelijke noden in kaart, inclusief een degelijke evaluatie van de bestaande toestand. Dit is in principe een brede analyse waarbij het bestaande woonaanbod (betaalbaar wonen, eengezinswoningen, ...), de groenbehoefte, de toestand van het watersysteem, rustplekken, etc. in beeld worden gebracht zodat een evenwichtige wijkontwikkeling wordt nagestreefd. Daarbij wordt gewerkt vanuit een langetermijnperspectief, dat de belangen van alle betrokkenen (bijvoorbeeld andere gebruikers en grondeigenaars) mee incorporeert. De financiële meerwaarde die door de transformatie en de verdichting worden gerealiseerd, wordt deels geherinvesteerd in maatschappelijke meerwaarde: extra groene ruimten, ontharding en voorzieningen.

Met behulp van het Instrument Stedelijke OntwikkelingsKosten (SOK) kan de stad voorwaarden opleggen aan transformatie- of verdichtingsprojecten om voorzieningen- en groentekorten weg te werken (zowel ten behoeve van het project als van de

omwonenden). Het huidige instrument wordt behouden en verbreedt. De Transformatieleidraad wordt aanvullend een belangrijk innovatief instrument dat de Stad Antwerpen moet toelaten om de kansen en randvoorwaarden van deze transformatieprojecten te identificeren en af te wegen. De Transformatieleidraad kan als voedingsbodem dienen om het Instrument Stedelijke OntwikkelingsKosten (SOK) verder uit te breiden in functie van meer groen in de wijken en het aanplanten van bomen/bos op het grondgebied van de stad.

De actualisatie van de harmonieregel en de hoogbouwvisie bieden duidelijke richtlijnen voor het “optoppotentieel”. Een afwegingskader voor onroerend erfgoed bepaalt de hergebruiks- en aanpassingsmogelijkheden. Wijkenergiestrategieën schetsen de

mogelijkheden voor energievoorzieningen. Transformaties binnen bouwblokken hebben onmiskenbaar collectieve voordelen voor de betrokken eigenaars. Energetische renovatie wordt effectiever en goedkoper. De schaalvergroting creëert kansen voor collectieve systemen zoals parkeeroplossingen. Het buurtgroen heeft een grote gebruikswaarde voor alle omwonenden. Gedeelde voorzieningen verhogen het comfort en reduceren de woonkost.



© Lucid

2

Sterke wijken met hoge leefbaarheid

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de onderscheiden (stedelijke) kernen. Het SRA hanteert de kernen als ruimtelijk-functionele gehelen. De selectie en de indicatieve afbakening van deze kernen komt vaak niet meer overeen met de oude gemeentegrenzen, die momenteel nog doorleven als districtsgrenzen. Ook de oude afbakening van de wijken stemt niet altijd meer overeen met het ruimtelijk functioneren en de sterke dynamiek. De Stad Antwerpen kan nadenken over een hertekening van de districtsgrenzen, die aansluiten op de feitelijke situatie van vandaag.



De onderstaande principes van de korte afstandstad en het verweven van voorzieningen zijn toepasbaar op alle (stedelijke) kernen.

De korte afstandstad

Het SRA richt zich op een compacte, korte afstandsstad en creëert kansen voor de actieve weggebruikers: voetgangers en fietsers. De fiets- en wandelvriendelijkheid van de publieke ruimte bepaalt mee het succes van de korte afstandsstad. De focus op de veiligheid en het comfort van de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) levert een essentiële bijdrage aan de verbetering van de leefkwaliteit.

In de 19e-eeuwse en 20ste -eeuwse gordel wordt gestreefd naar minder autogebruik en wordt de verkeersleefbaarheid in de wijken (zones 30) verbeterd door een systematische

buurtleefbaarheidsaanpak. In de meest dichte gebieden, en daar waar er gekende verkeersleefbaarheidsproblemen zijn, worden sluipverkeer, overdreven snelheid, gevaarlijke punten, slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast prioritair aangepakt.

Parkeren op eigen terrein blijft het credo bij de bouw van nieuwe of vernieuwde gebouwen om te verhinderen dat de parkeerdruk hiervan wordt afgewenteld op de publieke ruimte. De Stad Antwerpen legt hierbij een geobjectiveerde parkeernorm op, om de publieke ruimte geleidelijk te vrijwaren van geparkeerde auto's. De parkeernorm wordt periodiek geëvalueerd in functie van een wijzigend stads- en buurtbeeld en op maat van bereikbaarheidsprofiel van de gebouwen en omgeving en het mobiliteitsprofiel van de functie. Waar het niet mogelijk is om



inpandige parkeerplaatsen op het eigen terrein te voorzien, kan deze in de buurt inpandig gerealiseerd worden.

De Stad Antwerpen zet in op trage wegen voor alle leeftijden. Dat zijn wegen die uitsluitend of grotendeels gebruikt worden door voetgangers en fietsers. Het gaat niet alleen om geschikte voetpaden, maar ook om voetwegen, erfdienstbaarheden en kerkwegels die vaak een evidente, korte route vormen in de dagelijkse verplaatsingen van voetgangers. De stad waakt erover dat nieuwe ontwikkelingen gewaardeerde voet- en fietsdoorgangen in ere laten.

Verweving van voorzieningen

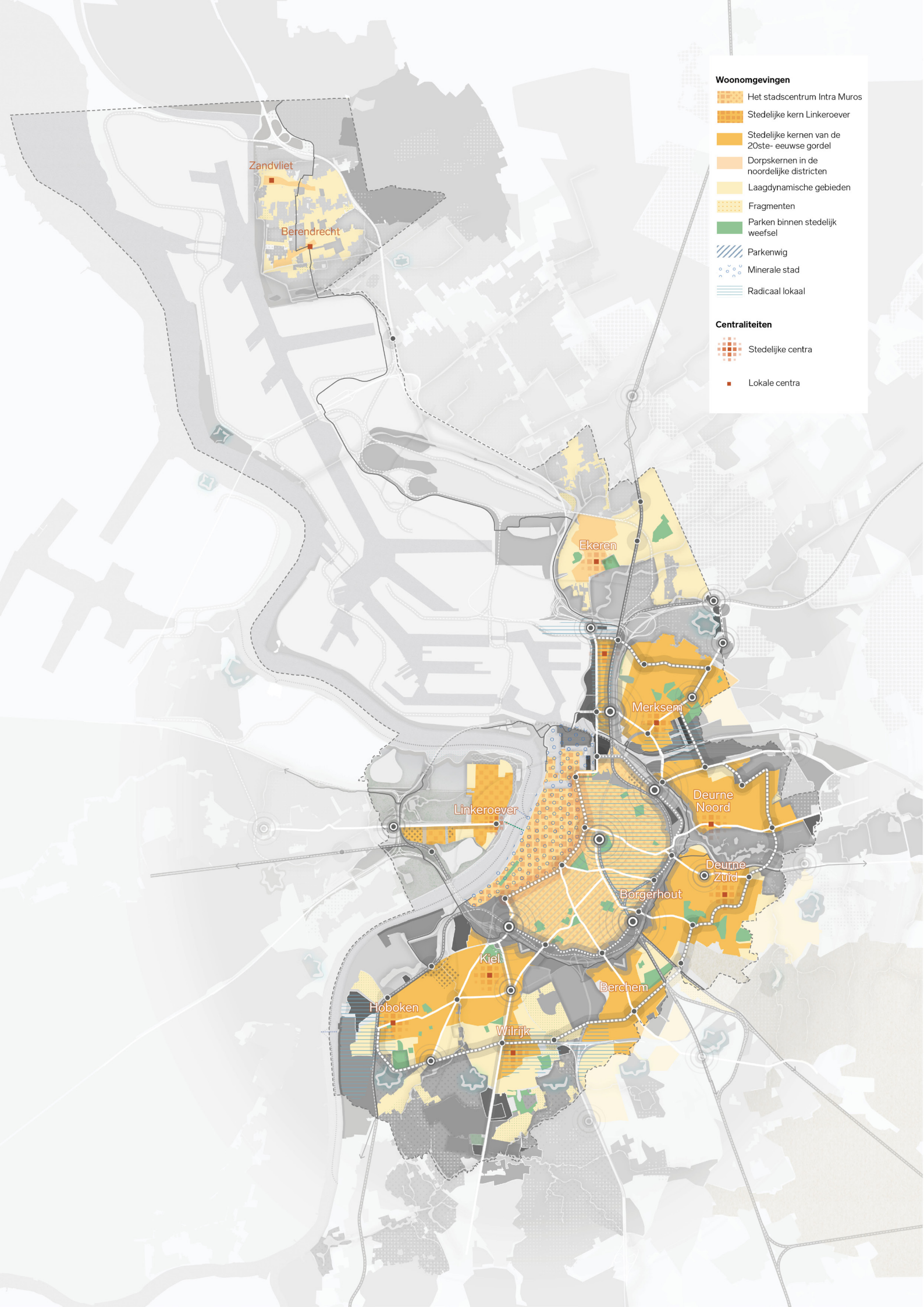
Met het oog op de versterking van Antwerpen als korte-afstandsstad, ijvert de Stad Antwerpen voor **voldoende nabije voorzieningen** voor zijn inwoners. Om dit te kunnen meten en objectiveren, worden maatstaven gehanteerd. Deze maatstaven zijn van toepassing voor de inwoners binnen de stedelijke kernen, en op voorwaarde dat de totale potentiële gebruikersgroep groot genoeg is om deze voorzieningen economisch te verantwoorden.

De Stad Antwerpen stelt streefwaarden op voor de omvang en nabijheid van voorzieningen op buurt- wijk- en stadsdeelniveau. Om deze doelstellingen te halen, kunnen buurt- en wijkvoorzieningen zich in principe overal in de stedelijke kernen vestigen met een focus op goede wandelafstand. Een clustering in een stedelijk of lokaal centrum of in een winkelgebied kan anderzijds helpen om synergie-effecten te genereren. Stadsdeelvoorzieningen worden bij

voorkeur in een stedelijk of lokaal centrum gecentraliseerd. Met behulp van het instrument Stedelijke OntwikkelingsKosten (SOK) legt de stad Antwerpen aan transformatie- of verdichtingsprojecten voorwaarden op om een voorzieningentekort te helpen wegwerken (zowel ten behoeve van het project als van de omwonenden).

Om een goed voorzieningenniveau te kunnen aanbieden, is een voldoende hoge woningdichtheid nodig. In gebieden met een lage inwonersdichtheid, zoals de laagdynamische milieus, kunnen deze maatstaven voor voorzieningen bijgevolg niet worden gehaald.

De meeste handelszaken zijn goed verweefbaar in de stad. De handelsfuncties zijn zelf gebaat bij een clustering, omdat dit de herkenbaarheid en de attractiviteit ten goede komt. De verspreid liggende buurtwinkels in alle buurten blijven een belangrijke aanvulling voor dagelijkse benodigdheden op korte afstand.



HET STADSCENTRUM INTRA MUROS



Intra Muros wordt gekenmerkt door een geconsolideerde stedelijke structuur, een hoge gebouwdensiteit met vaak een historisch karakter, een groot en nabij aanbod van hoogwaardige voorzieningen, een goede multimodale bereikbaarheid, intensief verweven tewerkstelling en een dens netwerk van publieke ruimte. De binnenstad is een metropool in zakformaat, waar de wereld en de Antwerpenaar elkaar ontmoeten.

VERNIEUWING

Intra Muros blijft in trek als woonlocatie. Door de reeds aanwezige densiteit is er geen uitgesproken verdichtingsopgave voor het gebied, maar wordt er hoofdzakelijk ingezet op een kwaliteitssprong voor het bestaande woningpatrimonium. De verbetering van de woonkwaliteit gaat hand in hand met energetische renovaties.

De uitdagingen in Intra Muros (energetische renovatie, kwaliteitssprong woningpatrimonium,

collectieve groenblauwe ruimte, wegwerken van voorzieningentekorten, verweven tewerkstelling) kunnen niet altijd afdoende worden aangepakt op perceelsniveau. Een gerichte, coherente transformatie van bouwblokken creëert de nodige schaal en impact. Punctueel is daarbij verdichting mogelijk, voor zover dit substantiële maatschappelijke meerwaarden voor de buurt genereert. In de structuurvisie voor Intra Muros (zie het actieprogramma bij dit hoofdstuk) zullen de gebieden worden geïdentificeerd waar transformatie van bouwblokken aangewezen kan zijn.

VERGROENING

De beschikbaarheid en nabijheid van voldoende groene ruimte is een belangrijke factor voor de leefkwaliteit. Door de hoge dichtheid en het grote aandeel gestapelde woningen, is in de binnenstad de nood aan gebruiksgroen heel groot. De binnenstad beschikt weliswaar over parken en groene pleinen, maar die zijn niet

groot genoeg om de behoefte op te vangen. Hierbij kan onder andere het openstellen van speelplaatsen van scholen een oplossing bieden.

Ontharding en vergroening is ook een essentiële strategie om de binnenstad klimaatbestendig te maken en de leefkwaliteit ook op lange termijn te kunnen verzekeren. (Hoogstammig) groen creëert schaduwrijke plekken en zorgt door vapotranspiratie (verdamping door planten) voor verkoeling. Zo wapent de binnenstad zich tegen de hitte.

In Intra Muros moeten groentekorten weggewerkt worden, zowel op niveau van het bouwblok, de buurten als de wijken. De **groentekorten op bouwblokniveau** komen hoofdzakelijk voor in de de 19^e -eeuwse gordel. In relatie tot de densiteit, ligt de druk het hoogst in: Amandus-Atheneum, Seefhoek, Borgerhout (Intra Muros), Diamant, Zurenborg, Klein-Antwerpen, Haringrode, Harmonie en Brederode. Ook in het historische centrum zijn er groentekorten op bouwblokniveau, met name in Zuid, Theaterbuurt, Universiteitsbuurt, Schipperskwartier en het Eilandje.

Groentekorten op buurtniveau liggen de prioriteiten in Stuivenberg, Borgerhout Intra Muros, Zurenborg, Haringrode, Universiteitsbuurt en het Schipperskwartier. Op wijkniveau situeren de groentekorten zich in Seefhoek, Borgerhout Intra Muros, Zurenborg, Haringrode, Zuid, Sint-Andries, Universiteitsbuurt en het Schipperskwartier.

Door het geconsolideerd karakter van de stedelijke structuur in de binnenstad, zijn de mogelijkheden om nieuwe buurt- en wijkparken te realiseren op veel plaatsen beperkt. De groentekorten worden zoveel mogelijk

weggewerkt met een dubbele strategie: enerzijds ontharding en vergroening van de publieke ruimte, anderzijds door ontpitting en ontharding van de private percelen. Om een voldoende mate van vergroening te realiseren, zal op beide strategieën moeten worden ingezet. Het groenplan voor het district Antwerpen, de Transformatieleidraad en de Stedelijke OntwikkelingsKosten (SOK) zijn belangrijke instrumenten om dit te realiseren. Net om meer aandacht te geven aan groen bij nieuwe ontwikkelingen wordt de SOK uitgebreid.

VOORZIENINGEN

In het algemeen kent de binnenstad een hoog voorzieningenniveau. Deze voorzieningen zijn verdeeld over de hele binnenstad, wat in grote mate bijdraagt tot de hoge beschikbaarheid: het concept van de nabije stad is bij uitstek hier van toepassing. Historisch gegroeide concentraties van (vooral commerciële) voorzieningen genereren een patroon van lokale centra. Die centra worden verder ondersteund, zonder dat dit betekent dat voorzieningen tot die centra beperkt moeten worden.

Door de grote inwonersdichtheid (en bijgevolg de grote vraag) en de soms ongelijkmatige spreiding, ontstaan er in sommige wijken toch tekorten. De tekorten aan voorzieningen op buurtniveau situeren zich in Nieuw Zuid, delen van Brederode en Markgrave, Nieuw Zurenborg en op het Eilandje. De tekorten aan voorzieningen op wijkniveau zijn het grootst op het Eilandje. Verder zijn er tekorten in (delen van) het historisch stadscentrum, delen van het Statiekwartier, Borgerhout en Charlottalei. Tekorten van voorzieningen op stadsdeelniveau

situëren zich in het historisch centrum, met name ter hoogte van Nieuw Zuid, de Theaterbuurt en de omgeving van het Steen. De Stad Antwerpen kan deze tekorten aanpakken door zelf te investeren in voorzieningen, door de realisatie van voorzieningen op te leggen aan stadsvernieuwingsprojecten, en door samenwerkingen met de private markt.

DUURZAAM WATERBEHEER

In Intra Muros is duurzaam waterbeheer mogelijk door in te zetten op de waterstructuren Minerale stad en Parkenwig. De druk op het afwaterstelsel wordt verminderd door verhoging van waterinfiltratie, het hergebruik

van water en de riolering (waar relevant) te ontdebellen. De verhoogde infiltratie, mogelijk gemaakt door ontharding, gaat ook de verdroging van de bodem tegen.

In de **Minerale stad** zijn verholten waterstructuren en technische maatregelen de belangrijkste bouwstenen voor een watersensitieve binnenstad. De Ruien bevatten een indrukwekkende buffercapaciteit die momenteel voor een groot deel onbenut blijft. De straten en pleinen in dit deel van de stad kennen een grote programmadruk, waardoor het niet eenvoudig en dan ook vaak duur is om adequate bronmaatregelen te nemen. Het (private) bebouwde deel is veelal monumentaal waardoor fysieke aanpassingen vaak niet gewenst zijn. De stad zet in op het



© Victoriano Morano



revitaliseren van de Ruien als betekenisvolle waterstructuur in de stad. Dit wordt vanuit drie verschillende invalshoeken verwezenlijkt: vanuit haar latente buffercapaciteit voor hemelwater, vanuit haar historisch belang en vanuit het potentieel om aan te koppelen en meerwaarde voor de historische binnenstad te genereren. De Dokken, aan de noordzijde van de historische binnenstad, zijn grotendeels intact als voormalige havenbekkens. Ze vormen indrukwekkende open watervlakken in Het Eilandje. Ook hier is het interessant om op het 'eind van de hemelwatercascade' in te zetten. Vanwege de aanwezigheid van open water kan hier eenvoudig het regenwater uit de openbare ruimte en vanaf de daken van aanliggende gebouwen naar toe worden getransporteerd. Aan de zuidzijde van de historische binnenstad vormt de aanleg van het Zuidpark een goed

voorbeeld om in de Minerale stad grote groenblauwe structuren aan het 'eind van de cascade' verder uit te werken.

In de **Parkenwig** start de hemelwatercascade vanuit de private ruimte van de royale 19^e -eeuwse bouwblokken. Daarnaast bevinden zich doorheen de hele parkenwig een aantal brede en relatief groene straten die het potentieel hebben om water lokaal vast te houden en te transporteren naar de parken. De vier monumentale parken, het Stadspark, het Koning Albertpark, Het Domein Hertoghe en het Hof Van Leysen kunnen op hun beurt zo worden ingericht dat ook hier (tijdelijk) water wordt opgevangen. Door de aanwezigheid van deze groene ruimte, kan een belangrijk deel van de Parkenwig aangekoppeld worden op haar interne groenstructuur. Aanvullend kan

ook worden aangesloten op het aangrenzende **Ruienstelsel van de Minerale stad**, waar overcapaciteit beschikbaar is. De wijken Brederode en (oud) Berchem kunnen gekoppeld worden aan de aangrenzende Ringzone, waar groenruimten zoals de Konijnenwei en Wolvenberg beschikbaar zijn om water te bufferen.

PUBLIEKE RUIMTE MET HOGE VERBLIJFSKWALITEIT

In het historisch centrum wordt verder ingezet op een veilige en aangename wandel- en fietsstad met een groen karakter. De 16e-eeuwse binnenstad wordt – in overleg met de bewoners, handelaars en andere actoren – autoluwer met een doorgedreven

voetgangersvriendelijke inrichting gemaakt. Het autoluwe winkelhart van de stad wordt uitgebreid waar mogelijk. Negentig procent van het gebied tussen de Leien en Kaaïen wordt omgevormd tot (woon)erf met garantie van de bereikbaarheid voor bewoners. Er wordt steeds een evenwicht gezocht tussen de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte en de (meest duurzame) multimodale bereikbaarheid van het centrum. Het pilootproject Tuinstraten biedt alvast goede voorbeelden om de publieke ruimte verder te vergroenen en meer watersensitief maken.



© Victorianoa Morena

STEDELIJKE KERN LINKEROEVER



Linkeroever groeit uit tot een volwaardige stedelijke kern met voldoende voorzieningen, een lange groene wandelboulevard langs de Schelde en verbindend parklandschap, een bruisend buurtleven en een hogere mate van lokale werkgelegenheid. Met de komst van een nieuwe fietsverbindingen en het station West zal de duurzame bereikbaarheid nog sterk verbeteren.

De focus voor Linkeroever ligt op de verdere ontplooiing tot een volwaardige stedelijke plek, met behoud en versterking van de eigenheid van de diverse wijken. Waar er wordt verdicht, moet dit een hefboom zijn om de draagkracht van de wijk te vergroten en de vereiste transformaties (economisch) haalbaar te maken. Gerichte transformaties van het bestaande weefsel zetten in op een gecombineerde oplossing voor de energetische renovatie van het gebouwenbestand, de verhoging van het voorzieningenniveau, de verweving van lokale

tewerkstelling en de differentiatie van het woonaanbod op maat van de lokale noden. Deze transformatieprojecten kunnen het buurtgevoel helpen versterken door in te zetten op kleinschalige plekken die uitnodigen tot ontmoeting.

Voor Linkeroever heeft De Stad Antwerpen de ambitie om dit stadsdeel tegen 2030 versneld klimaatneutraal te maken. Deze ambitie bouwt verder op het Klimaatplan van de stad en kadert binnen de EU-Mission Climate Neutral and Smart Cities waarbij de Stad Antwerpen samen met 100 andere Europese steden deze uitdaging aangaat. De ambitie focust zowel op klimaatmitigatie als -adaptatie. De uitstoot van broeikasgassen moet worden gereduceerd, zowel op het domein van gebouwen en energieproductie als van mobiliteit. De huidige bebouwing wordt – in de mate van het mogelijke – versneld omgevormd naar een energie-efficiënt gebouwenbestand, waarbij

hernieuwbare bronnen benut worden. Op Linkeroever wordt een warmtenet uitgerold.

Daarnaast is Linkeroever toe aan een inhaalbeweging inzake voorzieningen op buurt-, wijk-, en stadsdeelniveau. Deze voorzieningen worden bij voorkeur geclusterd op een beperkt aantal plekken, zoals bijvoorbeeld aan het Frederik Van Eedenplein en aan de oostzijde van de Blancefloerlaan. Het Frederik Van Eedenplein kan zo uitgroeien tot toegangspoort en hart van Linkeroever. Hierdoor ontstaat er een duidelijke en sterke kern maar blijft er ruimte voor buurtvoorzieningen doorheen het stadsdeel. In de publieke ruimte wordt geïnvesteerd in betere fietsinfrastructuur, elektrische laadinfrastructuur

en slimme mobiliteitsverbindingen. Ook hier zal het ontharden van niet-functionele verharde ruimten op straten en pleinen bijdragen tot een verdere vergroening van de kern en ruimte voor infiltratie en verkoeling.

Met het Scheldepark beschikt Linkeroever over een grote groene long. De kwaliteit van dit groen zal verder worden versterkt (zie ringpark West, De Grote Verbinding). Het centrale deel van het woonuitbreidingsgebied Middenvijver wordt niet ontwikkeld als woonlocatie maar als een cultuur-recreatieve cluster op bovenlokaal niveau. De openheid van Linkeroever en de nabijheid van



de Schelde bieden een unieke koelcapaciteit en veerkracht voor overstromingsrisico's. Dankzij de brede lanen en de onbebouwde ruimte tussen de hoogbouw, kan de groene ruimte tot het bebouwd weefsel van Linkeroever worden binnengebracht.

Een ruimtelijke structuurvisie voor Linkeroever zal de opgaven verder uitwerken en de transformatiegebieden identificeren. Een eerste transformatiegebied bestaat uit de Scheldeboorden. Om mogelijke toekomstige overstromingen te voorkomen worden deze opgehoogd en herontwikkeld volgens de principes van vergroening en verblauwing. De Stad Antwerpen plant zo een nieuwe, zes kilometer lange groene wandelboulevard. Deze zet in op een hedendaags, klimaatrobust park dat ruimte maakt voor meer natuur, meer biodiversiteit en plaats biedt aan verschillende vormen van recreatie. Een tweede transformatiegebied is het verbindende en sterk doorwaadbaar parklandschap tussen Europark en de herinrichting van de Charles De Costerlaan.

STEDELIJKE KERNEN VAN DE 20^{STE} -EEUWSE GORDEL



De 20^{ste}-eeuwse gordel heeft het potentieel om het grootste deel de groei inzake inwoners, voorzieningen en tewerkstelling op te vangen. Deze groei wordt geconcentreerd in de kernen van de 20^{ste}-eeuwse gordel, waar hij een hefboom vormt om de bestaande stedelijke structuur te vernieuwen en te versterken.

Binnen de bebouwde ruimte van de 20^{ste}-eeuwse gordel worden zes stedelijke kernen geïdentificeerd: de aaneengesloten kern **Hoboken-Kiel-Wilrijk**, de kernen **Berchem (extra muros)**, **Deurne-zuid**, **Deurne-noord** en **Merksem**, en tenslotte de kern **Luchtbal**. Elk van deze kernen heeft een eigen identiteit en kan zich verder ontwikkelen tot een hoogwaardige stedelijke plek, naar het model van de korte afstandsstad. Dit houdt onder meer in: een gevarieerd en kwaliteitsvol woningaanbod, met in de nabijheid een degelijk

aanbod van voorzieningen en hoogwaardig groen, een kwalitatieve publieke ruimte op maat van voetgangers en fietsers, en verweven bedrijvigheid en tewerkstelling.

Deze kernen zijn meestal compacter dan het bestaande bebouwde gebied van de 20^{ste}-eeuwse gordel. Binnen de stedelijke kernen richt het ruimtelijk beleid zich op stadsvernieuwing, selectieve verdichting en verweving. Het gebied buiten de afbakening wordt als laagdynamisch woonmilieu gekwalificeerd, waar het beleid zich richt op consolidatie en vergroening (zie verder).

De kernversterking impliceert ook de uitbouw van **voldoende voorzieningen**. Niet alleen worden bestaande tekorten ingevuld; de voorzieningen moeten ook verder meegroeien met de verwachte bevolkingsgroei. In de 20^{ste}-eeuwse gordel kan ruimte gemaakt worden voor voorzieningen van alle niveaus:

metropolitaan, stedelijk, wijk- en buurtgericht. Volgende voorzieningentekorten worden geïdentificeerd.

Alle kernen kennen in het algemeen een tekort aan (publieke) **voorzieningen op buurtniveau**. Het **tekort aan wijkvoorzieningen** is het meest voelbaar in Groen zuid, Lichtenberg, Portugezenhoek en Valaar in Hoboken, in Elsdonk, Molenveld en Bist in Wilrijk, in Fruithof in Berchem, in Groenenhoek, Drakenhof en Silsburg in Deurne-zuid, in Deurne-oost, Zwarte Arend en Kronenburg in Deurne-noord, in Oud-Merksem, Duivelshoek, Lambrechtshoeken, Kwade Velden en Tuinwijk in Merksem en in Luchtbal. In alle kernen moet gewerkt worden aan het verminderen van het **tekort aan voorzieningen op stadsdeelniveau**. De grootste tekorten situeren zich in Groen Zuid en het centrum in Hoboken, Silsburg in Deurne-zuid, Deurne-centrum in Deurne-noord en Luchtbal.

De bijkomende voorzieningen zullen, net als ruimte voor verwerven bedrijvigheid, in grote mate geconcentreerd worden in **stedelijke centra en lokale centra**. Ze groeien uit tot de katalysatoren van de stedelijke dynamiek binnen de 20^{ste}-eeuwse gordel. In de structuurvisies voor de kernen worden deze centra geïdentificeerd en afgebakend. Ze zijn vaak gekoppeld aan multimodale knopen, zodat de voorzieningen een ruimer verzorgingsgebied kunnen bedienen.

De vernieuwing van de kernen van de 20^{ste}-eeuwse gordel zal gepaard gaan met een uitbreiding van het gebruiksgroen. De groenplannen per district, de Transformatieleidraad en de Stedelijke OntwikkelingsKosten (SOK) zijn belangrijke

instrumenten om dit te realiseren. Hierdoor kunnen bestaande groentekorten worden weggewerkt. Deze situeren zich in volgende wijken:

De **groentekorten op bouwblokniveau** situeren zich prioritair in Kronenburg, Conforta, Deurne centrum, Deurne-Oost en de Zwarte Arend in Deurne Noord; tuinwijk in Deurne-zuid en Duivelshoek in Merksem. Daarnaast moeten ook tekorten weggewerkt worden in Hoboken centrum, Lichtenberg, het Kiel en Valaar in Hoboken, in Duivelshoek in Wilrijk, in Pulhof en Oosterveld in Berchem, in Groenenhoek, Borgerhout, Kriekenhof en Silsburg in Deurne-zuid, Merksem-centrum, Kwade Velden en Tuinwijk in Merksem. **Groentekorten op buurtniveau** worden prioritair weggewerkt in Kronenburg en Conforta in Deurne-noord; Tuinwijk en Borgerhout in Deurne-zuid en Nieuw-Kwartier in Berchem. Aanvullend zijn er ook tekorten weg te werken in Hoboken-Noord en Kiel in Hoboken; Bist en Duivelshoek in Wilrijk; Groenenhoek in Berchem; Deurne-oost, Nieuwdreef, Oud-Merksem, Heide en Lambrechtshoeken in Merksem. **Groentekorten op wijkniveau** zijn aan te pakken in Lichtenberg, Portugezenhoek en Valaar in Hoboken en Oud-Merksem, en Heide in Merksem. Op vlak van **stadsdeelgroen** zal ter hoogte van Luchtbal het groen verder kwalitatief ontwikkeld worden, onder meer door de ringparken.

De vergroening wordt ook gekoppeld aan oplossingen voor het duurzaam waterbeheer. In de 20^{ste}-eeuwse gordel gebeurt dit vooral door in te zetten op de waterstructuur 'beekdalen en waterlopen'. Daarnaast zijn er zones waar de strategie voor 'radicaal lokaal' van toepassing is.

De kernen van de 20^{ste}-eeuwse gordel bieden ruimte voor de verdere uitbouw van **verweven bedrijvigheid**. Dit zal bijdragen aan de levendigheid en de stedelijke kwaliteit. In het SRA wordt de Lageweg reeds als stedelijke werklocatie geïdentificeerd. In de structuurvisies zullen in de kernen ook nog andere gebieden worden aangeduid waar verweving sterk aangewezen is.



DORPSKERNEN IN DE NOORDELIJKE DISTRICTEN



De dorpskernen in de noordelijke districten vragen telkens een andere ruimtelijke aanpak door hun verschillend karakter op vlak van ruimtelijke structuur, type voorzieningen, woontypologieën en hun relatie met het omliggende landschap. Groei van het woningaanbod is mogelijk, op maat van de draagkracht van de dorpskern. Kleinschaligere woonontwikkelingen behouden de harmonie ten aanzien van het bestaande weefsel. Binnen de dorpskernen worden de wijk- en buurtvoorzieningen geconcentreerd en is er ruimte voor kleinschalige werkgelegenheid. De sterkere relatie met de omliggende open ruimte en het meer landelijke karakter onderscheidt de dorpskernen in de noordelijke districten van de kernen van de 20^{ste}-eeuwse gordel. In de dorpskernen wordt volop ingezet op de verdere uitbouw van de landschapsstructuren waarbinnen de waterhuishouding met waterbergend vermogen op natuurlijke wijze

centraal staat.

In **Ekeren** zet de Stad Antwerpen in op dorpskernversterking op maat van het district. Het woningaanbod wordt gediversifieerd om te beantwoorden aan de evoluerende noden. Een selectieve uitbreiding van het woningaanbod laat toe om het voorzieningenniveau te verhogen en gerichte vernieuwing op gang te brengen. In het centrum wordt ingezet op extra buurt- en wijkvoorzieningen en de versterking van het handelsapparaat. Ook de lokale centra Donk en Mariaburg worden verder versterkt. De stationsomgeving wordt verder opgewaardeerd als multimodale knoop, in functie van een goede connectie met de rest van de stad. In Ekeren zal ook gewerkt worden aan een sterkere verbinding tussen de verschillende woonwijken, die door grote barrières zoals het treinspoor van elkaar gescheiden worden. Waar mogelijk worden barrières gemilderd en

de verbindingen voor fietsers en voetgangers versterkt. Het woonreservegebied Puihoek, aan de noordzijde van Ekeren, zal als watergevoelig openruimtegebied bevestigd worden.

De dorpskernen van **Berendrecht en Zandvliet** bevinden in een meer landelijke context met een lagere dynamiek en densiteit. De dorpskernen oefenen een duidelijke aantrekkingskracht uit voor het gemeenschapsleven van de bewoners. Er wordt ingezet op dorpskernversterking, met behoud van het agrarische en dorpse karakter. Omwille van de beperkte openbaar vervoer connectie met de stedelijke kernen, blijven hier voldoende lokale voorzieningen behouden. Ze worden geclusterd in de dorpscentra, zodat die hun levendig karakter behouden. De uitbouw van nieuwe, veilige en trage wegen

binnen en tussen de dorpskernen maakt de voorzieningen goed bereikbaar. De focus ligt verder op het behoud van het kleinschalige karakter en de aanwezige polderarchitectuur. Dit gaat hand in hand met de integratie van het typerende landschap en de versterking aan de randen van het landbouw- en havengebied. Lillo zal worden versterkt als laagdynamische recreatieve schakel tussen het grenspark en het havenland. Dit kan door Lillo-fort te herstellen en in te zetten op de verbeterde beleving van de cultuurhistorie van het fort en van het van het landschap. Om het gehucht Lillo verder te ondersteunen, wordt ingezet op de selectieve uitbouw van voorzieningen met toeristisch karakter.



© Federik Beyens

LAAGDYNAMISCHE GEBIEDEN



De laagdynamische gebieden zijn woonwijken die aansluiten aan de stedelijke kernen van de 20^{ste} -eeuwse gordel, Linkeroever of de dorpskernen in de noordelijke districten. Ze hebben doorgaans een lage densiteit, een groen karakter en weinig tot geen eigen voorzieningen. Ze vormen de overgang van de stedelijke dynamiek in de kern naar de open ruimte omheen de kernen en woonwijken. In de laagdynamische gebieden primeert het behoud van de huidige woonfunctie in een groene context. Hier wordt ingezet op sterke relaties met de nabijgelegen kernen en de open ruimte, door de uitbouw van goede verbindingen voor fietsers en voetgangers.

De laagdynamische gebieden maken hoofdzakelijk gebruik van de voorzieningen in de nabijgelegen kernen, waar ze geconcentreerd worden in de lokale centra met levendige publieke ruimte en een hogere attractiviteit.

Lokale voorzieningen kunnen beperkt uitgebouwd worden, op voorwaarde dat die complementair en niet concurrentieel zijn met de voorzieningen van de nabijgelegen kern en ze op een duurzame manier bereikbaar zijn.

FRAGMENTEN



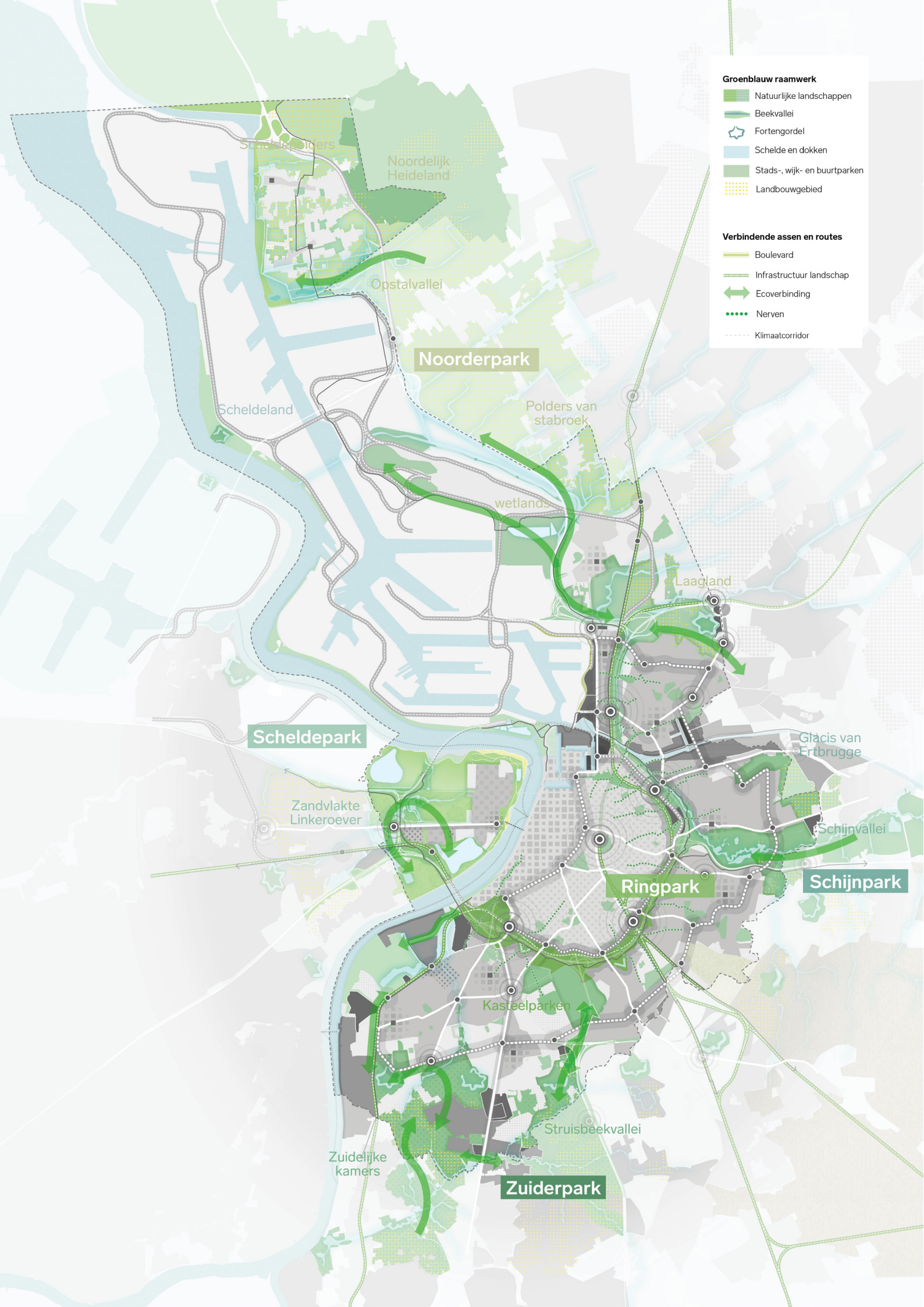
Fragmenten zijn kleine woongebieden met een beperkte relatie tot de nabijgelegen kernen: het gaat zowel om verkavelingen in de 20^{ste} -eeuwse gordel als om lintbebouwing in de noordelijke districten. In de fragmenten staat actieve versterking van het groene karakter centraal, om de integratie in de omliggende groenblauwe structuur te optimaliseren. De lage woondensiteit en de monofunctionele woonbestemming worden er behouden. Verdichting door bijkomende bebouwing of verweving van andere functies zijn hier niet aangewezen.



3

**Van
stadsbrede
tot lokale
groenblauwe
en duurzame
versterking**





DE GROENBLAUWE HOOFDSTRUCTUUR



DE NATUURLIJKE LANDSCHAPPEN ALS DRAGERS VAN HET GROENBLAUW NETWERK

De groenblauwe hoofdstructuur van de stad bestaat uit verschillende superparken. Dat zijn grootschalige, aaneengesloten groengebieden, vaak samengesteld uit diverse open ruimten. De superparken zetten de grote groengebieden buiten Antwerpen verder binnen de stadsgrenzen. Het Zuiderpark is een uitloper van het Land van Boom, het Schijnpark is een doortrekking van de Antwerpse Voorkempen, het Noorderpark markeert de grens van de Brabantse Wal. Daarnaast vormt het Scheldepark een continuering van het Waasland en het Schelde-estuarium. De Ringparken zullen na realisatie ook samen een super-park vormen. Deze parkenstructuur (als overkoepelende naam voor de verschillende ringparken) vormt een buitenbeentje in dit rijtje: hij sluit niet rechtstreeks aan op de groengebieden in de stadsrand, maar vormt een connectie tussen het Scheldepark, het Zuiderpark en het Schijnpark.

Daarmee neemt dit superpark een centrale rol in de stad in. De groenblauwe hoofdstructuur zal dus in belangrijke mate bestaan uit de diverse natuurlijke landschappen en ringparken. Elk landschap vervult een rol in de stad en wordt in functie daarvan behouden en verbeterd.

Een aantal van deze landschappen vormen ook belangrijke **klimaatcorridors** in de stad. Klimaatcorridors (ook wel klimaatassen genoemd) zijn grootschalige structuren van groen en/of open water waarvan de inrichting (beplanting, waterpartijen, ...) kan worden geoptimaliseerd zodat ze bij warme dagen de stad ventileren doordat koudere lucht toestroomt vanuit de groene en meer landelijke gebieden. Dit verhoogt de weerbaarheid van de stad.

In al deze gebieden komt het erop aan om een zo aaneengesloten mogelijk netwerk van open (groenblauwe) ruimten te realiseren, zodat er luchtstromen/ventilatie richting de stad ontstaan. Bijkomend ruimtebeslag in de natuurlijke landschappen wordt vermeden. Ontharding en - waar relevant - vernatting

(beekdalen, natte natuurgebieden) zorgen dat er ook in de corridor koele lucht ontstaat en de aangevoerde lucht niet verder opwarmt. Het **Scheldeland** strekt zich van zuid naar noord doorheen de hele stad uit en omvat naast de rivier zelf een aantal gebieden die er op één of andere manier mee in relatie staan. Dit zijn onder meer **Blokkersdijk, Galgenweel, Burchtse Weel, Hobokense Polder** en de volledige oevers langs beide zijden van de rivier. Voor dit landschap zijn de Sigmawerken (Scheldeboorden), Over de Ring en een groenblauwe corridor doorheen Blue Gate Antwerp belangrijke projecten om het landschap versterken. De Schelde is de belangrijkste **natuurlijke airconditioning voor de stad**. Samen met grotere groengebieden en de dokken is het een plek waar de oppervlaktetemperatuur beduidend lager ligt dan in het bebouwd weefsel. Deze gehele Schelde wordt versterkt als klimaatcorridor, door bij de inrichting van de open ruimte rekening te houden met enkele maatregelen die de stedelijke opwarming milderden. Het gaat om het beperken van de verzegeling, het gebruiken van reflecterende en/of doorlatende verhardingsmaterialen en het voorzien van structurele beplanting (bomen). Ook de corridor via Hobokense Polder en Kielsbroek, die deel uitmaakt van het hefboomproject Blue Gate (bedrijventerrein), is geënt op de Schelde en optimaal gelegen volgens de dominante windrichting. De combinatie van de rivier met bomenrijke zones en stilstaand water zorgt voor een verkoelend effect in de kernstad. De stad bekijkt de mogelijkheden inzake groene buffer en wateropvang zoals voorgesteld in het project 'Groenpoort'.

De **Zandvlakte Linkeroever** vormt een schakeling tussen stad en rand, tussen Schelde

en land. Het omvat de gebieden Sint-Annabos, Vlietbos, het Rot, Middenvijver en het Zand. Vanaf Burchtse Weel vormt dit landschap, samen met het Scheldeland, dwars door Linkeroever een noord-zuid-gerichte corridor die naast Blokkersdijk terug de Schelde bereikt. Dit landschap is één van de grootste open ruimten van Antwerpen, maar wordt verdeeld en afgegrensd door allerlei infrastructuren. De focus voor de versterking van dit landschap in toekomstige projecten ligt zowel bij het wegwerken of afbouwen van barrières (zie hefboomproject Ringpark West binnen De Grote Verbinding) als bij de opentrekking van het landschap over zijn huidige grenzen heen. Inspelen op de aanwezige gradiënten en afstemmen met het aangrenzende Scheldeland en het woonweefsel vormen daarbij de leidraad.

De **Zuidelijke Kamers** in het uiterste zuiden van de stad vormen het eindpunt van de lineaire open ruimtestructuur tussen Schelde en A12. Daarin vormt het landschap een apart geheel, begrensd door de bebouwing van Hoboken, Wilrijk en Hemiksem enerzijds en de Struisbeekvallei anderzijds. Het is letterlijk de groene hoek van Antwerpen. Natuur, water en erfgoed vormen samen een structurerend netwerk doorheen het landschap. De focus ligt op de versterking van dit netwerk. Enerzijds betekent dit het duurzaam beheren van de groene toplocaties door deze functioneel en attractief te houden. Anderzijds is een optimalisatie van verbindingen tussen de toppers nodig. Daarbij is de koppeling met nabije landschappen een extra troef om het gebied te verknopen in stadsregionale recreatieve routes. Door te streven naar een recreatief 'Stadsrandbos' wordt het openruimtegebied dat zich uitstrekt tussen Cleydael, Klaverblad, de recreatiecluster aan



de Moerelei, het Terbekehof en het Ferrarisbos versterkt en opgewaardeerd, waarbij dit gebied fungeert als belangrijke buffer- en infiltratiezones. Het Ferrarisbos vervult nu al die functie en wordt daarom gevrijwaard

In de **Struisbeekvallei** ligt de focus op de benutting van het potentieel als klimaatcorridor, onder andere op vlak van waterregulatie, luchtzuivering en mildering van het hitte-eiland-effect. Daarnaast speelt ook natte natuur hier een belangrijke rol.

De **Kasteelparken** zijn vrij centraal in het grondgebied van de Stad Antwerpen gesitueerd. Samen met de bermen rond de Ring is dit het enige landschap dat geen directe of indirecte relatie met de open ruimte buiten de stad heeft. De R11 vormt een barrière tussen dit landschap en de Struisbeekvallei.

Daarmee doorbreekt deze drukke weg de relatie van de Kasteelparken met de lineaire open ruimtestructuur die tussen de A12 en de E19 de stad binnendringt. Opvallend voor de Kasteelparken zijn de campusranden. Hier vloeien open ruimte en bebouwing in elkaar over. Het belangrijkste aandachtspunt in dit landschap is de fragmentatie door afsluitingen en functies. Hoewel het landschap van de Kasteelparken een compacte open ruimte vormt, wordt deze op terrein niet altijd zo ervaren. De focus voor de versterking van dit landschap ligt dan ook bij de verdere verbetering van de samenhang, zowel functioneel (padennetwerk) als wat betreft de beleving van het groen. Samen met de Struisbeekvallei vormen de Kasteelparken een belangrijke klimaatcorridor in de stad, geënt op enkele beken die hen doorsnijden. Samen met

de bosfragmenten (forten, kasteeldomeinen, ...) vormen ze een natuurlijke airconditioning voor de stad.

De open **Schijnvallei** dringt aan de oostzijde van Antwerpen diep in het bebouwde weefsel door, tot helemaal aan de kernstad. Het is de enige locatie in de stad waar de 20^{ste}-eeuwse gordel nog echt volledig doorsneden wordt door een continue lineaire groenstructuur. Het Groot Schijn is de drager van dit landschap. Deze rivier doorkruist het gebied vanuit het noordoosten in Wijnegem en Wommelgem om vanaf de stadsgrens verder langs de rand van het landschap richting Schelde te vloeien. Ter hoogte van de Turnhoutsebaan eindigt de natuurlijke loop van de beek. Vanaf de Ringbermen stroomt het Groot Schijn nog slechts een klein stukje bovengronds langs de snelweg, om vervolgens onder de infrastructuur te verdwijnen. De Schijnvallei is één van de weinige bewaarde beekvalleien in Antwerpen. De beekvallei krijgt terug de ruimte die ze van nature nodig heeft. Recreatie wordt evenwichtig in clusters geherstructureerd. Een andere focus is de relatie met de omgeving. Een goede aansluiting met het glacis van Ertbrugge, Ringbermen en woonweefsel is een meerwaarde voor de stedelijke groenstructuur. Ringpark Het Schijn kan door het herstel van de verdwenen groene en blauwe elementen (de Schijnvallei en de aantakking van de Potvliet) zorgen voor ruimte voor de buffering van oppervlaktewater en zo fungeren als klimaatcorridor voor de stad. Door de combinatie van bosrijke delen met stromend en stilstaand water (langs beektraject en de vijvers) kan deze klimaatcorridor een aanzienlijk verkoelend effect genereren.

Het **Glacis van Ertbrugge** is een stuk open ruimte dat zich langs de oostelijke grens van

de stad situeert en zowel op Antwerps als Wijnegems grondgebied ligt. Het gebied ligt niet alleen op een bestuurlijke grens, maar vormt ook de zanderige drogere rug tussen de valleien van het Groot Schijn (ten zuiden) en het Klein Schijn (ten noorden). De term 'glacis' slaat op de zachte glooiing in het reliëf die dit gebied kenmerkt. Het is één van de laatste onbebouwde droge gebieden binnen de hele stad Antwerpen. Het glacis is een open ruimte die vandaag bijna volledig afgesneden is van de andere landschappen. Aan de zijde van de Turnhoutsebaan is er een kleine connectie met de Schijnvallei. In noordelijke richting is er nog een smalle aansluiting naar het groengebied Bijkhoeve te Wijnegem. Het glacis van Ertbrugge bestaat uit authentiek landschap met beperkte transformaties. Het landschap heeft, dankzij de oude en moderne relictten, een recreatief potentieel. De focus ligt op het doorwaadbaar maken voor zachte recreatie. De aansluiting op de omgeving is even belangrijk als een goede samenhang via een uit te bouwen langzaam netwerk. Extra aandachtspunten zijn de geplande infrastructuur voor de tweede spoorontsluiting voor de haven en de doortrekking van de A102. De impact op het landschap is onvermijdelijk maar kan tot een opportuniteit omgebogen worden. De werken bieden de mogelijkheid om de missing link tussen dit landschap en de open ruimten over het Albertkanaal te creëren.

Het **Laagland** vormt het eindpunt van een lineaire open ruimtestructuur die vanuit Schoten en Brasschaat, via Keizershoek, de stad binnendringt. Het open landschap botst daar op tal van infrastructuur en de haven. Buiten Antwerpen is deze natuurlijke structuur een onderdeel van het hoger gelegen Kempisch Plateau. Aan de stadsgrens gaat

het plateau geleidelijk over in de restanten van de vroegere, lagergelegen polders. Het landschap onderscheidt zich van de rest van deze natuurlijke structuur door enkele specifieke fysische karakteristieken en daarmee samenhangende landschappelijke kenmerken. In het Laagland komen enkele beken vanuit het Kempisch plateau samen, om verderop te in het watersysteem van de haven. In Laagland wordt ingezet op de ontsnippering van de open ruimte in Laagland. De focus ligt hier op het combineren van water, natuur en recreatie tot levendige verbindingen tussen de landschappelijke schakels onderling.

De polders werden door dijken gewonnen op het stroomgebied van de Schelde. In functie van de verdere uitbreiding van de haven naar het noorden, werd tussen de polders en de Schelde een zone opgehoogd en werden nieuwe dokken gegraven. De **polders rond Stabroek** kwamen daardoor in een lagergelegen slenk te liggen en werden geïsoleerd van de Schelde. De Polders van Stabroek omvatten de Ettenhoofse Polder (ten noorden van de Bunderdijkweg) en de Muisbroekpolder (ten zuiden van de Bunderdijkweg). De oude landschappelijke structuur is nog duidelijk aanwezig in de langgerekte percellering en de morfologie van de dorpen Stabroek en Hoevenen. De hoofdas van beide polderdorpen volgt nog steeds het afwateringssysteem van de polders richting Schelde. Slechts een beperkt deel van dit landschap is op Antwerps grondgebied gelegen. De focus voor dit landschap ligt op de revalorisatie van de polders door de relatie met de dorpen opnieuw te versterken, de beleefingswaarde te vergroten en de doorwaadbaarheid te verbeteren.

De **Wetlands** zijn enkele grotere groene

landschappen in en rond het havengebied (begrensd volgens het afbakenings-GRUP van de Haven van Antwerpen). Ze worden volledig omringd door de haveninfrastructuur. De Wetlands omvatten twee natuurcomplexen: Kuifeend/Grote Kreek/Verlegde Schijns en Bospolder/Ekers Moeras/Muisbroek. De beide complexen hebben nauwelijks een fysische binding maar vormen samen wel een functioneel geheel, voornamelijk met betrekking tot ecologie en landschapskenmerken. Het zijn immers beide nog restanten van de oude Scheldepolders en kennen sinds de havenuitbreiding een gelijkaardige landschappelijke ontwikkeling. De Wetlands bestaan uit losse groenblauwe fragmenten. Zowel de uitwisseling tussen de fragmenten onderling als de relatie van sommige delen met de omgeving kan sterk verbeterd worden. Nieuwe infrastructuurprojecten kunnen hiervoor een hefboom vormen. Het Logistiek Park Schijns zorgt voor aanpassingen in de waterstructuur en de groene verbinding tussen de ecologische kerngebieden. De tweede spoorontsluiting biedt met aanpassingen aan de infrastructuur kansen tot betere ontsluiting van de Wetlands.

Het landschap **Opstalvallei** situeert zich tussen het Kanaaldok, de dorpskern van Berendrecht, de A12 en het Antwerpse havengebied. Het bestaat uit verschillende deelgebieden: de Zouten, het Reigersbos, de Bomenbank, Opstalvallei-Oost en Opstalvallei-West. De oorsprong van de Opstalbeek ligt op de grens van Antwerpen en Stabroek en situeert zich aan de oostelijke zijde van de A12. Daar stroomt de beek vandaag subtiel doorheen de polders rond Stabroek. Ten westen van de A12 kent de beek een andere ontwikkeling. Omgeven door dorp, snelweg en haven, structureert ze het landschap en rijgt biolandbouw- en



natuurcompensatiegebied aan mekaar. n. In combinatie met deze transformatie vormt de waterhuishouding een aandachtspunt om een overstap te maken van waterdrainage naar waterbuffering. Ook het raakvlak tussen het landschap, de haven en het dorp is een uniek punt waarop ingezet dient te worden.

De **Scheldepolders** zijn in het uiterste noorden van Antwerpen gesitueerd. De Scheldepolders zijn gesitueerd op een bijzondere plek in de groenstructuur en voor de polderdorpen. De focus ligt enerzijds op de verdere versterking van de polders. Dit kan door in te zetten op de landschappelijke gradiënt tussen het Kempisch Plateau en het Scheldeland, via een betere ecologische doorwaadbaarheid van de open ruimte. Anderzijds kunnen de Scheldepolders als open ruimte beter worden benut, om de relatie tussen de omliggende dorpen onderling te verbeteren.

Het **Noordelijk Heideland** is ook in het uiterste noorden van Antwerpen gesitueerd en vormt daar het Antwerpse deel van de open ruimte rond de Kalmthoutse Heide. De nabijheid van de stad laat zich in het Noordelijke Heideland voelen in de aanwezigheid van allerlei vormen van recreatief en informeel gebruik. Het landschap ligt geïsoleerd ten opzichte van het stedelijke weefsel. De A12 vormt een harde barrière die dit gebied afsnijdt van de rest van de stad. Het Noordelijk Heideland vormt vanuit de stad de poort tot het regionaal landschap van de Voorkempen en vervult dus een voorname rol in de continuïteit en beleefbaarheid van de groene ruimte. De focus voor dit landschap ligt dan ook op de versterking van deze bijzondere functie. Daarnaast is de optimalisatie van de relatie tussen het landschap en de nabije dorpen Berendrecht en Zandvliet een aandachtspunt.

De **Ringparken** zullen uitgroeien tot de centraal gelegen open ruimtestructuur in Antwerpen. Ze sluiten rechtstreeks aan op de kernstad, de 20^{ste}-eeuwse gordel en Linkeroever. Op ruimer schaalniveau maken de Ringparken de verbinding tussen de andere Superparken, waardoor het geheel als een “groene ventilator” de hele stad verlucht. De Ringparken komen verder aan bod in het hoofdstuk “De Grote Verbinding”.

RUIMTE VOOR BEKEN EN OPPERVLAKTEWATER

Het SRA zet in op meer beschikbare oppervlakte voor beken en oppervlaktewater: Antwerpen als waterstad. Beekvalleien zijn cruciale groenblauwe dragers doorheen het landschap. Door beekvalleien terug te herstellen en open te leggen, kunnen ze hun rol als natuurlijk spons opnieuw opnemen. Open beken hebben namelijk een groter waterbergend en waterinfiltrerend vermogen. Om de beekvalleien optimaal kansen te geven, wordt de wenselijkheid van bebouwing langs natuurlijke waterlopen steeds onderzocht met oog op de omgeving. Door ingebuisde beken terug open te leggen en de buffercapaciteit te vergroten, wordt de kans op overstroming drastisch verminderd. Daarnaast neemt ook de belevingswaarde en de ecologische waarde aanzienlijk toe. In vergelijking met rechte waterlopen hebben meanderende beken en grachten een grotere bufferende capaciteit. Bovendien herbergen ze een grotere rijkdom aan fauna en flora.

De Hollebeekvallei, de beken van Merksem en Ekeren, de beken van Zwijndrecht/Linkeroever en één de waterlopen van de Noordelijke Scheldepolders, hebben allen een potentieel om water te bufferen aan het einde van de hemelwatercascade. De wijze waarop verschilt per waterstructuur. In de Hollebeekvallei is het einde van het oorspronkelijke beekdal in de loop der tijd voor een groot deel ingebuisd. Met de ontwikkeling van de Lageweg wordt hier ingezet op meer ruimte voor deze beek. De beken rondom Ekeren en Merksem zijn voor een groot deel 'rechtgetrokken' in de loop der jaren. In deze twee beekdalen wordt het water terug zichtbaar gemaakt en zal de natuurlijke, meanderende bedding opnieuw voldoende ruimte krijgen, waardoor de buffercapaciteit sterk zal toenemen. Deze maatregelen moeten deel uitmaken van een totaalaanpak van het bekenlandschap in en rond Ekeren. Op

Linkeroever, oorspronkelijk een laaggelegen poldergebied, kan een netwerk van nieuwe en verbrede waterlopen een robuust watersysteem creëren.

Het Rivierenhof (Schijnvallei) en de Struisbeekvallei zijn beekdalen met reeds een kwalitatieve ruimtelijke, recreatieve en ecologische structuur. Hier is het minder aangewezen om in de beken zelf de buffercapaciteit te vergroten. Daarom wordt hier ingezet op maatregelen hogerop in de hemelwatercascade, door water langer vast te houden in de bouwblokken, straten en pleinen. De Schijnvallei en de Struisbeekvallei kunnen zo veel mogelijk hun huidige kwaliteiten behouden, waarbij extra ruimte voor water de ruimtelijke kwaliteit verder kan vergroten. In ieder geval behouden de beekvalleien hun functie als uitzonderlijke noodoverloop.



VERGROENEN EN VERBLAUWEN

KLIMAATADAPTIEVE MAATREGELEN

De Stad Antwerpen onthardt structureel niet-functionele verharde ruimten op straten en pleinen, en zet in op vergroening in functie van infiltratie en verkoeling. Het stadsbrede groenplan en de groenplannen per district zetten in op het realiseren van meer groen en water in de publieke ruimte. Het Zuidpark, Nieuw Zuid, de Scheldekaaien en verschillende tuinstraten zijn inspirerende voorbeelden. Een afwisseling tussen minerale delen en groene parkdelen laten zowel stedelijke functies toe en verhogen het aandeel groen en blauw. Met behulp van het instrument Stedelijke OntwikkelingsKosten (SOK) legt de stad Antwerpen voorwaarden op aan transformatie- of verdichtingsprojecten om onder meer te vergroenen. Daarnaast bepaalt de Stad Antwerpen generieke maatregelen zoals het ontkoppelen van regenwater, groendaken, ...

De Stad Antwerpen werkt aan het wegwerken van bestaande groentekorten. Daartoe werden streefwaarden gedefinieerd in het groenplan voor de omvang en de nabijheid van de verschillende groentypes: buurt- wijk- en stadsgroen.

Naast het verder vergroenen zet de stad in op het beschermen en optimaliseren van het al aanwezige groen. Die combinatie levert heel wat positieve effecten op onze leefomgeving, onze gezondheid en ons welbevinden. Bomen en planten werken als natuurlijke airco voor het stedelijk weefsel en vervullen een belangrijk rol in de waterhuishouding en de biodiversiteit. Vergroening kan ook helpen de effecten van geluidsoverlast en luchtvervuiling te beperken. Groenruimte is belangrijk als gebruikruimte, voor spel, sport, ontspanning en ontmoeting.

Voorts kan groen de belevingswaarde van straten en pleinen verhogen en een positief effect hebben op de vastgoedwaarde van woningen en kantoren.

Het vergroenen van de stad hangt in belangrijke mate samen met de wateropgaven in de stad. Met het Waterplan ontwikkelde De Stad Antwerpen een overkoepelende **hemelwatercascade**. Die wordt als leidraad gebruikt bij het bepalen waar men (een bepaald deel van) de wateropgave een plek geeft. De hemelwatercascade volgt de route van een druppel hemelwater en toont de volgorde van verschillende interventies, opgebouwd uit een combinatie van direct toepasbare watersensitieve bouwstenen. Afhankelijk van op welk domein men de meeste bronmaatregelen kan of wil inzetten, kan in dit stroomdiagram het zwaartepunt worden verschoven. Dit is mede afhankelijk van de locatie in de stad waar men zich bevindt.

GROENCORRIDORS DOORHEEN DE STEDELIJKE STRUCTUREN

Als gevolg van de stelselmatige uitbreiding van de stad en de omliggende kernen, zijn de groenblauwe gebieden die vroeger een aaneengesloten vormden, nu doorsneden en verkleind. Het leefgebied van veel plant- en diersoorten is hierdoor versnipperd. Dit vormt voor deze soorten vaak een bedreiging. Deze versnippering zorgt zowel voor een verkleining van het leefgebied als de isolatie van soorten. Het gaat zowel over versnipperde lineaire groenstructuren die de connectie maken met groengebieden buiten de stad, als over stedelijke ecologische verbindingen in de stad zelf.

Het SRA streeft naar een verbeterde uitwisseling met het landschap. Het herstel van deze ecologische verbindingen is cruciaal om uitwisseling van fauna en flora te laten plaatsvinden en de functionaliteit van het ecologisch netwerk te garanderen.



© Frederik Beyens

LUCHTKWALITEIT VERBETEREN EN OMGEVINGSGELUID BEPERKEN

Voor bestaande situaties wil de Stad Antwerpen als eerste stap bereiken dat ten laatste tegen 2030 geen enkele inwoner nog langdurig wordt blootgesteld aan omgevingslawaai hoger dan 70 decibel. Deze doelstelling wordt – in het kader van de vijfjaarlijkse herziening van de geluidsactieplannen – herzien wanneer nodig. De geluidsknelpunten met geluidsniveaus hoger dan 70 decibel in woonzones worden daarom prioritair aangepakt.

De stad zet in op een innovatietraject om te komen tot luwte- en geluidsplanning. Er wordt verkend hoe het ontwerp en de ruimtelijke inrichting kunnen zorgen voor een aangename geluidsbeleving. Binnengebieden van bouwblokken met woningen worden zoveel mogelijk gevrijwaard van luidruchtige activiteiten. Galm wordt beperkt door middel van ontharding en aangepaste vormgeving en materiaalkeuze van gevels. Ook verhoogde akoestische isolatie van de bouwschil, een aangepast ventilatiesysteem, of een doordachte locatie en correcte plaatsing van technische installaties kunnen vaak het verschil maken op het vlak van blootstelling. Daarnaast hebben gevoelige gebouwen maximaal één zijde met druk verkeer, zodat de andere, verkeersluwe, zijden kunnen gebruikt worden voor ventilatie en voor geluidsgevoelige ruimten (bv. slaapkamer, leslokaal).

De maatregelen die de Stad Antwerpen neemt om de luchtkwaliteit te verbeteren kaderen in een groter geheel. Zo behoren bijvoorbeeld de hele Antwerpse binnenstad en Linkeroever tot een lage-emissiezone (LEZ). Dit betekent dat de meest vervuilende auto's dit deel van de stad niet meer in mogen. Aanvullend aan brongerichte maatregelen zijn een slim locatiebeleid, afscherming en een verbeterde luchtcirculatie via een aangepaste vormgeving van straten, gebouwen en bouwblokken belangrijke sleutels om blootstelling aan luchtverontreiniging te beperken.

ENERGIETRANSITIE

Antwerpen moet tegen 2050 een klimaatneutrale stad zijn. Voor de koeling en de verwarming van gebouwen impliceert dit een omschakeling van fossiele naar hernieuwbare energie. Hiervoor moet een combinatie van technologieën ingezet worden. Deze omschakeling gebeurt gecoördineerd en collectief, in functie van de technische haalbaarheid, een maximale effectiviteit en een optimale kostenbeheersing.

De Stad Antwerpen heeft een Strategische Energievisie voor de Stad Antwerpen (SEViA) laten opstellen. Antwerpen is de regio bij uitstek waar warmtenetten een bron kunnen zijn van rendabele, duurzame energie. Warmtenetten blijken in Antwerpen een groot potentieel te hebben, omwille van de aanwezigheid van grote warmtebronnen (onder meer in de haven), de grote verbruiksdichtheid en de het grote aandeel historische gebouwen (met een moeilijker te reduceren warmtevraag). Het SEViA gaat ervan uit dat in 2030 10% van de warmtevraag door warmtenetten zal worden afgedekt, en in 2050 50%. Verschillende gebieden hebben een groot potentieel. Zo kan de volledige binnenstad op termijn via warmtenetten verwarmd worden. Ook enkele andere wijken, zoals Linkeroever,

Luchtbal/Rozemaai, het Eilandje ... hebben een groot potentieel voor collectieve verwarming. De stad en partnerorganisaties werkten een stappenplan uit voor warmtenetten voor diverse pilootzones en een Roadmap 2030. Gebouweigenaars moeten zich kunnen organiseren op de aansluiting op een warmtenet. Kunnen ze wel of niet aansluiten? Een regulerend kader kan hier een antwoord bieden.

De Stad Antwerpen inventariseert stadsbreed de mogelijke bronnen en afnemers van restwarmte, en maakt een plan op om die te ontsluiten. Het betreft het Havenbedrijf en de havenbedrijven bij een strategisch plan om het grote reservoir aan restwarmte dat zich daar bevindt, te koppelen aan het warmtenet.

OPEN RUIMTE ALS VOEDSELOMGEGEVING



In de Antwerpse open ruimte bevinden zich een aantal agrarische gebieden met een **professionele landbouwactiviteit**. Deze gebieden sluiten aan op de grote regionale open ruimte gebieden. Ze moeten binnen de regionale context bestudeerd worden en een rol toegewezen krijgen.

Daarnaast zijn er ook **vele kleine snippers landbouwgebied** op het grondgebied van de stad. Deze zijn vaak minder bruikbaar voor de traditionele, professionele landbouw. Wanneer ze in de nabijheid liggen van de groengebieden, parken of bossen, kan onderzocht worden of en hoe ze opgenomen kunnen worden in het groenblauwe raamwerk en bijdragen aan het vervolledigen van het netwerk. Tegelijk groeit de vraag naar productie en consumptie van lokaal geproduceerd voedsel sterk. Naast klassieke landbouwbedrijven, dienen zich ook andere potentiële producenten aan: CSA-bedrijven (community supported agriculture), initiatieven binnen de sociale economie, collectieve en individuele volkstuinten, ... Deze producenten opereren vaak op een kleinere schaal dan klassieke landbouwbedrijven. Voor deze initiatieven zijn de kleinere landbouwgronden vaak wél voldoende groot

om als landbouwgrond te blijven benutten. Voor dergelijke initiatieven is de nabijheid van de stad eerder een opportuniteit dan een belemmering, omdat hun afzetmarkt dichtbij is. De nabijheid van de stad valoriseert ook het educatief, recreatief en maatschappelijk potentieel van deze nieuwe landbouwinitiatieven.

Voor het (potentieel) aanbod van geschikte landbouwgronden, is een zorgvuldige afweging nodig tussen enerzijds een bestendig of vernieuwd gebruik voor land- en tuinbouw, en anderzijds een ander type van open ruimtegebruik: natuur, gebruiksgroen, waterberging, sport, In de praktijk is landbouw soms goed combineerbaar met deze andere gebruiksnoden, waaronder zachte recreatie, natuur of waterberging. Landbouwgrond kan ook worden ingevuld met andere sociale, innovatieve, educatieve, duurzame vormen van lokale voedselproductie, eventueel gecombineerd met voedsellogistiek en/of -consumptie.

An aerial photograph of Antwerp, Belgium, showing the city's layout, the Scheldt river, and the harbor. The image is used as a background for the page.

3

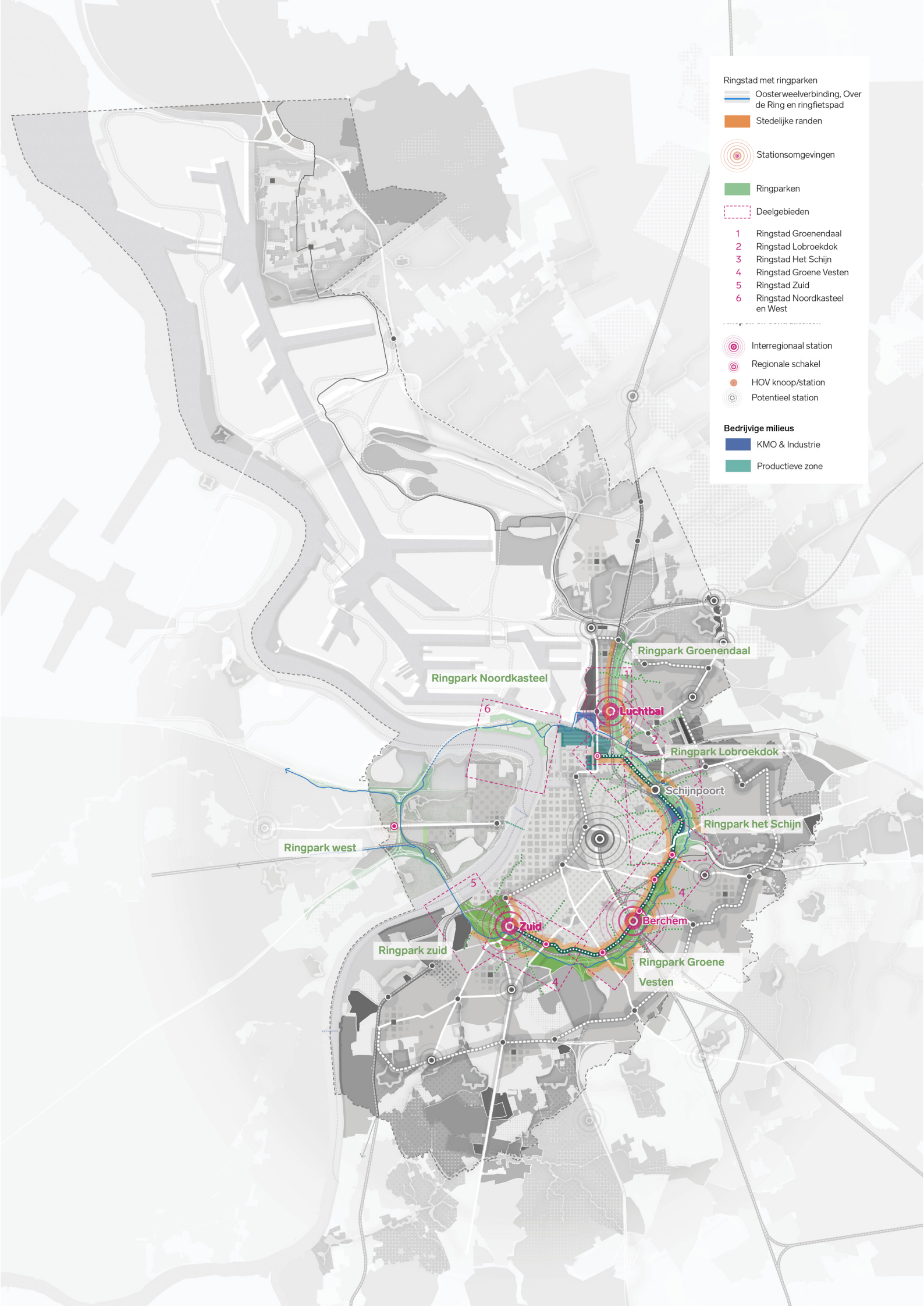
Ringstad met Ringparken

Met de creatie van Ringstad schrijft de stad Antwerpen een heel nieuw hoofdstuk qua stadsontwikkeling. De overkapping creëert kansen om de fysieke en mentale barrièrewerking van de ringzone om te draaien. De stad zal met Ringstad en de Ringparken een nieuw stuk dynamische stad maken, met publieke ruimte als verbindend element en bebouwing als de lijm tussen binnen- en buitenstad. De rafelige randen langs de Singel en Ring worden 'afgewerkt' en betrokken op de kernstad. Slimme, creatieve en hoogkwalitatieve invulprojecten moeten de lasnaden worden voor een naadloos over- en opgaan van rand in centrum.

Trigger voor dit stadsontwikkelingsprogramma is de Grote Verbinding. Het wordt met recht en reden "de werf van de eeuw" genoemd. Het project is ongeëvenaard in omvang, complexiteit en effect. 'De Grote Verbinding' brengt de Oosterweelverbinding samen met de stadsprojecten, zeven Ringparken, de Scheldebrug, het Haventracé en andere leefbaarheidsmaatregelen. Dankzij de geïntegreerde aanpak zal het de ruimtelijke structuur en de functionering van de stad fundamenteel verbeteren. De plannen zijn het resultaat van een langdurig en intensief co-creatief proces, dat nog steeds loopt.

Met dit ambitieus toekomstproject voor Antwerpen en haar omgeving investeren Vlaanderen en Antwerpen niet alleen in een duurzame bereikbaarheid van de stad en de haven, maar ook in de leefkwaliteit van bewoners in de stad en de regio. Dit verhoogt sterk de weerbaarheid. Het is een katalysator om via gerichte stadsprojecten Antwerpen tot de meest leefbare stad te maken met hoge leefkwaliteit in sterke wijken.





- Ringstad met ringparken
- Oosterweelverbinding, Over de Ring en ringfietspad
 - Stedelijke randen
- Stationsomgevingen
- Ringparken
 - Deelgebieden
- 1 Ringstad Groenendaal
 - 2 Ringstad Lobroekdok
 - 3 Ringstad Het Schijn
 - 4 Ringstad Groene Vesten
 - 5 Ringstad Zuid
 - 6 Ringstad Noordkasteel en West
- Interregionaal station
- Regionale schakel
 - HOV knoop/station
 - Potentieel station
- Bedrijvige milieus
- KMO & Industrie
 - Productieve zone

RINGSTAD



De Stad Antwerpen zal samen met het team van de stadsbouwmeester en AG Vespa met Ringstad een nieuw stadsdeel creëren. De uitbouw van de nieuwe ringruimte resulteert in een sterkere relatie van de 20^{ste}-eeuwse gordel met de binnenstad en zet maximaal in op een verbeterde leefkwaliteit van de omliggende wijken. De stad heeft zich sinds de bouw van de Ring voor een groot stuk met haar rug naar de ringzone gekeerd. De overkapping van de Ring maakt het mogelijk om de binnenstad op een heel organische - en vooral open én groene manier - aan de buitenstad te linken door middel van het grootschalige stadsontwikkelingsprogramma Ringstad met bijhorende Ringparken.

Er zullen nieuwe 'voorkanten' aan het Ringpark gecreëerd worden met gebouwen die naar de ringruimte gericht zijn. Ringstad is van zelden geziene omvang en zal zich manifesteren in verschillende deelprojecten. Het omvat een ambitieus programma van verschillende stadsprojecten die op het tempo van de verschillende Ringparken gerealiseerd zullen

worden.

In de Visie Ringstad werden de belangrijkste leitfiguren voor een kwaliteitsvolle ontwikkeling van dit nieuwe centrale stadsdeel uitgewerkt: de Grootschalige Overkapping, Singel, Connecterende Vallei, Spoorpark, Nerven en Multimodale Knopen. De stad zal samen met het team van de stadsbouwmeester deze leitfiguren omzetten naar ontwikkelingskansen en kwaliteitseisen voor nieuwe projecten, inclusief een afbakening van de gewenste ontwikkelingszones als de beoogde dichtheid.

Grootschalige overkapping

De Grote Verbinding biedt kansen voor de optimalisatie en ruimtelijke integratie van infrastructuur. Multimodale assen in de vorm van fietsverbindingen, openbaar vervoer en versterkt door de uitbouw van performante knopen moeten de vooropgestelde modal shift mee realiseren. Nieuwe grootschalige infrastructuur zoals circulaire waterleidingen en een stadsbreed warmtenet zullen in de ringruimte ingepast worden.

Singel

De aaneengesloten randbebouwing van de Singel vormt vandaag een duidelijke grens tussen de binnenstad en de ringruimte. De Singel is grotendeels asymmetrisch bebouwd met een sterke randbebouwing aan de zijde van de binnenstad en een open zicht op het groene landschap aan de zijde van de buitenstad. De stad kiest ervoor om deze asymmetrische figuur verder te versterken door bebouwing aan de binnenzijde toe te voegen waar deze ontbreekt en het weidse zicht op de toekomstige Ringparken aan de buitenzijde maximaal te vrijwaren.

De toevoeging van nieuwe randbebouwing zal bovendien bijdragen aan de transformatie van de Singel naar een stedelijke boulevard. Nieuwe (publieke) functies langs de Singel zullen een nieuw publiek aantrekken en meer mensen naar de Ringparken leiden.

Bebouwing langs de Singel aan de zijde van de buitenstad wordt enkel toegevoegd aan de multimodale knopen en occasioneel in het Ringpark zelf onder de vorm van bermgebouwen, ondergeschikt aan het landschap en met een publiek programma ter ondersteuning van de Ringparken.

Connecterende Vallei

De Connecterende Vallei is de aaneengesloten groene ringruimte die de bestaande grote parkenclusters en de groene restanten van de Brialmontomwalling extra muros met elkaar verbindt. Deze groene vallei kan versterkt worden door royale verbindingen over en onder de radiale bruggen te realiseren. Tegelijkertijd kunnen ook de vestenparken opnieuw een prominente plek krijgen in de

publieke ruimte, naar het voorbeeld van Park Brialmont of Mastvest waar restanten van de Brialmontomwalling terug zichtbaar gemaakt worden.

Spoorpark

Het Spoorpark heeft betrekking op een langgerekte publieke ruimte die de 19de-eeuwse gordel begrenst. Dit Spoorpark kan een waardevolle bijdrage leveren aan het wegwerken van de grote groentekorten in deze dichtbevolkte wijken. In de toekomst zal dit park van het Eilandje via Park Spoor Noord, Spoorpark Oost (aan de binnenzijde van het Ringspoor) en de centers tot de Draakplaats in Zurenborg lopen. Op korte termijn worden de 'centers', de ruimtes in de bogen van de spoorwegberm in Borgerhout, verder ingevuld en wordt het sluitstuk van het Spoorpark tussen de Draakplaats en het Luitenant Naeyaertplein gerealiseerd. Op iets langere termijn wordt er werk gemaakt van een buurtpark op Nieuw Zurenborg en het Spoorpark Oost als onderdeel van het stadsproject Nieuw Oost. Dit wordt aangevuld met een groene KMO-zone aan de buitenzijde van de sporen die nog aanwezig zijn in het Spoorpark Oost. Naar analogie met de Connecterende Vallei extra muros wordt bebouwing gezien als een nieuw stedelijk front dat zorgt voor een levendig Spoorpark.

Nerven

Nerven zijn de verbindingen naar de Ringparken vanuit de omliggende wijken. Ze nemen niet alleen barrières in de ringzone weg, maar dringen ook diep door in achterliggende wijken. Hierdoor worden deze op een zachte manier verbonden met de Ringparken en dragen ze ook bij tot het wegwerken van de groentekorten. Ze ontsluiten bovendien publieke voorzieningen



Ringstad - Stad maken over de ring
Synthesefiguur

ZES LEITFIGUREN

- 1. Grootchalige Overkapping
- 2. Singel
- 3. Connecterende Vallei
- 4. Spoorpark
- 5. Nerven
- 6. Multimodale Knopen

BOUWPRINCIPE

- bestaande randbebouwing
- nieuwe levendige stadrand
- projectgebied
- doorsteek

voor wijken aan de overzijde van de Ring. In die zin hoeven niet alle Nerven alle infrastructuren (Ring, Singel, spoor) in eerste fase te kruisen, maar kunnen ze ook anticiperen op de realisatie van de Grootschalige Overkapping.

De Nerven zorgen voor een fijnmaziger netwerk voor voetgangers en fietsers als aanvulling op de bestaande radiale bruggen waar de beperkte ruimte ook met gemotoriseerd verkeer gedeeld moet worden.

Multimodale Knopen

In de Ringstad wordt gekozen om voornamelijk te verdichten in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen. Zo krijgen kantoren, bovenlokale publieke voorzieningen of andere metropolitane functies best een plek nabij deze multimodale knopen. In de zones tussen de knopen is er plaats voor gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten. Via ontwerpend onderzoek en een rekenmethode wordt inzicht verkregen in het ontwikkelpotentieel van de nieuwe stadsdelen. Daarbij wordt uitgegaan van het verderzetten van de typische Antwerpse bouwblokkenstructuur met bijkomende aandacht voor publieke ruimte.

Met Ringstad zet de Stad Antwerpen een stadsontwikkelingsprogramma van ongeziene omvang in de stijgers met verschillende

deelprojecten die op het tempo van de verschillende Ringparken gerealiseerd zullen worden. Bovendien zal een deel van de meerwaarde op de stedelijke gronden terugvloeien naar maatschappelijke doelstellingen zoals wijk- en buurtgroen, publieke voorzieningen voor de wijk en betaalbaar wonen.

RINGPARKEN

Ringparken zullen de ruggengraat vormen van een versterkt groenblauw netwerk. In een Connecterende Vallei worden de bestaande grote parkenclusters en de groene restanten van de Brialmontomwalling extra muros met elkaar verbonden. De groene overkappingen zorgen voor nieuwe, uitgestrekte parkverbindingen tussen wijken die vandaag door de Ring van elkaar gescheiden zijn. Ze zorgen ook voor een significante verbetering van de leefkwaliteit in de wijken rondom de Ring. De parken maken een nieuwe, veilige en comfortabele verbinding voor fietsers en voetgangers. Afhankelijk van de locatie van het Ringpark, volgt de inrichting van de kappen en bermen na de bouw van de Oosterweelverbinding of van de aanpassing van de zuidoostelijke Ring. Deze groene vallei kan versterkt worden door royale verbindingen over de radiale bruggen te realiseren.

De betrokken overheden, de intendant, de burgerbewegingen en de ontwerpteams werken continu verder aan de plannen voor de Ringparken. In de loop van 2020 zijn de ontwerpteams aan de verdere uitwerking van de zeven Ringparken gestart. De Stad Antwerpen en de Vlaamse overheid streven ernaar om de overkapping en aanleg van de ringparken klaar te hebben tegen 2040.



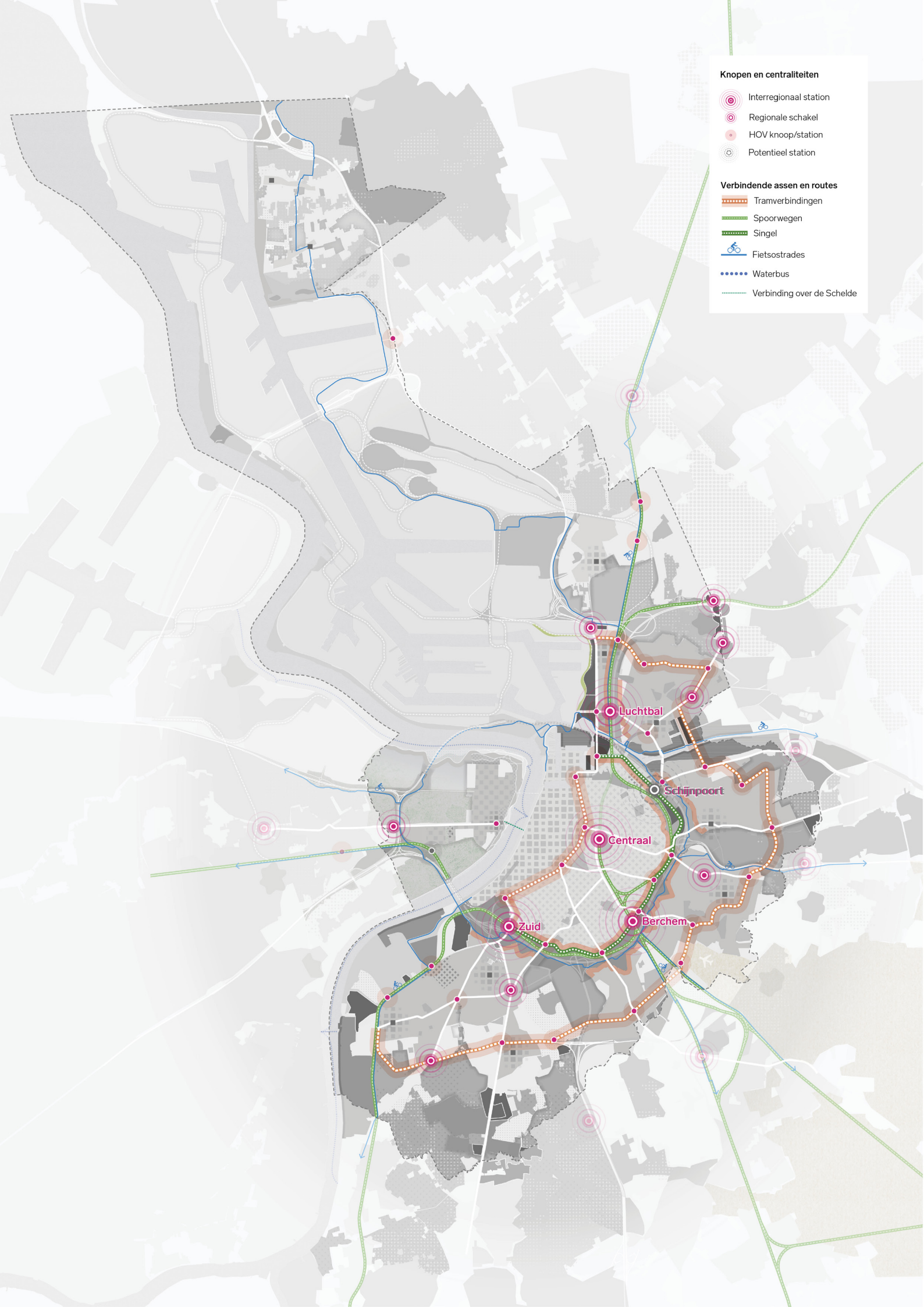
© Frederik Beyens

The background image shows a city street scene. On the left, there's a dark building with windows. In the center, there are several trees with green leaves. In the background, there are modern buildings and a blue container with 'DCA' written on it. In the foreground, there are tram tracks on the road.

4

**Gerichte
verdichting
rond
multimodale
knopen**





Knopen en centraliteiten

- Interregionaal station
- Regionale schakel
- HOV knoop/station
- Potentieel station

Verbindende assen en routes

- Tramverbindingen
- Spoorwegen
- Singel
- Fietsostrades
- Waterbus
- Verbinding over de Schelde



Om te komen tot een meer evenwichtige verdeling en dynamisch samenspel tussen de verschillende stedelijke vervoersmodi, wil stad Antwerpen de drempels tussen de modi verlagen door te werken aan 'Slimme Schakels'. In samenspraak tussen de vervoerregio, stad Antwerpen en districten, zijn de locaties aangeduid waar op termijn een opwaardering tot Slimme Schakel beoogd wordt. Deze punten zijn ingedeeld in vier categorieën:

interregionaal, regionaal, lokaal en buurt.

Deze indeling is onder meer afhankelijk van (en indicatief voor) de toekomstige plaats van elk punt in het netwerk en de in elk punt aangeboden verbindingen. De regionale en interregionale punten worden vastgelegd door de vervoerregioraad, in samenspraak met de betrokken gemeenten. De lokale punten en buurtpunten worden aangeduid door de lokale besturen, in samenspraak met de vervoerregio.

De Stad Antwerpen kiest ervoor om voornamelijk te verdichten in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen. Zo krijgen woningen, kantoren, bovenlokale voorzieningen en andere metropolitane functies een plek nabij deze multimodale knopen. In de zones tussen de knopen is er plaats voor

gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten.

De ontwikkelingskansen en -mogelijkheden aan knooppunten zijn locatiegebonden en hangen mede af van het mobiliteitsprofiel van de plek. Sommige functies genereren meer reizigers per openbaar vervoer dan andere. Bij het ontwikkelen van knooppunten moet **vooral ingezet worden op die functies die veel gebruikers van openbaar vervoer aantrekken**. Bijvoorbeeld bij treinstations wordt ingezet op een aangepaste, meer duurzame parkeernorm. Voor een vitale omgeving is een menging van functies wenselijk. Zo wordt het eenvoudig voor de reiziger om allerlei activiteiten te combineren.

Om de multimodale bereikbaarheid van de stad te verbeteren is de realisatie van het A-net uit het Routeplan 2030 voor de stad en regio van cruciaal belang. De ontwikkelingskansen van de knopen kunnen benut worden naarmate de multimodale bereikbaarheid van de knopen verbeterd wordt.

INTERREGIONALE KNOPEN

De vier stationsomgevingen - **Antwerpen-Centraal, Berchem, Antwerpen Zuid en Luchtbal**— worden aangeduid als interregionale schakels. De stad wenst nog bijkomende stations op Linkeroever (Station West) en aan Schijnpoort, die eveneens als interregionale schakel aangeduid worden. Het zijn de multimodaal best ontsloten plekken in de stad en zodoende optimaal bereikbaar vanuit de regio. Trein, hoogfrequente tram en verschillende fietsnetwerken komen er samen. Het zijn gemengde grootstedelijke plekken waar zowel functies met een interregionale aantrekkingskracht (tewerkstelling, voorzieningen, diensten, ...), als wonen een plek kunnen hebben. Elke stationsomgeving krijgt een eigen karakter door in te zetten op een specifieke groep van functies, ingegeven door de ruimtelijke context en de bereikbaarheid. De stationsomgeving wordt als een samenhangend geheel (verder) versterkt. De Stad Antwerpen neemt voor elk van deze stationsomgevingen de regio op voor de realisatie van een samenhangend programma met bovenlokale uitstraling en met meerwaarde voor de omliggende buurten.

De stationsomgevingen Antwerpen-Centraal en Berchem zijn toplocaties voor kantoren. De omgeving kent een hoge densiteit met mix van functies, een stedelijke uitstraling en een hoge doorwaadbaarheid. Om het levendig karakter van de stationsomgevingen te verzekeren, streeft men hier naar een mix van functies zoals wonen en publieksgerichte functies.

De knoop **Antwerpen-Centraal** kende de voorbije decennia reeds grootschalige vernieuwings- en verdichtingsprojecten met meest recent de ontwikkelingen rond het Mediaplein. De komende jaren zal ook

de zijde van de Pelikaanstraat-Diamantwijk ontwikkeld worden met heel wat bijkomende kantoren, woningen en voorzieningen. In de nabijheid van Knoop **Berchem** is het voorbije decennium eveneens sterk geïnvesteerd in kantoorruimte, vooral op de site van Post-X en langs de Posthofbrug-Roderveldlaan. Met de ontwikkeling van Nieuw-Zurenborg en met de overkapping van de ring zijn in de onmiddellijke nabijheid van knoop Berchem bijkomende ontwikkelingen.

Op de knopen **Antwerpen-Zuid en Luchtbal** (en in de toekomst mogelijks op de knopen West en Schijnpoort) komen verbindingen samen van interregionaal spoor, voorstadsnet, sneltram en verschillende busverbindingen via de Brialmonttangent (snelwegbussen, HOV-bussen en ondersteunende buslijnen). Die worden aangevuld met snelle regionale en stedelijke fietsverbindingen. Dit creëert voor de stedelijke noden op langere termijn (na 2030) kansen voor de ontwikkeling van nieuwe toplocaties met belangrijke concentraties aan kantoren. De planning van deze zones is nu reeds aan de orde binnen het proces Ringstad. Deze stationsomgevingen versterken hun regionale focus, met ook hier aandacht voor multifunctionaliteit, levendigheid en ruimtelijke kwaliteit.

Station Antwerpen-**Zuid** is in 2030 zowel een op-, overstap- als bestemmingsstation. De overkapping van de ring wijzigt de omgevingskwaliteit en toegankelijkheid van het station. Door de overkapping komt er ten westen van het station een grote ruimte vrij voor bijkomende woningen en voorzieningen.

In het kader van de werken aan de ring van Antwerpen zal het station van Antwerpen-

REGIONALE SCHAKELS

Luchtbal in de toekomst grondig heringericht worden. Zo krijgt het station een stedelijk plein langs de zijde van de wijk Luchtbal en zal het beter aansluiten op de kern van Merksem dankzij het Ringpark Groenendaal. Rond het station worden kansen benut voor vernieuwing en verdichting, met zowel wonen, kantoren, productieve bedrijvigheid als voorzieningen. Door een versterkte multimodale invulling samen met ruimtelijke ingrepen is de knoop Luchtbal een hefboom voor de stedelijke doorontwikkeling van contactzone Noorderlaan.

Het is het streefdoel van de stad om ook aan Antwerpen-Schijnpoort een station te voorzien als belangrijke overstap- en bestemmingsknoop (na ingebruikname van een spoorhalte op het Ringspoor). Rondom deze knoop zijn heel wat ruimtelijke transformaties aan de gang (Overkapping, Slachthuissite, Stuivenberg, ...) die een hele nieuwe dynamiek en uitstraling zullen geven aan deze knoop.

Op Linkeroever wenst de stad dat het station West tot ontwikkeling komt als belangrijke overstap- en bestemmingsknoop. Tot slot, zullen ook de P&R's aan de rand van de stad fungeren als interregionale mobiliteitsknopen. Hier kunnen bezoekers op een vlotte manier de overstap maken van de auto op OV en deelmobiliteit. In de P&R's komen hoogfrequente tram en/of bus en verschillende fietsnetwerken samen.

Regionale schakels worden bediend door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet en zijn gericht op gebruikers met een regionale herkomst en bestemming. Rondom de regionale schakels is een intensivering van het ruimtegebruik mogelijk, afgestemd op de ruimtelijke context en het karakter van de omgeving.

6

Verweven waar kan, scheiden waar moet

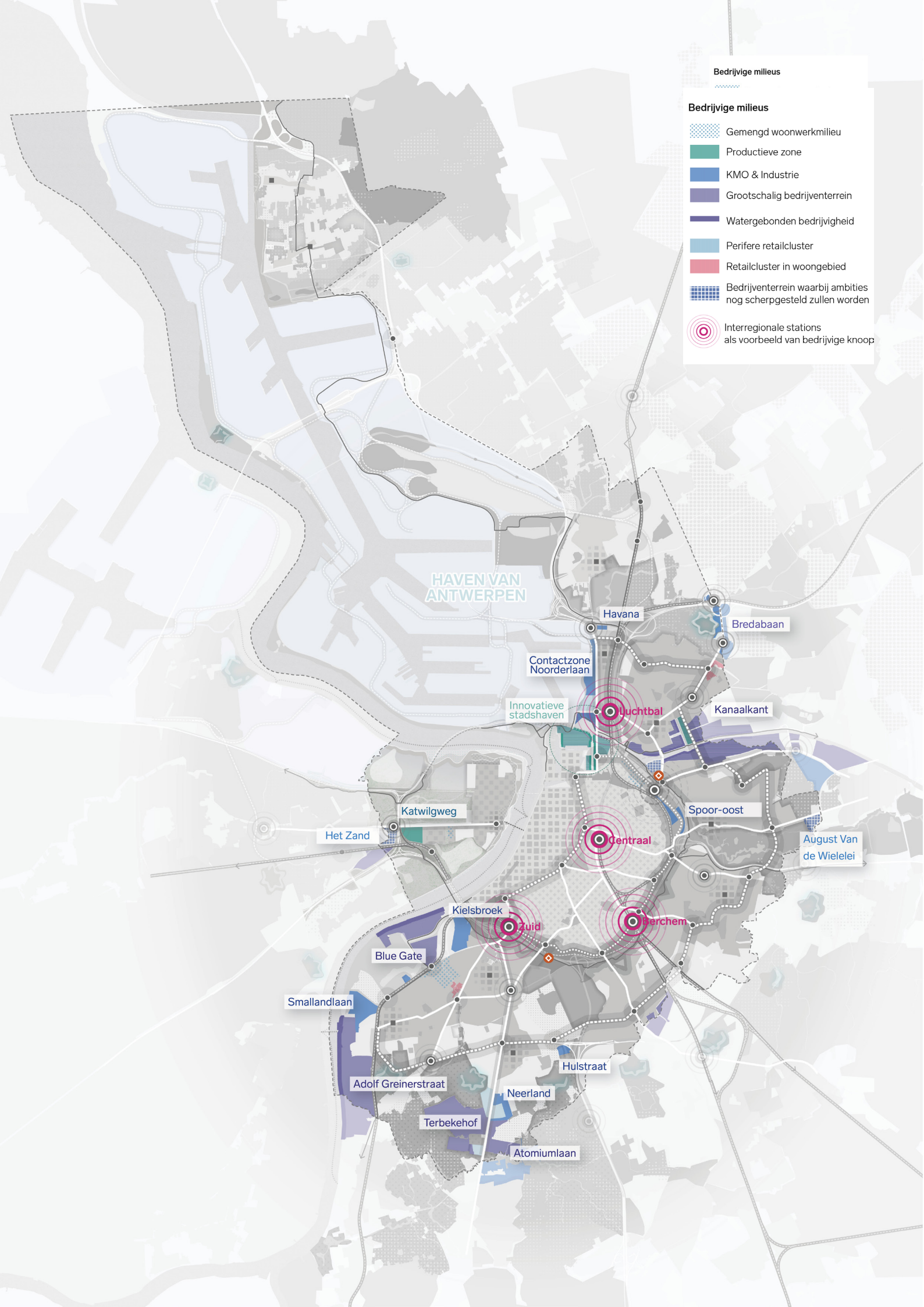
De beschikbare ruimte voor economische functies is schaars in Antwerpen. Tegelijk staat deze ruimte onder druk, omdat een herbestemming vaak een hoger grondrendement oplevert. De Stad Antwerpen streeft ernaar om de bestaande hoeveelheid ruimte die bestemd is voor, of gebruikt wordt door economische functies, minstens te behouden. Dit gaat gepaard met het verder dynamiseren en innoveren op deze plekken.



Bedrijvige milieus

Bedrijvige milieus

- Gemengd woonwerkmilieu
- Productieve zone
- KMO & Industrie
- Grootchalig bedrijventerrein
- Watergebonden bedrijvigheid
- Perifere retailcluster
- Retailcluster in woongebied
- Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
- Interregionale stations als voorbeeld van bedrijvige knoop



VERWEVEN BEDRIJVIGHEID

Onder het motto “verweven waar het kan, scheiden waar het moet”, stimuleert de Stad Antwerpen waar mogelijk de verweving van niet-woonfuncties in de stedelijke kernen. Verweving kan heel wat maatschappelijke voordelen bieden. Het draagt bij tot de levendigheid van de stad en helpt eventuele tekorten in voorzieningen op te vangen. Verweving van bedrijvigheid creëert extra kansen voor werkgelegenheid in eigen stad. Die laat ook toe om leegstaande panden te herbenutten en creëert mogelijkheden voor circulaire stromen. Verweving stimuleert meervoudig ruimtegebruik wanneer functies met verschillende tijdspatronen worden gecombineerd.

Bij verweving moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke kenmerken van de omgeving: de grootte van de site en zijn omgeving, de aanwezige bedrijfsgebouwen of infrastructuur, ... beïnvloeden mee het eventuele succes van de beoogde verweving. Tegelijk wordt rekening gehouden met de draagkracht van de omgeving en de eventuele impact op omwonenden. Zo moet de overlast door bijvoorbeeld geluid, geur, leveringen, ... zo veel mogelijk worden beperkt. Mitigerende maatregelen kunnen worden opgelegd. Ook verkeersveiligheid krijgt bijzondere aandacht.

In de binnenstad geven het sterke sociale weefsel en het aanwezige patrimonium veel kansen aan kleinschalige bedrijvigheid, aan creatieve initiatieven en retail. In de 20^{ste}-eeuwse gordel komt meer ruimte voor grotere bedrijvigheid. Daar wordt ingezet op gemengde woon- en werkgebieden.

In stedelijke centra wordt vrijkomende ruimte, zoals lege handelspanden en oude bedrijfslocaties, prioritair ingezet voor

multifunctionele versterking: kleinschalige stedelijke maakindustrie, ateliers, creatieve ruimten, zorgfuncties en dienstverlening, voorzieningen, ... Ook elders bieden winkelstraten en commerciële linten kansen om de ‘levendige plint’ te benutten voor de integratie van kantoren, diensten en maak-activiteiten in leegstaande handelspanden. Wanneer grotere bedrijvige sites en onderbenutte (bedrijfs)gebouwen vrijkomen, is het zinvol om een herinvulling in functie van nieuwe economische activiteiten te onderzoeken.

Kantoren zijn per definitie verweefbaar binnen de gemengde stedelijke gebieden en horen bij voorkeur thuis in de stad in plaats van op bedrijventerreinen tenzij ze de bedrijvigheid ten goede komen.

De **verweving van economische functies** wordt gestimuleerd in de bedrijvige knopen en stedelijke werklocaties. Deze gebieden kennen een hoge densiteit, een stedelijke uitstraling en een goede doorwaadbaarheid. Ze zijn goed bereikbaar met de fiets, het openbaar vervoer en de wagen.

Bedrijvige knopen zijn plekken in het stedelijk weefsel met opportuniteiten voor de inbedding van kleinschalige economische activiteit (kantoor-, maak- en logistieke activiteiten). In de bedrijvige knopen is het beleid gericht op het behoud en stimuleren van economische dynamiek en de verweving van bedrijven in het stadsweefsel. Hier bevinden zich vaak bijzondere mogelijkheden voor de inbedding van (kleinschalige) kantoren, maak- en ambachtelijke bedrijven en logistieke activiteiten. Ook voorzieningen en handel kunnen er een plek krijgen.

Stedelijke werklocaties zijn actieve of voormalige bedrijfssites die getransformeerd worden naar gemengde woonwerkmilieus. De omgevingskwaliteit van stedelijke werklocaties is dan ook steeds hoogwaardig en stedelijk. Dit zijn bij uitstek locaties waar de kans gegrepen wordt om wonen te ontwikkelen complementair aan de (historisch aanwezige) bedrijvigheid. De bedrijvige activiteiten zijn verenigbaar met de woongelegenheden in de nabijheid. In stedelijke werklocaties kunnen autonome kantoren worden toegelaten van gemiddelde grootte (indicatief 1.500 – 5.000 m²), weliswaar onder voorwaarden en in evenwicht met de andere functies. In stedelijke werklocaties kunnen creatieve en zakelijke dienstverlening, maakbedrijven, ambachten, voedselbewerking een plek krijgen. De omgeving kent een hoge dichtheid, een hoogwaardige en stedelijke uitstraling en een hoge doorwaadbaarheid.

Sommige activiteiten zijn omwille van hun impact niet te verweven in een buurt met een hoog aandeel aan bewoning. Deze niet of moeilijk verweefbare activiteiten moeten een plek kunnen vinden op bedrijventerreinen.

BEDRIJVENTERREINEN



Bedrijventerreinen voor niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten zijn cruciaal voor het economisch systeem van de stad. De Stad Antwerpen wil aantrekkelijk zijn en blijven voor ondernemingen en stimuleert hen om op haar grondgebied te investeren en zich te vestigen. De Stad Antwerpen stimuleert en faciliteert een geïntensiveerd gebruik en de verhoging van de omgevingskwaliteit van de bestaande bedrijventerreinen. De Stad Antwerpen streeft ernaar om op stedelijk niveau het aandeel juridisch bestemde ruimte voor bedrijvigheid of KMO te behouden. Bijzonder aandachtspunt is het behoud van grote percelen voor bedrijven met een uitgebreide ruimtevraag.

Elk bedrijventerrein kent een divers aanbod voor de verschillende types ondernemingen. Ondersteunende diensten voor de bedrijfsactiviteiten zijn welkom indien ze de aantrekkelijkheid verhogen en de performantie van het bedrijventerrein optimaliseren. Dit kan variëren van logistieke functies, diensten en kleinschalige kantoren tot horeca, ruimte voor seminars en opleiding ten behoeve van deze bedrijven.

Voor industriële bedrijvigheid kan het aangewezen zijn om bufferzones te voorzien tussen de bedrijvigheid en het nabijgelegen woongebied. Deze bufferzone kan ook dienstdoen als een groenverbinding of voor waterbuffering. De buffer wordt zo een 'win-winzone' tussen wijk en bedrijvigheid.

Bedrijventerreinen die op de rand van het groenblauw netwerk liggen, creëren ruimte voor groenblauwe versterking zoals ontbrekende schakels in het netwerk. Strategische groene verbindingen (corridors) doorheen deze bedrijventerreinen zijn essentieel voor de werking van het ruimere ecologisch netwerk, maar bieden ook een meerwaarde voor de bedrijvigheid zelf: ruimte voor waterbuffering, ontmoeting- en verkoelingsplekken voor werknemers en bezoekers, en een hoogwaardige uitstraling voor het terrein.

Bedrijventerreinen kunnen een belangrijke rol spelen in het stedelijk energiesysteem, als bron van elektriciteit en groene warmte uit o.a. restwarmte en biomassa. De Stad Antwerpen faciliteert het uitwisselen van stromen tussen bedrijven, zodat er geen energie verloren gaat en het voor bedrijven aantrekkelijk



wordt om de opwekking van hernieuwbare energie te maximaliseren. Op verschillende plekken in Antwerpen reikt het potentieel van bedrijventerreinen zelfs verder en kunnen ze hun stedelijke omgeving mee voorzien van duurzame warmte en elektriciteit. De Schelde en het Albertkanaal kunnen ingezet worden voor het transport van duurzame energie zoals warmte of waterstof. De vrijwaring van watergebonden bedrijvigheid en voldoende kades langsheen beide waterlopen is dan ook een belangrijke doelstelling.

Bestaande bedrijventerreinen worden gehervat, leegstaande bedrijfsgebouwen en sites worden opnieuw ingevuld met bedrijfsactiviteit. De Stad Antwerpen stimuleert tijdelijke invullingen in afwachting van een permanent hergebruik.

Volgende types van bedrijventerreinen worden onderscheiden: **grootschalige bedrijventerreinen, KMO-bedrijventerreinen, en productieve zones**. Dit onderscheid heeft niet enkel te maken in de oppervlakte en typologie, maar ook met de inrichting en uitstraling.

GROOTSCHALIGE BEDRIJVENTERREINEN

Grootschalige bedrijventerreinen huisvesten in hoofdzaak grote en middelgrote industriële bedrijven. De terreinen zijn goed bereikbaar voor zwaar vrachtverkeer via het hogere vervoersnet (autosnelweg, water en spoorweg). Ondersteunende diensten voor industrie, logistiek en distributie zijn mogelijk. De gemiddelde oppervlakte van een perceel is minimaal 5.000 m² groot.

KMO-BEDRIJVENTERREIN

KMO-bedrijventerreinen zijn voornamelijk gericht op middelzware en lichte industrie, met eventueel ook ambachten, logistiek en distributie. De terreinen hebben nood aan een goede bereikbaarheid voor wegverkeer. Een KMO-terrein heeft een relatief hoogwaardige omgevingskwaliteit met een coherente uitstraling. Het kent een mix van kleine en middelgrote percelen. Ondersteunende diensten zijn mogelijk, waaronder kleinschalige kantoorachtigen.

Het Zand' werd weerhouden als ontwikkelingslocatie voor een nieuw lokaal bedrijventerrein in het stedelijk gebied. De site is strategisch gelegen: ze paalt aan de Katwilgwegsite en een bedrijventerrein op het grondgebied van Zwijndrecht, is ontsloten door openbaar vervoer en heeft een optimale connectie met de Ring en de E17. De stad wenst 'Het Zand' te behouden als ontwikkelingslocatie voor een nieuw lokaal bedrijventerrein, waarbij een zuinig ruimtegebruik zal worden nagestreefd en bijzondere aandacht moet gegeven worden aan de landschappelijke inpassing en groene dooradering van de site.

PRODUCTIEVE ZONES

Productieve zones zijn bedrijventerreinen waar een meer flexibele economische invulling mogelijk is. Ze worden gekenmerkt door een hoogwaardige omgevingskwaliteit, nabijheid van en een sterke link met het stedelijke weefsel. Deze zones behouden hun focus op bedrijvigheid, maar bieden meer ruimte voor

ondersteunende diensten en kantoren. Ze geven antwoord op de ruimtevrage van (lichte) industriële bedrijvigheid, klassieke ambachten en logistiek en distributie op zoek naar hoogwaardige locaties nabij het stadscentrum. Er is aandacht voor lokale productie, maatwerk, en het delen van productieprocessen. Specifiek onderscheiden ze zich van de andere type bedrijventerreinen door een betere multimodale ontsluiting. Daardoor is in ondergeschikte mate een mix mogelijk voor ondersteunende functies zoals horeca of maakplekken, die de omgevingskwaliteit verhogen. De hoofdfunctie, bedrijvigheid, mag hierdoor evenwel niet gehinderd worden.

VOORZIENINGEN OP BEDRIJVENTERREINEN

Als algemeen uitgangspunt horen voorzieningen thuis in het gemengd stedelijk weefsel, en niet in bedrijventerreinen. In een aantal gevallen kunnen toch voorzieningen op bedrijventerreinen worden gevestigd. Het algemene uitgangspunt is dat deze voorzieningen steeds ondergeschikt zijn aan de economische functie, en deze laatste niet mogen belemmeren.

Voorzieningen die zich in belangrijke mate richten op de bedrijven en hun personeel, kunnen een plaats krijgen op een bedrijventerrein: ondersteunende diensten en horeca, gespecialiseerde handel (B2B), faciliteiten voor opleidingen en seminars, sport- en gezondheidsfuncties, ...

Ook voorzieningen die omwille van hun schaal of impact niet verweefbaar zijn met de woonfuncties, kunnen uitzonderlijk op specifieke bedrijventerreinen worden gelokaliseerd. Het is de intentie van de Stad Antwerpen om bedrijventerreinen te vrijwaren voor KMO's, productieactiviteiten en andere ondersteunende diensten. Daarnaast is er de mogelijkheid om nightlife op bedrijventerreinen uitzonderlijk en nevensgeschikt toe te laten en dit enkel in bepaalde zoekzones. De Stad Antwerpen wenst dus de mogelijkheid te creëren om op een aantal bedrijventerreinen nightlife te verweven.

Tenslotte kunnen ook voorzieningen worden geïntegreerd die het meervoudig ruimtegebruik van het bedrijventerrein ten goede komen. Dit kan zowel in ruimte (bijvoorbeeld sportvelden bovenop bedrijfsgebouwen) als in tijd (seminarieruimten die buiten de werkuren ook voor particuliere evenementen beschikbaar zijn).

Een duurzame, multimodale bereikbaarheid blijft ook op bedrijventerreinen een belangrijk aandachtspunt voor voorzieningen.

RETAIL(CLUSTERS)



De grootschalige retailclusters bevinden zich op multimodaal goed bereikbare locaties, zowel voor de aantrekking van bezoekers als voor de toelevering van goederen.

De retailclusters kennen een verdere optimalisatie in het delen van infrastructuur zoals parkeerruimtes, laad- en losinfrastructuur of de productie voor hernieuwbare energie. De huidige parkeerruimte kan in de toekomst flexibeler ingezet worden voor de verdere verdichting of uitbreiding van de cluster. De beschikbare ruimte in retailclusters wordt momenteel nog vaak onderbenut door hun lage bouwhoogte. Door het stapelen op bestaande retailruimte is de creatie van extra ruimte voor andere functies dan retail mogelijk.

Grootschalige retailclusters in woongebied

zijn concentraties binnen woongebied van vijf of meer grootschalige winkelruimten op wandelafstand van elkaar. In die retailclusters wordt gefocust op grootschalige wijkverzorgende detailhandel, gelet op hun ligging in woongebied. De samenhang van de clusters wordt geoptimaliseerd. De **perifere retailclusters** liggen vaak in gebieden met een oorspronkelijke bestemming als kmo of industrie. In deze gebieden was een grote ruimte-inname mogelijk. Hier is vestiging mogelijk van grootschalige detailhandel met een bepaald assortiment. Ook afhaalpunten van

winkels of verkoopkanalen via e-commerce (met bijbehorende opslag of logistiek) kunnen zich in deze zone vestigen. De opgave ligt erin deze clusters nog verder te optimaliseren binnen de bestaande ruimte.

WINKELARME GEBIEDEN

Deze zones hebben als hoofdbestemming KMO, industriële activiteit of stedelijke werklocatie, soms in combinatie met een showroom of een toonzaal. In de delen van bedrijventerreinen en stedelijke werklocaties die als winkelarme gebieden benoemd worden is geen nieuwe bijkomende detailhandel mogelijk, tenzij als nevenfunctie bij KMO of een industriële activiteit en dit onder strikte randvoorwaarden.

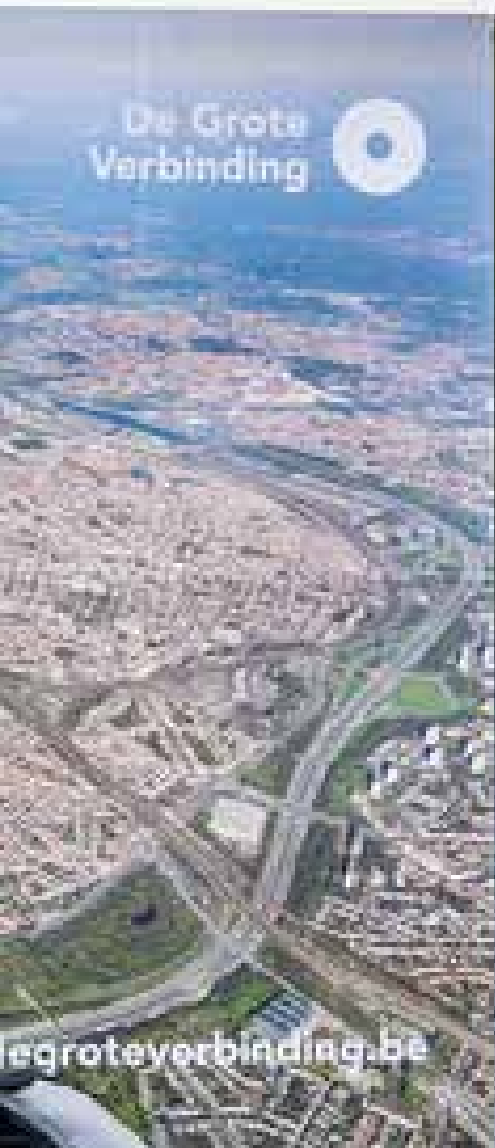
NO-GO ZONES

Er bestaan ook gebieden bestemd voor onder andere industrie, bedrijvigheid, KMO of haven, waar omwille van ruimtelijke argumenten, mobiliteitscriteria en veiligheidsvoorschriften geen enkele vorm van detailhandel is toegelaten. Voor bestaande detailhandel geldt een uitdoofbeleid.



7

Actie -programma



Het actieprogramma beschrijft de rol en het aandeel van de stedelijke overheid en de districten in de realisatie van de toekomstvisie tot een trotse, dynamische, innovatieve en weerbare stad.

In de praktijk zijn natuurlijk een groot aantal partners betrokken bij het bouwen aan de Stad van Morgen. De Antwerpenaar is de eerste betrokken partij. De inwoners maken elke dag mee de stad. Zij beslissen waar in Antwerpen ze wonen, werken, leven. Zijn investeren mee in hun woning en het maatschappelijk weefsel. De inwoners bepalen mee welke toekomst deze stad wil uitgaan. In het kader van dit SRA worden ze betrokken bij de opmaak en de goedkeuringsprocedure. Bij uitvoeringsgerichte projecten heeft de bevolking een inbreng via participatietrajecten. De inwoners zitten vaak rechtstreeks mee aan tafel via burgerbewegingen, buurtgroeperingen en middenveldorganisaties.

Daarnaast heeft ook het bedrijfsleven een groot aandeel in het bouwen aan de stad. Bedrijven investeren in Antwerpen en creëren welvaart. Ze kiezen ervoor om in Antwerpen actief te zijn als producent, dienstverlener, investeerder, ontwikkelaar, facilitair bedrijf, toeleveranciers, ...

En dan zijn een groot aantal overheden die, vanuit hun rol en verantwoordelijkheid, in samenwerking meebouwen aan de toekomst van Antwerpen: de Vlaamse overheid via regelgeving en financiering, de provincie Antwerpen en de buurgemeenten in bovenlokale aangelegenheden, de partners van de vervoerregio en de OV-bedrijven in de mobiliteitstransitie, het Grootstedenbeleid en de Regie der Gebouwen, ...

De Stad Antwerpen werkt met al deze partners nauw samen aan de Stad van Morgen. De rol van de Stad Antwerpen varieert daarbij naargelang de actie of het project: ondersteunen, faciliteren, stimuleren, initiëren, samenwerken, regisseren, reguleren, investeren, trekken, ...

PLANNEN, REGULEREN EN REGISSEREN

Zoals decretaal vastgelegd, omvat het beleidskader van een ruimtelijk beleidsplan ook een actieprogramma. Dit actieprogramma lijst de acties op waarmee de Stad Antwerpen het SRA tot uitvoering brengt. Deze oplijsting is zeker niet exhaustief: het zijn de acties waartoe de Stad Antwerpen zich kan engageren op het moment van goedkeuring van het SRA, maar waartoe het zich zeker niet zal beperken. De volgende jaren zal dit actieprogramma stelselmatig worden opgevolgd en aangevuld (zie de acties rond “monitoring en evaluatie van het SRA”).

Het actieprogramma bestaat uit korte-, middellange en lange acties.

Omdat het SRA als beleidsdocument enkel de Stad Antwerpen engageert, omvat dit actieprogramma's enkel de acties waarvoor de Stad Antwerpen instaat.

VERTALING VAN DE STRATEGISCHE VISIE VAN HET SRA

Meting, scenariovorming en programmatie

Omgevingsanalyses blijven een belangrijk instrument om thema's als socio-demografie, economie, wonen, mobiliteit, milieu, voorzieningen, ... in beeld te brengen en zo de ambitie voor stadsontwikkelingsprojecten en ruimtelijke planningsinstrumenten te onderbouwen. Tegelijk houden omgevingsanalyses de vinger aan de pols bij de realisatie van beleidsdoelstellingen. Naast omgevingsanalyses blijven ook gebiedsgerichte en op maat gemaakte simulaties en toekomstscenario's belangrijke instrumenten.

De omgevingsanalyses zijn een essentiële kennisbron bij de verdere uitwerking en de concretisering van het SRA. Ze voeden onder meer de indicatoren die de Stad Antwerpen zal selecteren om de voortgang van de uitvoering het SRA op te volgen. Ze vormen ook de basis voor de monitoring van de uitvoering van het SRA.

Uitwerking van een Transformatieleidraad

Ter ondersteuning van de implementatie van het SRA en de uitrol van de Antwerpse Bouwshift in het bijzonder, maakt de Stad Antwerpen werk van een Transformatieleidraad. De Transformatieleidraad wordt ontwikkeld om de stadsvernieuwing gebiedsgericht aan te sturen. De leidraad vormt een referentiekader om transformatie- en verdichtingsvraagstukken in het ruimer perspectief van het bouwblok en de omgeving af te wegen, tegen de achtergrond van de programmatorische noden van de stad. Zo zal bijvoorbeeld een evenwicht gevonden moeten worden tussen ontwikkelingen, ontpitting en ontharding op private percelen. Stadsvernieuwing krijgt hierbij vorm volgens specifieke en verder te onderzoeken voorwaarden.

Evaluatie en vernieuwing van het instrument Stedelijke Ontwikkelingskosten (SOK)

De Stad Antwerpen behoudt en verbreedt het instrument van de SOK. De verbreding zal, met behoud en evaluatie van het huidige instrument, inhouden dat aan bepaalde ontwikkelingen een verplichting tot vergroening wordt gekoppeld. Zo dragen private projectontwikkelingen op een transparante manier bij aan vergroening en ontpitting.

Herziening van de bouwcode

De Stad Antwerpen herzielt de bouwcode. Deze actie is lopend.

Opmaak van een woonbeleidsplan

De Stad Antwerpen maakt een woonbeleidsplan op, dat niet alleen voor het stedelijk woonbeleid, maar ook voor het ruimtelijk beleid een belangrijk kader zal vormen. Het woonbeleidsplan zal een beleidsperspectief formuleren als antwoord op de kwantitatieve en kwalitatieve noden op de Antwerpse woonmarkt, vandaag en in de toekomst. Er zal een onderzoek gebeuren m.b.t. de wooncarrière van de Antwerpenaar. Er is zeker ook aandacht nodig voor betaalbaar wonen, stadsvlucht, jonge gezinnen, tweeverdieners en een goede sociale mix. Dit perspectief zal mee sturend werken voor de woonprogrammering van de toekomstige transformatieprojecten waarin o.a. betaalbaar wonen een rol speelt. De samenwerking tussen AG Vespa en de woonmaatschappij die verantwoordelijk is voor sociaal en betaalbaar wonen zal verdergezet en versterkt worden.

Lokale groenplannen, wijkwaterplannen en strategisch groen

De Stad Antwerpen stelt in navolging van het Groenplan Levendig Landschap, het Waterplan en het SRA lokale groen- en waterplannen op. De districtsgroenplannen zijn complementair aan het stadsbrede groenplan 'Levendig Landschap' dat in 2017 werd goedgekeurd. Op deze plannen ligt de focus op de talrijke kleinere groengebieden die zich hiertussen in het bouwweefsel bevinden. Het tekent een groen-blauw netwerk uit dat onder andere de individuele parken met elkaar en met de grote landschappen verbindt en waarbij gestreefd

wordt naar een stadsrandbos.

De stad Antwerpen verwerft strategische gronden voor het maximaal bewaren van groene ruimte en in functie van bebossing

Ruimtelijke inpassing duurzaam warmtebeleid

Om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn, zet de Stad Antwerpen in op de uitbouw duurzame alternatieven voor fossiele brandstoffen. Een duurzaam alternatief zijn warmtenetten, waarbij restwarmte wordt gebruikt om wijken of delen van wijken te voorzien van verwarming en warm water.

Paarse zones

De Stad Antwerpen behoudt op haar grondgebied de huidige m² aan paarse zones in functie van bijkomende locatienoden (de herlocalisatie van niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten, nieuwe bedrijven en uitbreidingen). Er kan eventueel bijkomende ruimte voorzien worden naarmate Ringstad vorm krijgt.

Herziening RUP's

De stad zal – indien nodig - nieuwe RUP's opmaken en/of bestaande RUP's herzien ter uitvoering van het SRA. Hierbij zijn alvast het RUP 2060 en het RUP Binnenstad geïdentificeerd als te herzien in functie van o.a. de doelstellingen met betrekking tot hernieuwbare energie.

MONITORING EN EVALUATIE VAN HET SRA

Regelmatische monitoring en evaluatie van het SRA

Het SRA zet een visie uit voor de ruimtelijke toekomst van de stad tot 2040. De uitwerking, operationalisering en uitvoering van die visie is een continu proces, waarvan het verloop niet vooraf kan worden bepaald. Daarom vereist de realisatie van de doelstellingen van het SRA een open blik. De toekomst plannen houdt per definitie rekening met veranderlijke maatschappelijke opvattingen en ruimtelijke vraagstukken; nieuwe strategische kansen kunnen zich voordoen en wet- en regelgeving kan wijzigen.

De doelstellingen van het SRA zullen daarom worden gemonitord. Zo kan de gerealiseerde voortgang in beeld worden gebracht en kan een evaluatie plaatsvinden. Zo kan het SRA inspelen op de evoluerende context, randvoorwaarden en noden. Geëvalueerd zal worden of doelstellingen aan het juiste tempo worden gerealiseerd en welke onvoorziene effecten zich voordoen als gevolg van de veranderlijke omgeving. Zo zal de stad bijvoorbeeld de ruimteboekhouding i.v.m. de paarse zones (bedrijventerreinen) mee opnemen in de monitoring (bv. stad in cijfers of een aparte tool).

GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN

STERKE WIJKEN MET HOGE LEEFBAARHEID

Linkeroever Klimaatneutraal in 2030

Met het Horizonproject heeft de stad Antwerpen de ambitie om Linkeroever tegen 2030 volledig klimaatneutraal te maken. De stad is hiervoor in een project gestapt met 100 Europese steden. De steden krijgen steun van Europa om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking

VAN STADSBREDE TOT LOKALE GROENBLAUWE EN DUURZAME VERSTERKING

Herinrichting Scheldeboorden LO

Om de stad te beschermen tegen mogelijke overstromingen, worden de dijken opgehoogd. De stad wil de dijkophoging aangrijpen om niet alleen Sint-Anneke Plage in volle glorie te herstellen, maar ook om de bestaande horeca rechtszekerheid te geven en langs de linker Schelde-oever van de Schelde een groene wandelpromenade en een park aan te leggen. Het projectgebied loopt vanaf de grens met Burcht tot aan de grens met Zwijndrecht. De dijkverhoging gebeurt met bijzondere aandacht voor de slikken en schorren langs de linker Schelde-oever. In lijn met het geactualiseerde Sigmapijnplan verhogen de dijken naar een hoogte van 9,25 meter TAW. Zo krijgen ze dezelfde hoogte als de toekomstige waterkering op de Antwerpse kaaimuren, aan de overkant van de Schelde. Aan de noordelijke zijde van Linkeroever, grenzend aan het Sint- Annabos, verhoogt de dijk tot een hoogte van

11 meter TAW.

Beken van Ekeren

Om het bekenlandschap in en rond Ekeren, en het natuurgebied Oude Landen in het bijzonder, beter bestand te maken tegen wateroverlast en droogte, wordt een Masterplan 'Water' opgemaakt. Binnen dit overkoepelend kader zullen diverse waterprojecten geïntegreerd worden. Het gaat onder meer om het herstel van de Oude Landse beek en de Laarse beek, de versterking van de waterstructuur rondom het knooppunt A12/E19, ...

Opstalvallei

De Opstalvallei wordt als getransformeerd: De waterhuishouding maakt de overstap van drainage naar buffering. Het raakvlak tussen landschap, dorp en haven wordt als unieke belevingsplek gevaloriseerd.

Schijnvallei

De Schijnvallei wordt gehervormd in functie van een groter waterbergend vermogen en een sterkere landschappelijke kwaliteit. Recreatie wordt in clusters geherstructureerd en de impact van infrastructuur beperkt (zie ook Ringpark Het Schijn en Ringpark Lobroekdok).

Groencorridors

De Stad Antwerpen maakt werk van de realisatie van groencorridors die de natuurlijke landschappen met elkaar verbinden en zo bijdragen tot het groenblauw netwerk. In het noordoosten van de stad worden de openruimtegebieden via het project 'Gruunrant' / 'Groen Kruis' waarbinnen fiets- en wandelfaciliteiten verder worden uitgebouwd ter bevordering van de

toeristische uitstraling van de omgeving. Ten zuiden van de stad wordt gestreefd naar een 'Stadsrandbos', waarbij het openruimtegebied tussen Cleydael, Klaverblad, de recreatiecluster aan de Moerelei, het Terbekehof en het Ferrarisbos opgewaardeerd en versterkt wordt.

Nationaal Park Scheldevallei

Het Rivierpark Scheldevallei behoort tot de grote kanshebbers om de titel van Nationaal Park binnen te halen. Het park bestaat uit een groot, aaneengesloten openruimtecomplex gelegen tussen Gent en Antwerpen. De vallei vervult een belangrijke landschappelijke functie met een aanbod van natuur-, landbouw- en bosgebieden, ankerplaatsen, relictzones en een bovenlokaal uitgeruste recreatieve infrastructuur. Dit leidt echter niet tot bijkomende beperkingen voor de bestaande ontwikkelingsgebieden.

Groenpoort

De stad bekijkt de mogelijkheden inzake groene buffer en wateropvang zoals voorgesteld in het project 'Groenpoort'.

RINGSTAD MET RINGPARKEN

Ringstad Groenendaal

De Connecterende Vallei krijgt aan het stadsproject kap Groenendaal nieuwe randen met heldere frontbebouwing, gebouwen met voordeuren aan en uitzicht op het Ringpark. Langs het noordelijk deel van het toekomstige Ringpark Groenendaal, de "Merksemse tuinen", vind je vandaag reeds kwalitatieve 'voorkanten' of gebouwen met een gezicht naar de ringruimte, en een fijnmazig netwerk van zijstraten als verbinding met de woonwijk. Langs de Connecterende Vallei zal de rand verder afgebouwd worden, rekening houdende met wat de gekende waterproblematiek van het gebied toelaat. In de Connecterende Vallei ter hoogte van Distelhoek

wordt geen bebouwing voorzien en dus ook geen woontorens bij een overkapping ter hoogte van Distelhoek.

Aan de toekomstige Stadsserre wijkt de stadsgrens terug om een voldoende breed en continu Ringpark te garanderen. Dankzij een herontwikkeling van de bestaande terreinen kunnen Nerven rechtstreekse verbindingen maken tussen de woonwijken en het Ringpark. Een goede programmatorische invulling van de Stadsserre moet, ook aan de zijde van het verhoogde spoor, een sterke stadsrand maken die zorgt voor levendigheid en veiligheid in het Ringpark. Ten westen van het verhoogde spoorweglichaam ligt nog een groot ontwikkelingspotentieel. Net als de nieuwe ontwikkelingen ten oosten, ligt ook dit gebied binnen de invloedzone van de Multimodale knoop Luchtbal en kan bijdragen tot de gewenste verdichting rond de knoop.

Ringstad Lobroekdok

De nieuwe gemengde woonwijk aan de Slachthuissite zorgt voor een sterke en levendige rand langs de Singel en een heldere afbakening van het Ringpark Lobroekdok. De Nerven zorgen voor een sterke verbinding tussen het Spoorpark ter hoogte van Park Spoor Noord en het Ringpark. Op de kop van het Lobroekdok wordt een nieuwe ontwikkeling voorzien die bijdraagt aan de gewenste verdichting rond de Multimodale knoop Schijnpoort. Voldoende ruimte voor langzaam verkeer in het ontwerp van de publieke ruimte is daarbij cruciaal. De overkapping kan de nodige condities creëren voor een doorontwikkeling van de driehoek tussen Albertkanaal en Sportpaleis met een meer gemengde economische invulling en kan een betere verbinding tussen de achterliggende wijk Kronenburg en het Ringpark mogelijk maken.

Ringstad Het Schijn

Het Ringpark Het Schijn zet sterk in op aanpakken van de 'rafelranden' is langsheen het gehele Ringpark en op het creëren van nieuwe levendige gevels en verbindende nerven. In de oksel van de Ten Eekhovellei-Lakborslei wordt het halfopen bouwblok afgewerkt tot een gesloten bouwblok met een

nieuwe levendige gevel en een gemengd programma langs het Ringpark. Aan het Rode Kruisplein wordt het half afgewerkte bouwblok vervolledigd en een belangrijke toegang vanuit Deurne Dorp tot het Ringpark gecreëerd.

Aan de Singel ter hoogte van Spoorpark Oost is een nieuwe ontwikkeling mogelijk. De noordelijke kop van het terrein zit in de invloedszone van de Multimodale Knoop Schijnpoort en kan in haar morfologie en programma bijdragen tot de gewenste verdichting rondom deze knopen. Aan de binnenzijde van het Ringspoor ligt het Spoorpark Oost, met sterke aansluitingen op de omliggende wijken. Na overkapping kunnen er meer verbindingen komen tussen Ringpark en Spoorpark en zullen de Nerven tussen binnen- en buitenstad worden doorgetrokken.

Ringstad Groene Vesten

Zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde van de ringzone zijn er vandaag reeds grotendeels kwalitatieve voorkanten aan de Singel en de Connecterende Vallei. Bij verdere ontwikkeling wordt gekozen voor een asymmetrische bebouwing langsheen de Singel.

Nieuw Zurenborg wordt ontwikkeld tot een nieuw gemengd woongebied met een belangrijk aandeel groen voor de wijk, een helder stedelijk front aan de Singel en een groene ruimte aan de zijde van het spoorweglichaam. In de toekomst komt het zwaartepunt van de groene publieke ruimte op de overkapping te liggen. Nieuw Zurenborg zou in dat geval verder verdicht kunnen worden waarbij nog steeds een significant aandeel buurtgroen, op korte afstand van de bewoners, behouden blijft als onderdeel van het Spoorpark. Op dat moment zouden ook de stadsprojecten Luisbekelaar en Joe English gerealiseerd kunnen worden. Ter hoogte van het Spoorpark wordt aan de oostzijde van de sporen gestreefd naar de realisatie van een groene KMO-zone

Langs de Singel aan de zijde van de binnenstad wordt aan Berchem station, geen bijkomende bebouwing voorzien. Bijkomende verdichtingen binnen de invloedssfeer van de Multimodale Knoop

Berchem station kunnen bekeken worden binnen het planproces van deze Multimodale knoop, maar zullen eerder beperkt blijven. De Belgacom en Post site wordt herontwikkeld in relatie tot het Maria Gasthuis en krijgt een levendige rand langs de Singel. Bovendien kan hier de bestaande Nerf verbeterd worden. Met de ontwikkeling van het terrein tussen de Grote Steenweg en het Park Brialmont wordt geïnvesteerd in een nieuwe dynamiek voor deze zone. Het stadsproject Cultuurpark - ten noorden van de Ring de Kunstcampus deSingel en sportcomplex Wezenberg en ten zuiden Antwerp Expo en hotel Crown Plaza – voorziet in een verdere verdichting van deze toplocatie

Er wordt onderzocht of bebouwing op Parking Desguinlei haalbaar is. Door een herontwikkeling samen te bekijken met de aanpalende PIVA-Pidpa site kan de Nerf het Hof van Leysen verbinden met het Ringpark Groene Vesten. In Ringpark Groene Vesten wordt de Singel enkel aan de binnenstadzijde afgebouwd met uitzondering van een bermgebouw met een publieke functie ter hoogte van Desguinlei 33. Aan de buitenstadzijde wordt ruimte gelaten aan de ontwikkeling van Pomppark Zuid.

Ringstad Zuid

De nieuwe gemengde woonwijk Nieuw Zuid zorgt voor sterke en levendige gevels aan Ringpark Zuid. Zachte verbindingen doorheen de wijk zorgen voor een goede connectie tussen de Scheldekaaien en het Ringpark. Bijkomende ontwikkelingen worden voorzien op het tracé van de oude Singel langs het nieuwe Leienpark, met groene Nerven die van de omliggende woonwijken naar het Ringpark lopen. Dit stadsproject Oude Singel ligt binnen de invloedszone van de Multimodale knoop Zuidstation en kan, net als de zone rond de Kielsevest, in haar morfologie en programma bijdragen tot de gewenste verdichting rondom deze knopen. Het stadsproject Jan De Voslei wordt zowel aan de stedelijke boulevard zelf als aan de Connecterende Vallei afgewerkt met sterke randbebouwing. De nieuwe ontwikkeling is dooraderd met Nerven die de bouwblokkenstad van de Tentoonstellingswijk verbindt met de

vrijstaande gebouwen aan het Kielpark. De site rond de Groothandelsmarkt kan herontwikkeld worden dankzij de verplaatsing van de Emiel Vloorstraat. Een herontwikkeling en verdichting kan zorgen voor een betere relatie tussen het Kiel en het Ringpark en zelfs tot de binnenstad. Langs het water, aan de voet van de toekomstige Scheldebrug en op het kruispunt van de Kaaïen en het Ringpark, situeert zich een plek voor grootstedelijke activiteiten. Het betreft een uitzonderlijke locatie die wacht op een uitzonderlijk programma.

Ringpark West

Geluidsbermen en -schermen verminderen de geluidsoverlast voor de bewoners van Linkeroever en Zwijndrecht. Een nieuw fietsnetwerk zorgt voor een vlotte verbinding met rechteroever en de haven en ecoducten verbinden de bestaande natuurgebieden waardoor mensen en dieren zich vrijer kunnen verplaatsen in de natuur.

Sint-Anna Knooppunt

Het Sint-Anna knooppunt, dat de E34 op de Antwerpse Ring aansluit, komt verdiept te liggen, omgeven door groene bermen. Hierdoor wordt er meer aaneengesloten groenruimte gecreëerd en wordt de impact van de snelweg op de nabijgelegen natuurgebieden zoals Blokkersdijk verminderd.

Scheldetunnel

De Scheldetunnel vormt een onderdeel van de Oosterweelverbinding, die de Antwerpse Ring sluit. Naast de Kennedytunnel en de Liefkenshoektunnel zal de Scheldetunnel een derde Scheldekrusing voor wegverkeer vormen. De tunnel verbindt Linkeroever met Rechteroever aan de noordkant van de stad en ten zuiden van de haven. Dankzij een afzonderlijke fietskoker zullen ook fietsers gebruik kunnen maken van de tunnel.

Ringpark Noordkasteel

Ringpark Noordkasteel verweeft de ecologische en cultuurhistorische omgeving van de Noordkasteelvijver met de meer stedelijke zone rond de SAMGA-silo en de Royerssluis. Nieuwe fietsverbindingen naar het Droogdokkenpark en het Eilandje moeten zorgen voor een vlotte verbinding tussen stad, Ringpark en haven.

Ringpark Groenendaal

Luchtbal en Merksem krijgen een groot nieuw park dat beide wijken met elkaar verbindt ter hoogte van de Groenendaallaan. Een voetgangers- en fietsverbinding zorgen voor een veilige doorsteek. Ter hoogte van het station van Luchtbal kan er gemakkelijk op trein, bus of tram overgestapt worden. Het Ringpark omvat ook een Stadsserre. De Connecterende Vallei krijgt aan het stadsproject kap Groenendaal nieuwe randen met heldere frontbebouwing, gebouwen met voordeuren aan en uitzicht op het Ringpark.

Kap Groen Hart

Tussen wijk Luchtbal en de wijk Lambrechtshoeken (Merksem) komt een overkapping overheen verlaagde E19 en de spoorlijn. Samen met de aansluitende groene ruimten langs beide zijden, wordt hierdoor een grote, centrale parkruimte gerealiseerd die beide wijken met elkaar verbindt en op Luchtbal de hefboom vormt voor de versterking van een lokaal centrum en de verdichting van de wijk.

Kap Sportpaleis

De geplande overkapping ter hoogte van het Sportpaleis wordt uitgebreid en de Damwijk wordt verbonden met de Deurnese wijk Kronenburg. De toegankelijkheid van de topevenementenzone rond het Sportpaleis wordt verbeterd.

Ringpark Lobroekdok

Ringpark Lobroekdok is langs de oevers van het Albertkanaal gelegen en zorgt voor een verbinding tussen Merksem, Kronenburg en wijk Dam. Het park zal bestaan uit een waterlandschap voor natuur en mens, met ruimte voor sport, spel, natuur, evenementen en water. Rond het park kan een stukje stad groeien. Via diverse nieuwe stadsontwikkelingsprojecten worden bouwblokken met nieuwe voorkanten gecreëerd aan het Ringpark.

Ringpark Het Schijn

Ringpark het Schijn vertrekt aan de zuidkant van Schijnpoort en loopt tot aan het Rivierenhof. Centraal in het park ligt het Schijn, de vergeten rivier van Antwerpen. Het park zorgt voor meer groen en voor een betere waterbuffering. Het park is makkelijk bereikbaar via de haltes Schijnpoort en de Turnhoutsepoort en zal bereikbaar zijn voor fietsers en wandelaars. Er wordt sterk ingezet op het creëren van nieuwe levendige gevels langs de Connecterende Vallei en nieuwe toegangen tot het Ringpark als belangrijke aansluitingspunten van de Nerven. Het aanpakken van de 'rafelranden' is langsheen het gehele Ringpark Het Schijn van belang.

Ringpark Groene Vesten

Ringpark Groene Vesten rijgt de wijken langs de beide kanten van de Ring aan elkaar. Het Ringpark is zo'n 450 voetbalvelden groot en loopt langs weerskanten van de zuidelijke Ring van het station Antwerpen Zuid tot aan het knooppunt met de E34/E313 op de grens van Borgerhout met Deurne. Ringpark Groene Vesten bundelt de leefbaarheidsprojecten 'Longitudinaal Ringpark' en 'Bermen van Knoop tot Lemanstraat'.

Ringpark Zuid

Ringpark Zuid zorgt voor nieuwe verbindingen voor groen en ecologie, voor voetgangers en fietsers tussen de wijken van het Kiel, Antwerpen-Zuid en Brederode. Knoop Zuid, of de spaghettiknoop,

sluit de stad aan op de Ring en de A12. Dankzij de herinrichting van Knoop Zuid en de overkapping van de A112 komt er meer ruimte vrij, waardoor er plaats is voor Ringpark Zuid. De nieuwe gemengde woonwijk Nieuw Zuid zorgt voor sterke en levendige gevels aan Ringpark Zuid. Dankzij de vele zachte verbindingen doorheen de wijk ga je gemakkelijk van de Scheldekaaien naar het Ringpark en omgekeerd. Bijkomende ontwikkelingen worden voorzien op het tracé van de oude Singel langs het nieuwe Leienpark, met groene Nerven die van de omliggende woonwijken naar het Ringpark lopen. Dit stadsproject Oude Singel ligt binnen de invloedsszone van de Multimodale knoop Zuidstation en kan, net als de zone rond de Kielsevest, in haar morfologie en programma bijdragen tot de gewenste verdichting rondom deze knopen.

Jan de Voslei

Ter hoogte van de Jan de Voslei zal de A12 over een lengte van 620 m overkapt worden. Het stadsproject Jan De Voslei wordt zowel aan de stedelijke boulevard zelf als aan de Connecterende Vallei afgewerkt met sterke randbebouwing. De nieuwe ontwikkeling is dooraderd met Nerven die de bouwblokkenstad van de Tentoonstellingswijk verbindt met de vrijstaande gebouwen aan het Kielpark. De Connecterende Vallei wordt doorgetrokken langsheen de Kolonel Silvertoplaan als royale groene verbinding tussen het Kielpark en het Ringpark Groene Vesten. De site rond de Groothandelsmarkt kan herontwikkeld worden dankzij de verplaatsing van de Emiel Vloerstraat. Een herontwikkeling en verdichting kan zorgen voor een betere relatie tussen het Kiel en het Ringpark en zelfs tot de binnenstad.

Scheldebalkon en Scheldebrug

Ter hoogte van de Kennedytunnel wordt de kaaizone heringericht als schakel voor zachte mobiliteit tussen de nieuwe bedrijvenzone Blue Gate, Nieuw Zuid en de kaaien. Het Scheldebalkon vormt het landhoofd voor de nieuwe Scheldebrug, die in Antwerpen de

allereerste vaste oeververbinding over de Schelde vormen voor zachte weggebruikers. Langs het water, aan de voet van de toekomstige Scheldebrug en op het kruispunt van de Kaaïen en het Ringpark, situeert zich een plek voor grootstedelijke activiteiten.

GERICHTE VERDICHTING ROND MULTIMODALE KNOPEN

Station Antwerpen-Centraal

De stationsomgeving, zijde Pelikaanstraat-Diamantwijk, zal doorontwikkeld worden met heel wat bijkomende kantoren, woningen en voorzieningen tot gemengde grootstedelijke plek. Naast functies met een interregionale aantrekkingskracht zullen ook woningen en lokaal of stedelijke voorzieningen er een plek krijgen.

Station Antwerpen-Berchem

Op de site Nieuw-Zurenborg en op de overkapping van de ring wordt in de onmiddellijke nabijheid van knoop Berchem bijkomende verdichting gerealiseerd. Er wordt een evenwichtig programma voorzien van interregionale functies en ondersteunende functies voor de omliggende wijken.

Station Antwerpen-Zuid

Gekoppeld aan de omvorming van Station Zuid tot een volwaardig op-, overstap- en bestemmingsstation zal ook de stationsomgeving omgevormd worden tot een ruimtelijke knoop met regionale voorzieningen. De overkapping van de ring wijzigt de omgevingskwaliteit en toegankelijkheid van het station. Door de overkapping van de ring komt er ten westen van het station een grote ruimte vrij voor bijkomende ontwikkelingen.

Station Antwerpen-Luchtbal

De ring wordt 850 meter overkapt ter hoogte

van de Groenendaallaan en het Station Luchtbal. Fiets en openbaar vervoer worden vlot op elkaar afgestemd zodat combimobiliteit gestimuleerd wordt. De Stationsomgeving wordt uitgebouwd als stedelijke ontwikkelingspool met een verbeterd mobiliteitsaanbod en kwalitatieve publieke ruimte.

Station Antwerpen-Schijnpoort

De uitbouw van station Schijnpoort tot volwaardig overstap- en bestemmingsknoop (na ingebruikname van een spoorhalte op het Ringspoor) gaat hand in hand met ruimtelijke transformaties in de stationsomgeving (Overkapping, Slachthuissite, Stuivenberg, ...).

Station West

De stad wenst een nieuw overstap en bestemmingsstation West op Linkeroever te bekomen om de multimodale bereikbaarheid van dit district verder te optimaliseren.

VERWEVEN WAAR KAN, SCHEIDEN WAAR MOET

Transformatiegebied Levendig Albertkanaal

De Stad Antwerpen werkt een visie uit voor de Kanaalkant en de economische ontwikkeling langsheen het Albertkanaal.

GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN

Hefboomprojecten

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 1. Linkeroever Klimaatneutraal in 2030
 ● 2. Herinrichting Scheldeboorden LO 3. Beken van Ekeren 4. Opstavallei 5. Schijnvallei 6. Groencorridors 7. Nationaal Park Scheldevallei
 ● 8. Ringstad Groenendaal 9. Ringstad Lobroekdok 10. Ringstad Het Schijn 11. Ringstad Groene Vesten 12. Ringstad Zuid 13. Ringpark West 14. Sint-Anna Knooppunt 15. Scheldetunnel 16. Ringpark Noordkasteel 17. Ringpark Groenendaal 18. Kap Groen Hart 19. Kap Sportpaleis 20. Ringpark Lobroekdok 21. Ringpark Het Schijn 22. Ringpark Groene Vesten 23. Ringpark Zuid | <ul style="list-style-type: none"> 24. Jan de Voslei 25. Scheldebalkon en Scheldebrug
 ● 26. Station Antwerpen-Centraal 27. Station Antwerpen-Berchem 28. Station Antwerpen-Zuid 29. Station Antwerpen-Luchtbal 30. Station Antwerpen-Schijnpoort 31. Station West
 ● 32. Transformatiegebied Levendig Albertkanaal |
|---|--|

Algemene legende

-  Ringstad
-  Transformatiegebied

- Sterke wijken met hoge leefbaarheid
- Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking
- Ringstad met Ringparken
- Gerichte verdichting rond multimodale knopen
- Verweven waar kan, scheiden waar moet

versie 10 maart 2023



STAD ANTWERPEN

Annick De Ridder, schepen bevoegd voor haven, stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en partimonium

Contact: ruimtelijkeplanning@antwerpen.be



BUUR Part of Sweco (*)

i.s.m. Rebel AdvisoryGroup, Kenter, DLA Piper en Shaved Monkey

Meer informatie en contact: www.buur.be

Foto coverbeeld: © Jesse Willems (Beeldenbank stad Antwerpen)

Het kaartmateriaal en de schetsen werden opgemaakt door BUUR Part of Sweco (*), tenzij anders vermeld.

(*) Buur Part of Sweco is een divisie van Sweco Belgium bv.

