

STRATEGISCH RUIMTEPLAN ANTWERPEN

RUIMTE GEVEN AAN DE STAD VAN MORGEN

CONCEPTNOTA





**De stad van
morgen, daar
bouwen we
vandaag al aan.
Op weg naar de
stad van morgen.**

INSPIRATIENOTA (2018)²

INTRO.

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA)¹ uit 2006 – Antwerpen Ontwerpen – is een belangrijke mijlpaal in het Antwerpse ruimtelijke beleid. Dit plan introduceerde de stadsbrede ruimtelijke strategie voor een *‘Renovatio Urbis’*: de vernieuwing van de stad door middel van punctuele ingrepen in de publieke ruimte. Wat begon in de jaren 1990 als een stad van projecten, werd met het s-RSA meer structureel verankerd in het ruimtelijke beleid. Het Eilandje en het MAS, Park Spoor Noord, het Groen Kwartier, de Scheldekaaien, ... het zijn maar enkele van de projecten en plannen die vandaag onlosmakelijk verbonden zijn met de identiteit van Antwerpen voor bewoners én bezoekers. Door de sterke strategische visie die in het s-RSA werd uitgezet, gekoppeld aan generiek en actief beleid, kende de stad de afgelopen decennia dan ook een enorme transitie.

Dit betekent echter niet dat de stad af is. De transitie is nog steeds aan de gang, met nieuwe en zeer ambitieuze projecten. De Grote Verbinding is het grootste stadsvernieuwingsproject van deze eeuw en biedt een enorme opportuniteit om de stad te verbinden tot een hecht geheel. Voor de Antwerpenaar betekent dit een historische verandering. Daarnaast zijn er de afgelopen 15 jaar ook heel wat veranderingen opgetreden in en rond de stad. Nieuwe uitdagingen zijn opgedoken. Klimaat, milieu, socio-demografische en economische veranderingen,... zijn aspecten waar het bestaand 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).

1

Inleiding

7

SRA als nieuw planningsinstrument
De rijke planningstraditie inspireert
Een stevige inhoudelijke basis
Bestuursakkoord (2019 - 2024)
Rol in de regio

3

Beleidskaders

133

2

Strategische visie

27

A Ruimte geven aan de stad van morgen

B Drie stedelijke lagen

- 1 Levendige Woonstad
- 2 Slimme Netwerkstad
- 3 Veerkrachtig Landschap

C Zeven deelgebieden

- 1 Schelde
- 2 Intra Muros
- 3 Over de Ring
- 4 20^{ste} -eeuwse gordel
- 5 Linkeroever
- 6 Noordelijke districten
- 7 Havenranden en kanaalzone

4

Vervolgtraject

137

5

Eindnoten

141



1

Inleiding

SRA als nieuw planningsinstrument	9
De rijke planningstraditie inspireert	12
Een stevige inhoudelijke basis	15
Bestuursakkoord (2019 - 2024)	19
Rol in de regio	21

De eerste taak van de opmaak van het SRA is het bundelen van de verschillende visies en doelstellingen tot één stevig, coherent en ambitieus ruimtelijk verhaal.

SRA ALS NIEUW PLANNINGSINSTRUMENT

WAT IS EEN BELEIDSPLAN RUIMTE?

Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA) is een nieuw planningsinstrument, een beleidsplan ruimte, dat de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad zal sturen en vorm geven. Het stadsbestuur stelt hoge verwachtingen in het nieuwe planningsinstrument. In de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt het instrument als volgt gedefinieerd:

‘Een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een strategische visie en een of meer beleidskaders die samen het kader aangeven voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het ruimtelijk beleidsplan is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen in de ruimtelijke ordening. Het is realisatiegericht. De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling.

Een beleidskader bevat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en

actieprogramma's voor een thema of voor een gebiedsdeel. Beleidskaders beschrijven onder meer hoe en met wie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd. (...)’ (ART 2.1.1. § 1)

De strategische visie van het SRA kijkt vooruit tot ca. 2040 en moet bijgevolg ambitieus en robuust zijn. Door middel van beleidskaders wordt de visie vervolgens vertaald naar de meer middellange termijn (ca. 2030). Samen met de strategische visie worden twee beleidskaders opgesteld: het beleidskader Instrumentarium en het beleidskader Levendig Kanaal (zie hoofdstuk 3). Deze twee beleidskaders zullen vanaf 2022 uitgewerkt worden. Tot slot beschrijven de actieplannen van het SRA wat de stad concreet zal ondernemen voor bepaalde thema's of gebieden. Dit alles wordt ondersteund door de nodige onderzoeksrapporten.

Samen met het SRA wordt ook een strategisch plan-Milieu Effectenrapportage (plan-MER) opgesteld. Dit strategisch 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, waardoor het plan-MER een belangrijk ontwerpinstrument voor de opmaak van het SRA is. In hoofdstuk 4 is meer informatie te vinden over het proces en de samenloop van zowel de kennisgevingsnota (de eerste formele stap van het plan-MER) als de conceptnota (de eerste formele stap van het SRA).

SRA VERVANGT S-RSA

Nadat het SRA de decretale procedure heeft doorlopen en definitief wordt vastgesteld, vervangt het SRA het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) uit 2006. Hier gaan heel wat stappen aan vooraf: de inspraak over deze conceptnota, de opmaak van een voorontwerp-SRA, een ontwerp-SRA, een tweede inspraakronde en tot slot een definitief SRA. De plan-MER-procedure loopt parallel. Voor het SRA ambieert de stad een goedkeuring van het definitieve plan door de gemeenteraad tegen eind 2023.

CONCEPTNOTA ALS BELANGRIJKE TUSSENSTAP

De opmaak van een nieuw strategisch ruimteplan voor Antwerpen start niet vanaf een leeg blad. De afgelopen jaren werkte het stadsbestuur reeds verschillende beleidsvisies uit, vaak met een belangrijke ruimtelijke impact. De eerste taak bij de opmaak van dit ruimteplan

is het bundelen van de verschillende visies en doelstellingen tot één stevig, coherent en ambitieus ruimtelijk verhaal. Het SRA zal natuurlijk méér zijn dan de optelsom van de deelplannen. Het SRA gaat op zoek naar de synthese, waar de gebundelde ambities elkaar versterken tot een coherente lange termijn visie voor de ruimtelijke toekomst van Antwerpen.

Deze conceptnota is de eerste formele stap in het proces (zie schema). Op basis van deze conceptnota kunnen alle betrokken partijen (Antwerpenaren, belangengroepen, andere besturen, ...) hun opmerkingen en suggesties kenbaar maken (zie hoofdstuk 4 voor meer informatie). In de volgende fase (de voorontwerpfase), wordt de inhoud van deze conceptnota, mee op basis van de feedback uit de consultatieronde, verder uitgediept.

Met dit SRA bouwt Antwerpen verder op de rijke planningstraditie. Deze conceptnota bouwt verder op het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) ‘Antwerpen Ontwerpen’ (2006), de doorstartnota ‘We geven de stad van morgen ruimte’ (2016)³, de Inspiratienota (2018)⁴, het bestuursakkoord ‘De Grote Verbinding. Akkoord voor de bestuursperiode van 2019 tot 2024’ (2019)⁵, de goedgekeurde en in opmaak zijnde beleidsvisies, alsook diverse relevante onderzoeksrapporten.

Op basis van een kritische analyse werden bestaande leemtes en nieuwe ambities geïdentificeerd. Dit gebeurde op basis van zowel de expertise van de verschillende stadsdiensten, de inzichten van het consortium dat de stad begeleidt bij de opmaak van het SRA⁶ en diverse werk-, plan- en stuurgroepen⁷. De voorbereiding van de conceptnota werd ook besproken met de Integrale Kwaliteitskamer van de stad en de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (Gecoro).

DE RIJKE PLANNINGSTRADITIE INSPIREERT

DE EERSTE GROTE AMBITIES VOOR DE HEDENDAAGSE STADSPANNING⁸

Naar aanleiding van de fusie van 1983 besloot de stad een Globaal Structuurplan Antwerpen (GSA)⁹ op te stellen voor het hele grondgebied. Het GSA bevatte visies en concepten die ook vandaag nog actueel zijn: *'De voorstad: kernen met een eigen karakter'*, *'Een ringbos met nieuwe brugpoorten'* en het bekende *'Stad aan de stroom'*. De doorwerking in concrete verwezenlijkingen op het terrein was eerder beperkt. Eind jaren 1980 probeerden bewoners en experts op het gebied van stedenbouw en ruimtelijke planning het stadsbestuur tot actie te bewegen. Met hun organisatie Stad aan de Stroom ijverden zij voor de opwaardering van de verwaarloosde 19^e -eeuwse haventerreinen langs de rivier. Een internationale ontwerpwedstrijd resulteerde in voorstellen van gerenommeerde ontwerpers zoals Toyo Ito (Nieuw Zuid), Bob Van Reeth (Scheldekaaien) en Manuel de Solà-Morales (Eilandje). Hoewel op dat moment de geesten toch nog niet rijp bleken voor de realisatie van lange termijn projecten, vormen deze plannen een belangrijke mijlpaal voor de gecoördineerde aanpak van de Antwerpse stadsontwikkeling.

ANTWERPEN ALS PROJECTENSTAD

Onder impuls van de Europese Unie en het opkomende stedenbeleid richtte de stad in 1996 een Welstandscommissie op en stelde ze een Stadsbouwmeester aan. In 1996 werd ook de draad van het planproces voor het Eilandje opnieuw opgepakt. Dat leidde in 2002 tot het Masterplan Eilandje. In Antwerpen-Noord

ging het stadsbestuur in 2000 van start met een ambitieus plan- en overlegproces om de verlaten spoorwegsite Spoor Noord om te vormen tot (onder meer) een grootstedelijk park. In dezelfde periode werkte de stad een geïntegreerd beleid uit om criminaliteit en overlast in het Schipperskwartier aan te pakken en tegelijk ook leegstand en verkrotting tegen te gaan. Het kopen, renoveren en herbestemmen van krotten werd gaandeweg een belangrijk instrument voor stadsontwikkeling.

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, MIJLPAAL EN INSPIRATIEBRON

Voor de opmaak van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) werkten de Italiaanse ontwerpers Bernardo Secchi en Paola Viganò drie jaar lang samen met de stad en diverse stakeholders. De structuur en het potentieel van de stad werd in kaart gebracht. Het s-RSA markeerde 15 jaar geleden dan ook 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 ruimtes waarbinnen deze visie prioritair wordt gerealiseerd. De zeven generieke beelden zijn: (1) de waterstad, (2) de ecostad, (3) de havenstad, (4) de spoorstad, (5) de poreuze stad, (6) dorpen en metropool en (7) de megastad. De vijf strategische ruimtes uit

het s-RSA zijn (1) de harde ruggengraat, (2) de zachte ruggengraat, (3) lager netwerk en stedelijke centra, (4) groene singel en (5) levendig kanaal.

In 2014 werd het s-RSA geëvalueerd door het studiebureau Omgeving en de KU Leuven.¹⁰ Deze evaluatie resulteerde in de doorstartnota 'We geven de stad van morgen ruimte' (2016)¹¹.

Eenzijds werd vastgesteld dat het werken met generieke beelden en strategische ruimtes 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 ruimtes 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 doorstartnota 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.



Strategische ruimtes uit het s-RSA (2006)

EEN STEVIGE INHOUDELIJKE BASIS



In navolging van de doorstartnota 'We geven de stad van morgen ruimte' (2016) heeft het stadsbestuur de afgelopen jaren sterk ingezet op nieuw onderzoek. Daarbij kregen ook nieuwe thema's uitvoerig aandacht. In wat volgt, wordt een kort overzicht gegeven van de sterke inhoudelijke basis die het SRA in belangrijke mate zal voeden:

1. De Inspiratienota 'Ruimte geven aan de stad van morgen' (2018).
2. Beleidsnota's die na de Inspiratienota goedgekeurd werden of in opmaak zijn.
3. Recent studiewerk door of in opdracht van het stadsbestuur.

Een beknopte beschrijving van de inhoud van deze documenten is terug te vinden bij de eindnoten van deze nota. De meeste nota's zijn integraal raadpleegbaar via <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten>.

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

De Inspiratienota 'Ruimte geven aan de stad van morgen', goedgekeurd door het college in mei 2018, omvat de speerpunten voor een globale ruimtelijke toekomstvisie voor Antwerpen met een tijdshorizon tot 2050. Deze nota is het eindresultaat van een onderzoeksfase die liep van 2016 tot 2018 en is een belangrijk uitgangspunt voor het SRA.

Voorafgaand aan de opmaak van de Inspiratienota zorgden verschillende stadsdebatten, onderzoeken en leerprojecten voor inspiratie. Voor de stadsdebatten werden

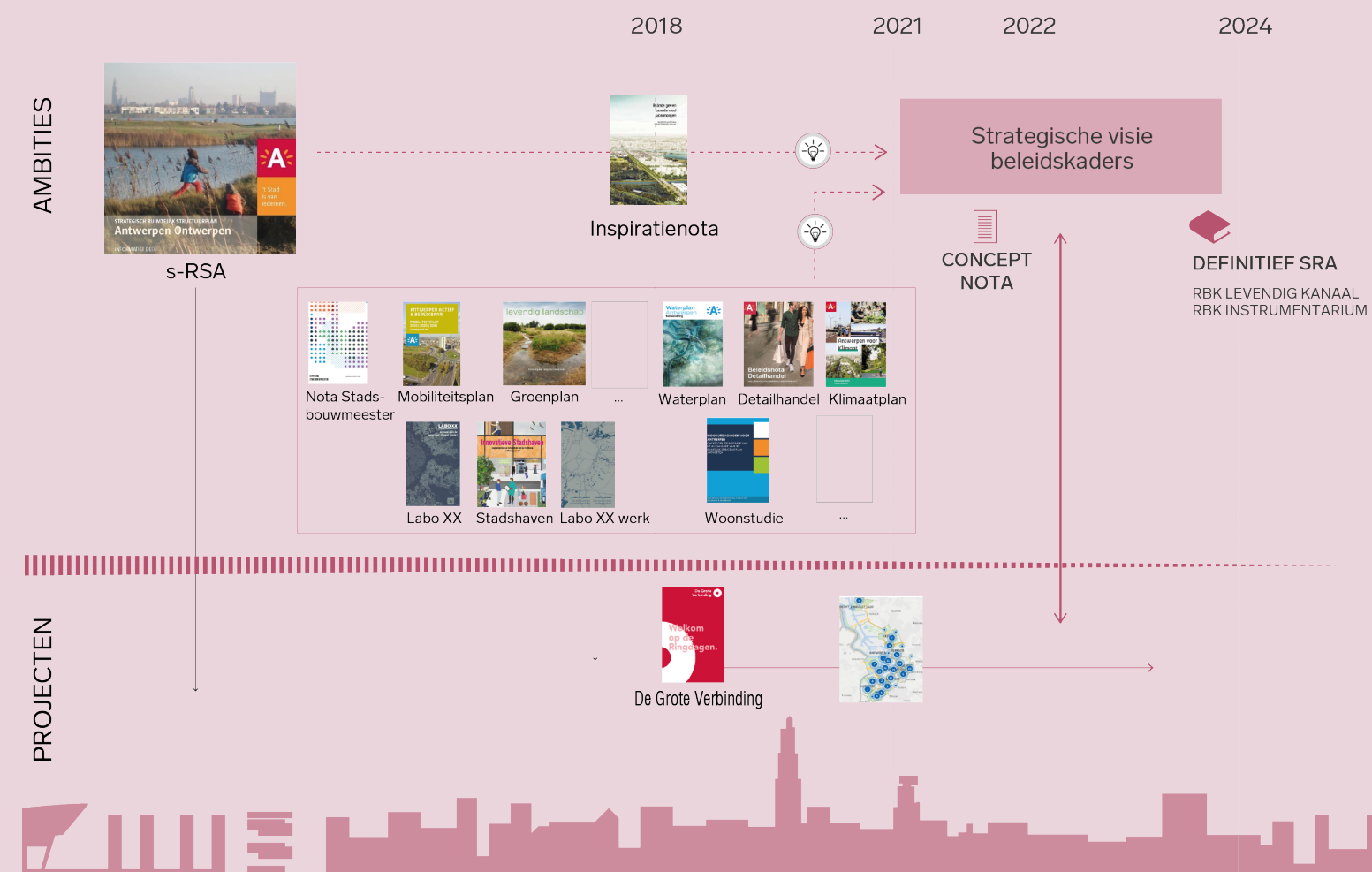
experten uit binnen- en buitenland, ambtenaren van de stad Antwerpen maar ook van andere steden, gemeenten en hogere overheden, middenveldorganisaties en inspirerende burgers samengebracht om rond een bepaalde kwestie met elkaar in debat te gaan. Ruim vijftien stadsdebatten vonden plaats over erg uiteenlopende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

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 Netwerkstad en Veerkrachtig Landschap. Deze drie lagen vormen mee de basis van het SRA.

Beleidsnota's die reeds meegenomen werden in de Inspiratienota zijn het Mobiliteitsplan (2015)¹², het Groenplan (2017)¹³, de Beleidsnota '2016-2020 Atypische stadsbouwmeester' (2017)¹⁴ en de Visienota Routeplan 2030 (2018)¹⁵. Op basis van deze documenten zijn 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, ... terug te vinden in de Inspiratienota en vormen ze een belangrijke basis voor de opmaak van het SRA.

Daarnaast leverden ook het studiewerk Labo XX¹⁶, Labo XX_Werk¹⁷, Innovatieve Stadshaven¹⁸ en Metabolisme van Antwerpen - Stad van stromen¹⁹, de ambitienota Over de Ring (2017)²⁰ belangrijke input aan de Inspiratienota. De verworven inzichten uit deze studies worden meegenomen bij de opmaak van het SRA.





BELEIDSNOTA'S EN -PLANNEN (SINDS 2018)

De afgelopen jaren werkte de stad verder aan diverse (thematische) beleidsnota's. Beleidsnota's die na de goedkeuring van de Inspiratienota werden goedgekeurd of opgemaakt, zijn het Waterplan (2019)²¹, het Geluidsactieplan Agglomeratie Antwerpen (2019)²², de Strategische Beleidsnota Detailhandel (2020)²³, de Beleidsnota Ruimtelijke Economie (2020)²⁴ en het Klimaatplan 2030 'Antwerpen voor Klimaat' (2021)²⁵.

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

Diverse beleidsnota's zijn momenteel in opmaak of in herziening: de actualisatie van het stedelijke mobiliteitsplan²⁶, de opmaak van een stedelijke voedselstrategie²⁷, een strategie inzake energietransitie, het logiesrapport²⁸. Ook deze documenten zullen, in functie van de vordering, hun doorwerking krijgen in het SRA.

In de (goedgekeurde) beleidsnota's zitten al heel wat ambities en doelstellingen vervat. Vaak gaan deze ambities gepaard met handvatten om de ambities te operationaliseren, bijvoorbeeld in het Groenplan en het Waterplan. Er zijn echter ook ambities en doelstellingen die minder concreet geformuleerd zijn of waar nog een operationele of gebiedsgerichte vertaalslag moet gebeuren. Ook de mate van de (gewenste) stuurbaarheid moet bij een aantal ambities nog verder onderzocht worden. Voorbeelden zijn

o.a. de ruimtelijke condities voor het verweven van wonen en werken, betaalbare ruimte voor economie, de betaalbaarheid van wonen, de ruimtelijke kansen en raakvlakken om de klimaat doelstellingen te realiseren, ... Dit zijn slechts enkele voorbeelden waar bij de opmaak van het SRA verder onderzoek en verdieping nodig is. In de conceptnota komen deze aandachtspunten verder aan bod bij de bespreking van Levendige Woonstad, de Slimme Netwerkdad en het Veerkrachtig Landschap (zie hoofdstuk 2).

ONDERZOEK (SINDS 2018)

Ook na, en mee op basis van, de Inspiratienota blijft de stad sterk inzetten op onderzoek. Het gaat zowel om stadsbrede (thematische) studies en plannen (o.a. 'Woonuitdagingen voor Antwerpen' (2018)²⁹, de Speelweefselplannen³⁰, de studie inzake de Beweegvriendelijke stad³¹, studie trage wegen³²,...) als gebiedsgerichte studies (o.a. Stad maken Over de Ring³³, diverse geplande en in uitvoering studies waaronder de diverse Ringstudies, Ringwater & Energie, multimodale knopen, R1 zuid, studie bijkomende overkapping Noordelijke Ring,...). Deze onderzoeken leveren belangrijke inzichten in diverse thema's en projecten die worden meegenomen bij de opmaak van het SRA.

← Schematisch overzicht van de inhoudelijke basis waar het SRA op verder bouwt.

De focus ligt op Antwerpen als levendige woonstad op maat van de Antwerpenaren, als slimme netwerkstad en als robuust landschap met ruimte voor groen, water en recreatie.

BESTUURSAKKOORD 2019 - 2024

BESTUURSAKKOORD (2019-2024)

Met de opmaak van het SRA start een nieuwe fase in de opmaak van een hernieuwde visie over stadsontwikkeling. Anno 2022 staat Antwerpen voor nieuwe ruimtelijke uitdagingen. In de Inspiratienota worden onder meer een verwachte bevolkingsgroei, een stadsvlucht naar de regio, De Grote Verbinding, nieuwe economische businessmodellen en klimaatverandering aangehaald. Verder onderzoek naar de ruimtelijke impact en de ruimtelijke antwoorden op deze en mogelijk andere uitdagingen is nodig. Anno 2022 kan Antwerpen ook steunen op een rijke planningstraditie die doorwerkt in lopende processen en projecten, zoals hierboven werd toegelicht. Een goede balans tussen vernieuwing en continuïteit is nodig.

Het bestuursakkoord 'De Grote Verbinding. Akkoord voor de bestuursperiode van 2019 tot 2024' stelt:

(301.) We gieten onze strategie voor stadsontwikkeling in een algemeen structuurplan met flexibele beleidsplannen waarmee we ruimte geven aan de stad van morgen. De focus ligt daarbij op Antwerpen als levendige woonstad op maat van de Antwerpenaren, als slimme netwerkstad en als robuust landschap met ruimte voor groen, water en recreatie. De visie van de Stadsbouwmeester over het afbouwen van de randen van de stad en het wegwerken van de barrières van de Schelde en de Ring staat daarbij centraal. We hebben aandacht voor de verschillende lagen en schalen in het historische, 19^e-eeuwse en 20^{ste}-eeuwse stadswefsel.

Dit bestuursakkoord geldt van 2019 tot en met 2024. De planhorizon van het SRA overstijgt de periode van zes jaar en kijkt verder vooruit. Daarom bevat het, nog meer dan het Bestuursakkoord, robuuste en toekomstgerichte ambities die op lange termijn een sterke basis voor het ruimtelijk beleid bieden.

De opgave voor het SRA is dan ook groot. Met het SRA wil de stad voortbouwen op de Inspiratienota en op lopende processen en projecten, wil ze anticiperen op de nieuwe uitdagingen en wil ze de inzichten uit de onderzoeksfase verwerken. De ruimtelijke opgave moet resulteren in een geïntegreerde en robuuste stadsontwikkelingsvisie die 'Ruimte geeft aan de stad van morgen'.



Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)

ROL IN DE REGIO

Antwerpen vervult als grootste stad van Vlaanderen een belangrijke centrumrol voor de ruime Antwerpse regio. De invloed van de stad reikt zelfs verder, tot voorbij de landsgrenzen. Een ruimtelijk beleidsplan voor Antwerpen zal dus evident niet enkel oog hebben voor de noden van de stad en de eigen inwoners. Ook de rol en de ambities van Antwerpen op regionaal niveau en de ruimtelijke noden die daaruit voortvloeien, zullen mee hun stempel drukken op het Strategisch Ruimteplan Antwerpen. De effecten van het Antwerpse ruimtelijke beleid stoppen niet aan de administratieve grenzen van de stad. Het SRA zal oog hebben voor de wisselwerking tussen de stad en de buurgemeenten.

Omgekeerd zal de ruimtelijke ontwikkeling van Antwerpen mee worden beïnvloed door beleidskeuzes die andere overheden (zullen) maken: de Vlaamse overheid, de provincie Antwerpen, de buurgemeenten, ... Bij de opmaak van het SRA worden deze mogelijke invloeden in kaart gebracht, om er in het SRA mee rekening te houden. Waar nodig zal het Antwerpse stadsbestuur in gesprek gaan met de betrokken besturen om de ruimtelijke beleidskeuzes zo goed mogelijk onderling af te stemmen.

BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (BRV)³⁴

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werd op 20 juli 2018 goedgekeurd. Het SRA zal rekening houden met deze strategische visie. Een aantal beleidskaders, die de visie van het BRV verder uitwerken, zijn momenteel in opmaak. In de mate dat deze beleidskaders tijdens de opmaak van het SRA voltooid en gevalideerd worden, zal het

SRA hierop anticiperen.

De strategische visie van het BRV 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.

Antwerpen als deel van de ruimtelijke ruggengraat. De Vlaamse ruimtelijke ruggengraat is het geheel van internationale knooppunten en verbindingen en de concentraties van menselijk kapitaal, economische activiteiten, internationale instellingen en metropolitaanse voorzieningen die eraan gekoppeld zijn. Het Vlaamse ruimtelijke beleid streeft ernaar de internationale bereikbaarheid van de internationale logistieke knooppunten en de genoemde concentraties op een hoog peil te houden in Europees vergelijkend perspectief. Verder zal het een belangrijke inspanning leveren om de bestaande concentraties te versterken. Vlaanderen is sterk ingebed in het Europese energienetwerk als doorvoerland en als producent van hernieuwbare energie. Antwerpen is een belangrijke schakel in deze ruggengraat. Als strategische doelstelling definieert het BRV dat het versterken van de ruimtelijke ruggengraat gebeurt door bijkomende woongelegenheden en ruimte voor ondernemerschap te ontwikkelen rond aan te duiden strategische collectieve vervoersknopen binnen de ruggengraat. 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. Tegelijk zal ook de ruimte voor bedrijvigheid op deze locaties jaarlijks stijgen door werk te maken van gemengde ontwikkeling. Vooral locaties met een hoge knooppuntwaarde zijn dé plaats om zo veel mogelijk bijkomende economische activiteiten op te vangen.

PROVINCIAAL BELEIDSPAN RUIMTE ANTWERPEN (PBRA)³⁵

Het voorontwerp-PBRA werd goedgekeurd in juni 2021. In het najaar 2021 werd het voorontwerp voor advies voorgelegd aan decretaal bepaalde adviesinstanties. Deze adviesronde liep tot en met 30 november 2021. De stad Antwerpen heeft haar advies overgemaakt aan het provinciebestuur. De stad Antwerpen zal tijdens de opmaak van het SRA in overleg treden met het provinciebestuur om maximale afstemming met het PBRA te bereiken.

De conceptnota van het PBRA omschrijft de Antwerpse gordel als een combinatie van de kernstad, de stadsgordels en de verschillende randgemeenten die sterk gericht zijn op de stad Antwerpen en quasi één continu stadsweefsel vormen. Binnen de provincie Antwerpen is de hoofdstructuur van zowel wegen als openbaar vervoer sterk gericht op de stad en dit verbindt Antwerpen met de omliggende provinciale, nationale en internationale steden. De onderlinge relatie tussen de randgemeenten en de centra in de 20^{ste} -eeuwse gordel (de districtscentra) is echter minder sterk. Dit komt mede door de radiale structuur van

de stadsregio. De Antwerpse stadsregio bevat zeer uiteenlopende woonomgevingen, gaande van de dichte binnenstad tot meer suburbane woonvormen in de rand, en kent heel wat economische bedrijvigheid. De sterk concentrische opbouw wordt doorsneden met uitgestrekte groene vingers die vanuit de open ruimte raken tot aan de rand van de binnenstad.³⁶

REGIONALE ROL VAN DE STAD

Met 530.000 inwoners (2021)³⁷ huisvest de stad Antwerpen evenveel inwoners als de andere 29 gemeenten van het arrondissement Antwerpen samen³⁸. De stad speelt dus een bepalende rol in de ruimere Antwerpse woonregio. In lijn met het Vlaamse stedenbeleid wil de stad ook in de toekomst die rol blijven waarmaken. Er zal afstemming nodig zijn tussen het ruimtelijke 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 dit voorzieningenniveau verder versterkt kan worden.

Antwerpen telt 294.000 arbeidsplaatsen (2020)³⁹. Dat is 60% van alle arbeidsplaatsen in het hele arrondissement⁴⁰. 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.

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 knooppunten en de haven als internationale logistieke hub. De Antwerpse uitdaging inzake mobiliteit en bereikbaarheid is bij uitstek een regionaal vraagstuk. 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.

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

Het ruimtelijke beleid van Antwerpen zal al deze regionale opgaven ter harte nemen, in het belang van de stad én van de hele regio. Het stadsbestuur zal het provinciebestuur en de omliggende buurgemeenten uitnodigen om in overleg het ruimtelijk beleid optimaal onderling af te stemmen.



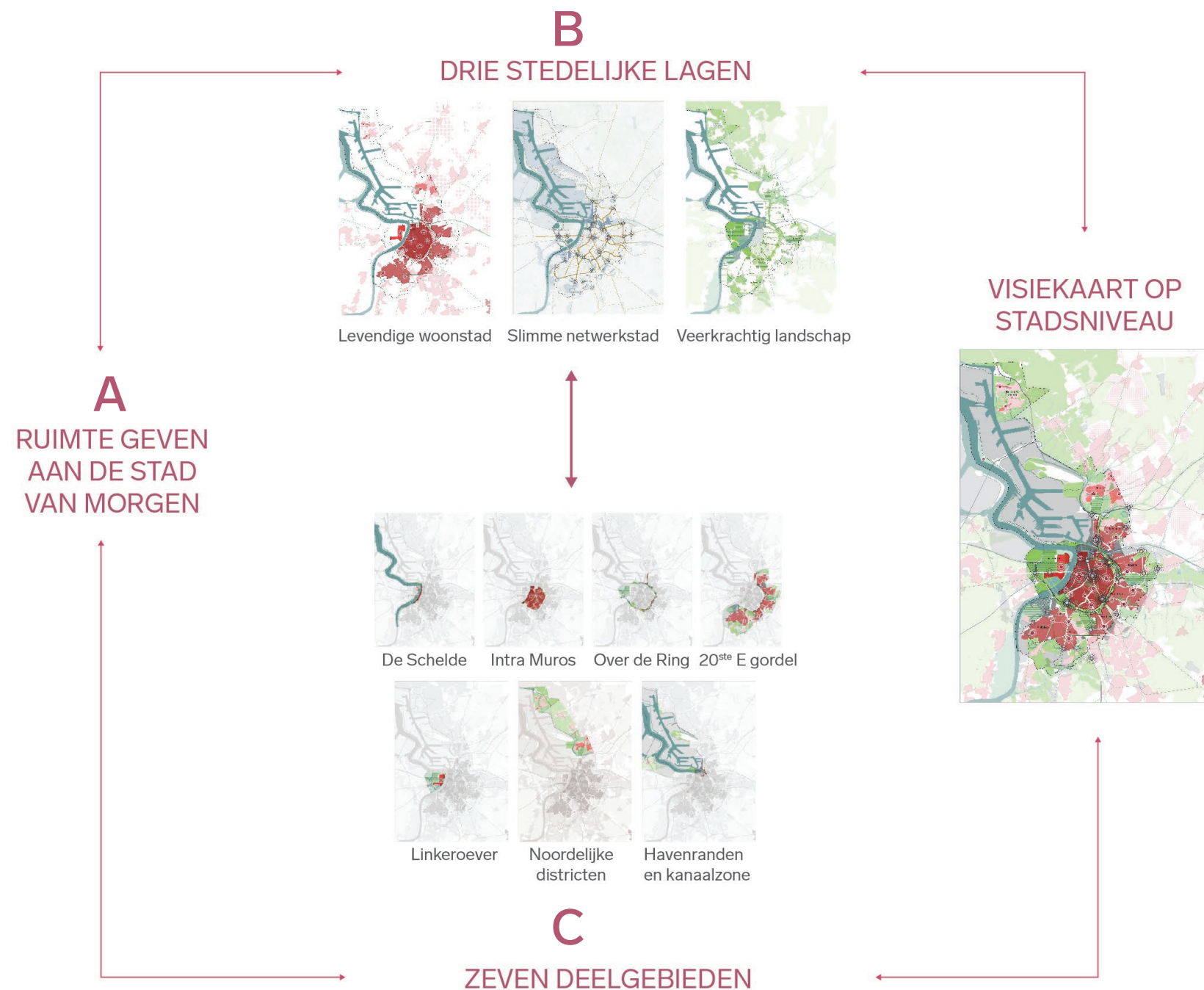


2

Strategische visie

A	Ruimte geven aan de stad van morgen	33
B	Drie stedelijke lagen	41
	1 Levendige Woonstad	
	2 Slimme Netwerkstad	
	3 Veerkrachtig Landschap	
C	Zeven deelgebieden	103
	1 Schelde	
	2 Intra Muros	
	3 Over de Ring	
	4 20 ^{ste} -eeuwse gordel	
	5 Linkeroever	
	6 Noordelijke districten	
	7 Havenranden en kanaalzone	

STRATEGISCHE VISIE SRA



Wat vindt u in dit hoofdstuk?

De strategische visie van het SRA definieert de ruimtelijke ambities van de stad en kijkt daarbij vooruit tot ca. 2040. Deze visie is ambitieus en toekomstbestendig en vormt een belangrijk referentiekader voor de verdere uitwerking van het ruimtelijke beleid. De operationalisering van de strategische visie zal later gebeuren door middel van beleidskaders en actieplannen. Deze conceptnota schetst een aanzet voor de strategische visie, die in het SRA verder zal worden uitgewerkt en verfijnd.

In het eerste deel van dit hoofdstuk staat de visie 'ruimte geven aan de stad van morgen' centraal. Deze visie formuleert kernachtig waar het ruimtelijke beleid van Antwerpen voor staat en verder op zal inzetten. Het is dus belangrijk om eerst stil te staan bij de ambitie die Antwerpen vooropstelt voor de 'stad van morgen'. Uit deze ambitie worden de belangrijkste sleutelkwesities afgeleid waarop het SRA een antwoord zoekt. De aanzet voor de uitwerking van deze ambitie en het zoeken naar antwoorden op de sleutelkwesities gebeurt vervolgens in een dubbele benadering: zowel thematisch als gebiedsgericht.

Het tweede deel van dit hoofdstuk gaat in op de thematische benadering. Hier wordt het ruimtelijke systeem van de stad beschreven in drie lagen die onderling verbonden zijn: de Levendige Woonstad, de Slimme Netwerkstad en het Veerkrachtig Landschap. In deze conceptnota worden per laag de krijtlijnen geschetst die in het SRA verdere uitwerking krijgen: de ambities, de ruimtelijke bouwstenen en ruimtelijke strategieën.

Het laatste deel van dit hoofdstuk geeft een aanzet van de gebiedsgerichte benadering: de vertaling van het ruimtelijke beleid naar zeven verschillende deelgebieden van de stad. Het SRA moet namelijk naast de stadsbrede ambities ook gedifferentieerde, gebiedsgerichte beleidskeuzes bevatten.

Deel A
Strategische visie

Ruimte geven aan de stad van morgen



RUIMTE GEVEN AAN DE STAD VAN MORGEN

De stad van morgen is de meest leefbare stad van het land met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken.

MEEST LEEFBARE STAD MET EEN HOGE LEVENSKWALITEIT

Antwerpen wil de meest leefbare stad zijn en streeft naar een hoge levenskwaliteit voor haar inwoners. De leefbaarheid en de levenskwaliteit van de stad worden in belangrijke mate bepaald door de ruimtelijke organisatie. Ruimte geven aan de stad van morgen betekent ruimte geven aan de meest leefbare stad met een hoge levenskwaliteit. Dit is de centrale ambitie van het SRA.

Leefbaarheid is een begrip dat een brede interpretatie kent. Leefbare steden hebben een aantal essentiële kwaliteiten (of voorwaarden), waar de ruimtelijke organisatie een grote invloed op uitoefent. Een leefbare stad is een ...

- ... veilige stad, die de fysieke en sociale integriteit van zijn inwoners vrijwaart;
- ... gezonde stad, die de gezondheid van zijn inwoners bevordert en veilig stelt;
- ... aantrekkelijke stad, die van het verblijf in de stad een aangename ervaring maakt;
- ... inclusieve stad, die alle inwoners de kans geeft om deel uit te maken van de stadsgemeenschap;
- ... duurzame stad, die de leefbaarheid en levenskwaliteit ook voor toekomstige generaties veilig stelt;
- ... klimaatveilige stad, die haar impact op het klimaat zoveel mogelijk beperkt en de gevolgen van de klimaatverandering opvangt.

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

- wonen: geschikte huisvesting in een aangename woonomgeving;
- voorzieningen die op kwalitatieve wijze onze 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.

De leefbaarheid én de levenskwaliteit in een stad worden in sterke mate bepaald door de bereikbaarheid van de stad. Wat de leefbaarheid betreft, doorkruist het mobiliteitsbeleid alle opgesomde punten die een leefbare stad maken (veiligheid, gezondheid, aantrekkelijkheid, inclusiviteit, duurzaamheid en klimaatrobuustheid). Wat levenskwaliteit betreft, is de nabijheid van stedelijke functies, waarbij we ons niet ver hoeven te verplaatsen om ervan te kunnen genieten, dan weer bepalend. Daarom wordt bij de verdere uitwerking van de strategische visie dan ook sterk gekeken naar de uitgangspunten van het Routeplan 2030 van de Vervoersregioraad en van het decreet Basisbereikbaarheid. Hierbij vormt het





openbaar (spoor)vervoer de harde ruggengraat van de ruimtelijke keuzes die in de toekomst, op basis van dit SRA, gemaakt worden en dit zowel wat betreft de levendige woonstad, de slimme netwerkstad als het veerkrachtig landschap. Essentieel voor de levenskwaliteit in de stad is de nabijheid van deze stedelijke functies: we hoeven ons niet ver te verplaatsen om ervan te kunnen genieten. Tegelijk is ook de bereikbaarheid een belangrijke factor, zijnde de verschillende (multimodale) mogelijkheden om deze stedelijke functies vlot te kunnen bereiken.

STERKE WIJKEN WAAR HET AANGENAAM WONEN, WERKEN EN VERBLIJVEN IS

De meest leefbare stad met een hoge levenskwaliteit is de centrale ambitie voor de hele stad. Het SRA zal de ruimtelijke organisatie van Antwerpen hierop afstemmen met oog voor de samenhang op het globale stedelijke niveau. Een zekere mate van abstractie zal daarbij onvermijdelijk zijn.

Voor de Antwerpenaar worden leefbaarheid en levenskwaliteit pas concrete, tastbare kwaliteiten als ze ook betrekking hebben op de eigen wijk. De centrale ambitie moet met andere woorden opgaan voor iedere wijk. Daarom vormen sterke wijken het essentiële sluitstuk van de centrale ambitie. Ze moeten 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 directe 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.

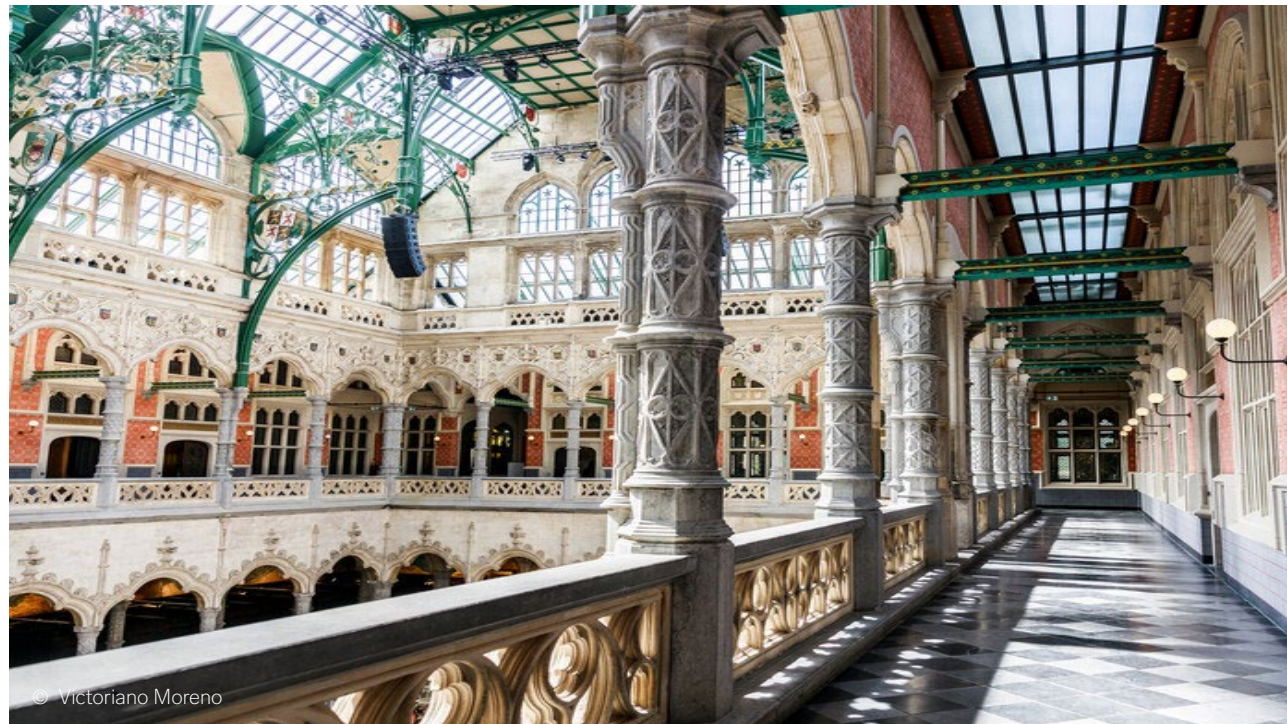
Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen kan als stadsbreed strategisch beleidsdocument niet afdalen tot het niveau van de individuele wijken. Het SRA zal wél een kader scheppen voor een doeltreffende wijkgerichte aanpak. Die aanpak kan na goedkeuring van het SRA wijk voor wijk worden uitgewerkt.

Als eerste stap van de wijkgerichte aanpak zal het SRA stilstaan bij de definitie van het begrip 'wijk' en de actualisatie van de afbakening van de Antwerpse wijken. Dit zal gebeuren op basis van nader te bepalen criteria.

BASISWAARDEN

De manier waarop deze centrale ambitie later zal leiden tot ruimtelijke beleidskeuzes, wordt bepaald door vier basiswaarden die mee het uitgangspunt vormen voor het SRA: Antwerpen als trotse stad, als dynamische stad, als innovatieve stad en als weerbare stad.

Een trotse stad. Antwerpen is een zelfbewuste metropool, een stad met een rijke geschiedenis, zowel op economisch als cultureel vlak. Ze is steeds op zoek naar verbetering en durft zichzelf in vraag te stellen, zonder daarbij haar identiteit te verliezen. Door er respectvol op verder te bouwen wordt deze identiteit nog versterkt. Dat maakt dat Antwerpen op verschillende vlakken toonaangevend is. Antwerpen is een trotse grootstad, een haven- en handelsstad waar creativiteit en innovatie gedijen. Met het SRA bouwt de stad verder aan een toekomstverhaal met respect voor haar rijke verleden, de beeldkwaliteit en het erfgoed van de stad. Dit betekent dat Antwerpen verder inzet op de traditie van



diverse hefboomprojecten in het bestaande weefsel (de '*Renovatio Urbis*'). Met De Grote Verbinding realiseert de stad tegelijk ook het grootste stadsvernieuwingsproject van de eeuw. Een coherent stadsbreed beleid gaat hand in hand met een contextuele aandacht voor de kenmerken en kwaliteiten van de verschillende stadsdelen en wijken.

Een dynamische stad. Antwerpen is een stad in beweging, die openstaat voor verandering. De dynamiek komt voort uit de wil en de kracht om vooruit te gaan: voor, door en met inwoners, bezoekers, ondernemers, organisaties,... Dit betekent dat heel Antwerpen samen bouwt aan de stad van morgen: de stad krijgt vorm door de keuzes die we samen maken. Tegelijk moet de stad van morgen deze dynamiek ook verder in de hand werken. Bij de uitwerking van het SRA moet dan ook steeds de vraag gesteld worden: in welke mate faciliteert het ruimtelijke beleid de keuzes en de mogelijkheden voor de bewoners en gebruikers van de stad?

Een innovatieve stad. Antwerpen ondersteunt de zoektocht naar nieuwe oplossingen voor nieuwe uitdagingen. Hierbij gaat het over technologische innovaties (smart city, circulariteit, ...), sociale innovaties, maar evengoed over meer innovatief ruimtegebruik. Dit zal cruciaal zijn om de diverse ruimteclaims met elkaar in evenwicht te brengen. Voorbeelden van toekomstgericht ruimtegebruik zijn gemengd en meervoudig gebruik (stapelen, complementair gebruik in de tijd, tijdelijke invullingen), transitiegericht ontwerpen en bouwen (met het oog op toekomstige evoluties voor het hergebruik van ruimtes,...), aandacht voor het dakenlandschap en de (bebouwde) ondergrond,... Deze ruimtelijke bouwstenen en strategieën worden verder besproken in het tweede deel van de strategische visie.

*Een weerbare stad*⁴¹. Antwerpen heeft een toekomstgerichte focus. De stad reageert niet louter op uitdagingen maar anticipeert. Weerbare steden vertrekken vanuit een geïntegreerde visie op de stad, kunnen leren uit het verleden, streven naar een robuuste ruimtelijke structuur om (economische, ecologische, sociale, ...) schokken te kunnen opvangen, bouwen marges in om te kunnen omgaan met onverwachte gebeurtenissen en zijn flexibel. Het gaat o.a. over een performant ecosysteem, een gezonde leefomgeving, sociale cohesie en inclusie, een divers en gezond bedrijvenlandschap, een zekere graad van zelfvoorziening (energie, voedsel, materialen, ...), enzovoort. Een weerbaar Antwerpen kijkt vooruit en anticipeert proactief op de uitdagingen waarop nog niet alle antwoorden gekend zijn.

SLEUTELKWESTIES

Ruimte geven aan de stad van morgen is een brede en omvattende visie voor de stad. Het komt erop aan om uit te zoeken hoe het SRA deze visie kan vertalen in ruimtelijke doelstellingen die nadien in het ruimtelijke beleid kunnen doorwerken. Vanuit deze visie werden een aantal sleutelkwesties geïdentificeerd. Deze vatten de voornaamste uitdagingen voor het SRA samen en geven richting aan de verdere uitwerking van dit plan. In deze fase werden de sleutelkwesties, voortgaand op de brede visie, zo ruim mogelijk geformuleerd. Bij de uitwerking van het SRA worden de antwoorden op deze vragen specifiek op maat van Antwerpen uitgewerkt. Het zoeken naar antwoorden op deze sleutelkwesties gebeurt in een dubbele benadering: zowel thematisch (de drie stedelijke lagen) als gebiedsgericht (de zeven deelgebieden).



WONEN

- Hoe kunnen we in heel Antwerpen aantrekkelijke, gezonde en evenwichtige woonomgevingen realiseren?
- Welk woningaanbod biedt een kwaliteitsvol en betaalbaar antwoord op de huidige en toekomstige noden van de Antwerpenaren? Welke demografische en socio-economische evolutie streven we daarbij na voor Antwerpen?

VOORZIENINGEN

- Waar bieden we de nodige ruimte voor een performant voorzieningenaanbod dat de behoeften dekt van de Antwerpse inwoners, zowel op stads- als wijkniveau?
- Hoe kan het SRA bijdragen tot de verdere versterking van de centrumrol van Antwerpen voor de ruime regio?

PUBLIEKE EN GROENE RUIMTE

- Hoe kan de stedelijke publieke ruimte de ruimtelijke structuur van de stad helpen versterken en haar rol als stedelijke ontmoetingsruimte optimaal waarmaken? Welke rol kan de publieke ruimte spelen in het groenblauw netwerk?
- Hoe kunnen we kwaliteitsvolle groene ruimte aanbieden in en nabij de woonwijken?

BEDRIJVGHEID

- Waar kunnen we de nodige ruimte blijven bieden voor economische activiteiten in de stad? Wat en waar kunnen we verweven? Wanneer en waar moeten we zoneren?
- Hoe kan de ruimtelijke structuur bijdragen tot de transitie naar een circulaire economie?

NABIJHEID EN BEREIKBAARHEID

- Hoe kunnen we de inplanting van stedelijke functies optimaal afstemmen op de multimodale bereikbaarheid? Welke locaties moeten we reserveren voor bezoekersgerichte functies?
- Hoe kunnen we de ruimtelijke structuur van de stad organiseren om korte afstanden en 'walkability' te ondersteunen?



INGEBED IN VEERKRACHTIG LANDSCHAP

- Hoe kunnen we de bestaande open ruimte in de stad (publiek en privaat) vrijwaren, versterken, verbinden én uitbreiden?
- Waar kunnen we extra ruimte voor water creëren?

VEILIGHEID EN GEZONDHEID

- Hoe kan de ruimtelijke structuur bijdragen aan een veilige stad voor iedereen en dit op diverse vlakken (verkeersveilig, sociaal, milieutechnisch, ...)?
- Welke ruimtelijke keuzes en ingrepen kunnen bijdragen tot de gezondheid en het algemene welzijn van de Antwerpenaar?

AANTREKKELIJKHEID EN INCLUSIVITEIT

- Wat bepaalt de omgevingskwaliteit en de belevingswaarde van de stad? Met welk beleid kunnen we deze versterken?
- Hoe kan het ruimtelijke beleid er mee voor zorgen dat iedereen zich thuis voelt in de stad?

DUURZAAM EN KLIMAATVEILIG

- Welke ruimtelijke ingrepen en strategieën dragen bij tot de transitie naar een klimaatneutrale stad?
- Hoe maken we Antwerpen, de wijken en de inwoners weerbaar voor de klimaatverandering?

SAMENHANGEND EN GEDIFFERENTIEERD BELEID

- Hoe kunnen we de ruimtelijke samenhang van Antwerpen verder doen toenemen en tegelijk de identiteit van de verschillende stadsdelen en wijken behouden en versterken?
- Hoe kunnen we De Grote Verbinding optimaal benutten als hefboom voor de ruimtelijke versterking van de stad?

Deel B
Strategische visie

Drie stedelijke lagen

Antwerpen bestaat uit diverse lagen. Elke laag heeft kansen en ambities om ruimte te geven aan de stad van morgen. Voortbouwend op de Inspiratienota gaat het over de Levendige Woonstad, de Slimme Netwerkstad en het Veerkrachtig Landschap. Voor elke laag formuleert de stad ambities en de daarbij horende kansen en uitdagingen. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van zowel de ruimtelijke bouwstenen als de ruimtelijke strategieën. De bouwstenen zijn plekken, gebieden, netwerken,... die de stad wenst te versterken, te ontwikkelen, uit te breiden,... om ruimte te kunnen geven aan de stad van morgen. De ruimtelijke strategieën zijn principes die overal in de stad, in meer of mindere mate, aan de orde zijn. Deze strategieën zullen bij de uitwerking van het SRA verder verfijnd en waar nodig gebiedsgericht gedifferentieerd worden.

1 Levendige woonstad

AMBITIE

Als Levendige Woonstad heeft iedereen de kans om een succesvolle wooncarrière uit te bouwen in Antwerpen. Het woonaanbod is afgestemd op de gevarieerde bevolking en speelt in op toekomstige noden. Een gevarieerd woonaanbod bestaat onder andere uit betaalbare (starters)woningen, sociale woningen, bescheiden woningen, grondgebonden eengezinswoningen, kleine en grote familie-appartementen, woningen gericht op een verouderende bevolking, ... Het gaat zowel over huur- als koopwoningen. Er is voor iedereen een gepaste woning op maat, onafhankelijk van de levensfase waarin iemand zich bevindt. Diverse en nabije voorzieningen, zoals scholen, zorgdiensten, sport en recreatie, dienstencentra, basisvoorzieningen en meer, dragen bij aan de levendigheid van de stad. Deze sociale infrastructuur gaat hand in hand met een kwalitatieve en gezonde woonomgeving en het creëren van plekken in de stad voor ontmoeting en rust.

De stad van morgen is een kwalitatieve en harmonieuze woonstad op maat van elke bewoner, waar jong tot oud zich thuis voelen.

KWALITATIEF EN GEVARIEERD WONEN VOOR HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE ANTWERPENAREN

Antwerpen zet in op de woonbehoeften van de gevarieerde bevolking en speelt in op toekomstige noden. De introductie van het familie-appartement, de uitbouw van collectieve woonvormen, cohousing met ondersteuning van dienstencentra, zorgwoningen of kangoeroewoningen bieden diverse nieuwe woonmogelijkheden. Samen met de private sector streeft de stad naar een goede mix van grootte, type, (niet) grondgebonden, huur- en koopwoningen. De stad zet niet alleen in op woontypologieën geschikt voor alle levensfases, maar focust ook op de kwaliteit en de betaalbaarheid ervan. De stad zet hier onder andere op in met nieuwe financieringsvormen voor kwalitatieve en betaalbare woningen op eigen gronden en een kwaliteitsverhoging van het eigen patrimonium.

JONG TOT OUD VOELEN ZICH THUIS IN DE WIJK

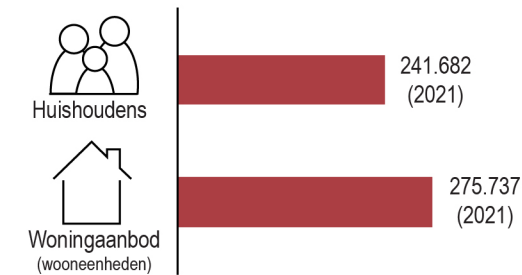
Antwerpen wil een inclusieve stad voor iedereen zijn en zet daarom in op woonomgevingen met toegankelijke en bereikbare basisvoorzieningen, waarin iedereen (ouderen, jongeren, kinderen, ...) zich veilig kan bewegen. Naast bruisende stedelijke voorzieningen, verhogen basisvoorzieningen op wijkniveau de aantrekkelijkheid van wonen in de stad. Voldoende bereikbare voorzieningen zorgen voor vitaliteit in de wijk en verhogen de betrokkenheid van bewoners bij hun directe leefomgeving. De stad zet niet alleen in op een bereikbaar voorzieningenniveau maar bouwt ook de woonomgeving kwalitatief uit. Een kwalitatieve woonomgeving draagt bij tot de mentale en fysieke gezondheid, de ontwikkeling en de ontspanning van alle buurtbewoners en bestaat uit voldoende publieke ruimte waarin iedereen (de allerkleinsten en de oudsten, sporters, tieners, mensen met een handicap, gezinnen,...) elkaar kan ontmoeten, bewegen, spelen en tot rust komen.

KANSEN & UITDAGINGEN

WOONVRAAG EN -AANBOD

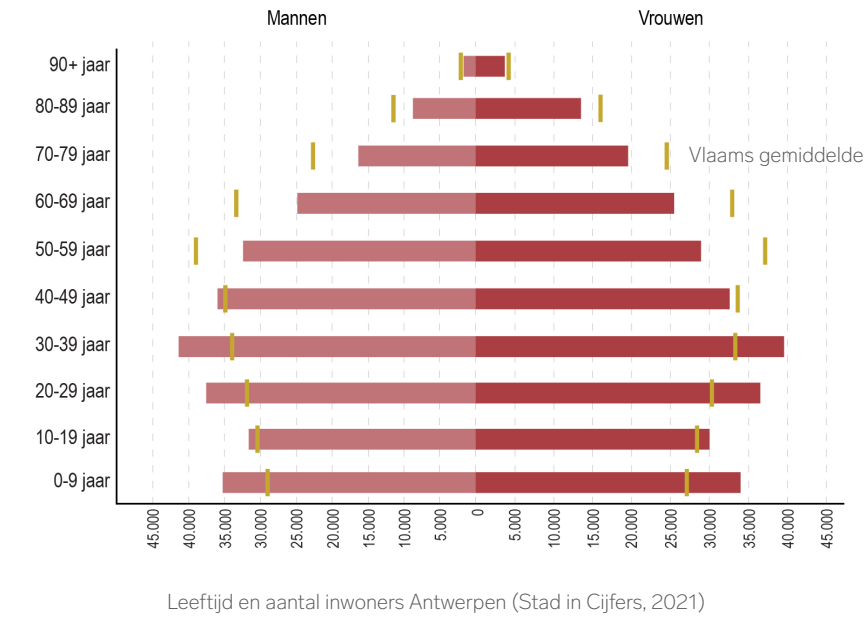
Antwerpen is qua inwoneraantal de grootste stad van Vlaanderen. Ze telt anno 2021 ongeveer 530.000 inwoners en ca. 242.000 huishoudens.⁴² Het woningaanbod in 2021 bestaat uit ca. 276 000 wooneenheden⁴³. Tussen 2021 en 2031 zal het aantal huishoudens verder aangroeien met een totaal van ca. 27.000, dit betekent een groei van 3% in 10 jaar⁴⁴. In de afgelopen jaren kwamen er jaarlijks gemiddeld 1.890⁴⁵ nieuwe wooneenheden bij. Grootchalige woonprojecten op het Eilandje, Eksterlaar, de Slachthuissite en Nieuw Zuid dragen in belangrijke mate bij aan de groei van het woningaanbod. Het bestaande en het verwachte woonaanbod kunnen, op basis van deze prognoses, de kwantitatieve groei van de bevolking opvangen. Dit betekent echter niet dat vraag en aanbod steeds in evenwicht zijn op het vlak van het woningtype, woningsoort, de betaalbaarheid en de woonkwaliteit.

Eén op de drie woningen ontstaat door het opsplitsen van grotere woningen in kleinere



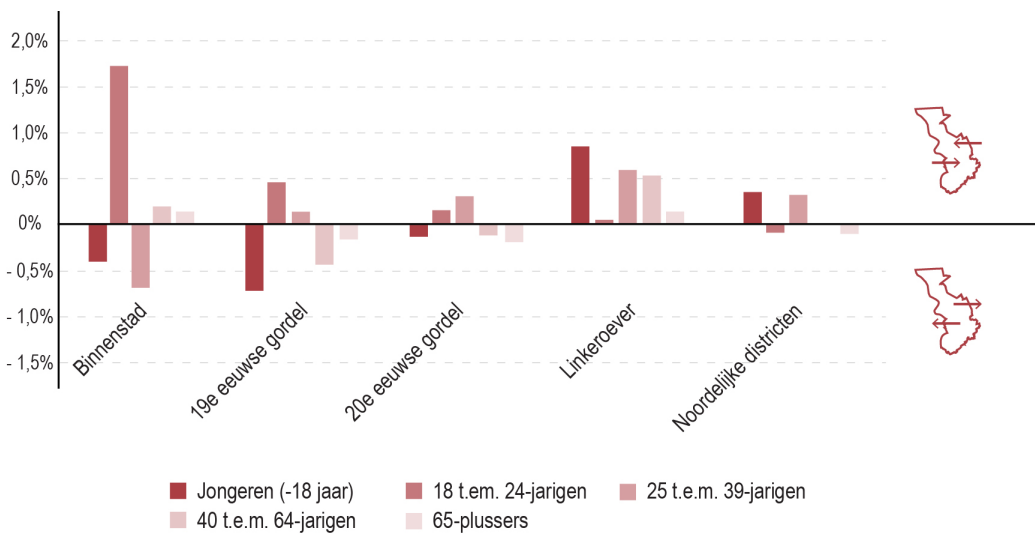
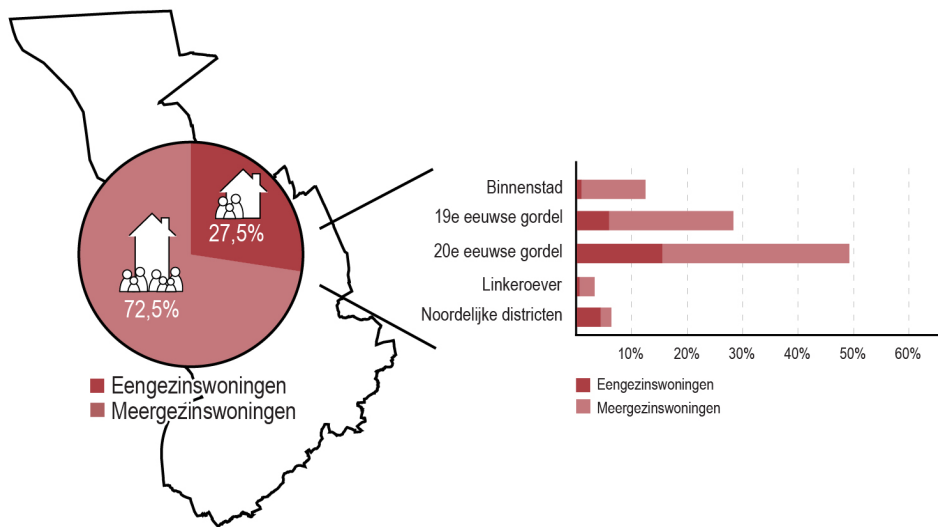
woonunits. 72.5%⁴⁶ procent van het totale woonaanbod bestaat uit meergezinswoningen gericht op eenpersoons- of kleinere gezinnen, wat meer is dan het Vlaamse gemiddelde⁴⁷. Zowel in Intra Muros, op Linkeroever als in de 20^{ste} -eeuwse gordel zijn meergezinswoningen oververtegenwoordigd. Dit speelt weliswaar in op de Vlaamse tendens richting kleinere huishoudens, maar biedt weinig kansen voor de gezinsvormen die meer ruimte nodig hebben.

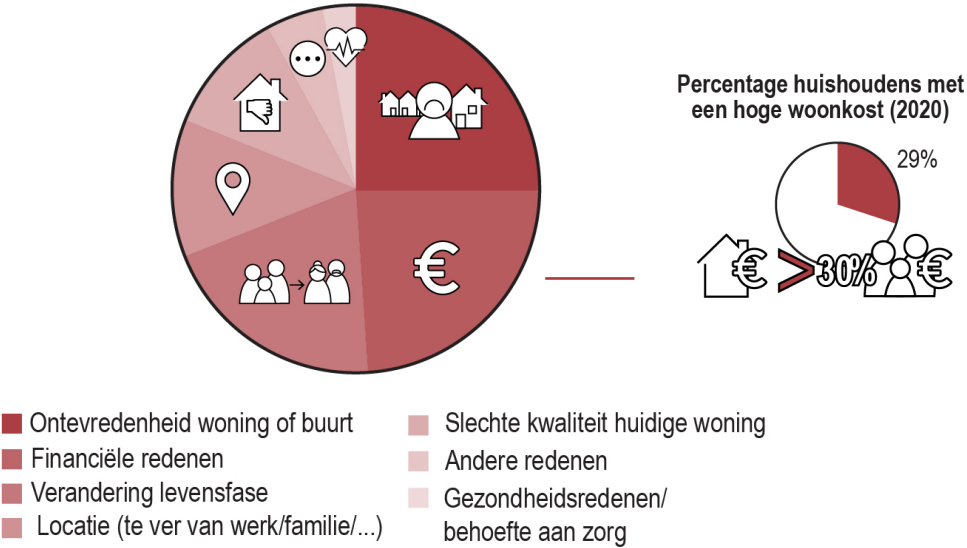
Antwerpen kent een jonge bevolking met een hoog aandeel kinderen, tieners, starters en jonge gezinnen. De meeste verhuisbewegingen (2020)⁴⁸ naar en uit de stad doen zich voor binnen de jongere leeftijdsgroepen. Vooral bewoners tussen 18 en 39 jaar verhuizen



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 Linkeroever. Uit bevestigingen blijkt dat na vijf jaar 76% nog in de stad woont. Dit aandeel blijft constant over de jaren heen. Het negatieve verhuissaldo van kinderen (-18 jaar) en bevolking 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 verhuizen⁴⁹. Het voorzien van nieuwe, betaalbare

woontypologieën gericht op gezinnen en ouderen is een belangrijke uitdaging voor de stad. De betaalbaarheid van de woningen in de stad vormt ook één van de belangrijkste verhuismotieven. Anno 2020 geeft ongeveer 30% van de Antwerpse bevolking meer dan 30% van het gezinsinkomen uit aan wonen⁵⁰. Het inzetten op nieuwe en betaalbare woonvormen, -typologieën en -formules vormt daarom een grote uitdaging. De reeds opgezette experimenten en ervaringen van de stad, zoals bijvoorbeeld het erfpachtmodel in de





Verhuismotieven (Stad in Cijfers, 2020)



Cadixwijk⁵¹, geven op korte termijn belangrijke inzichten over het succes, de valkuilen en de impact op betaalbaarheid van deze nieuwe woonvormen- en formules. Ook bestaande woonformules zoals sociale woningen, bescheiden woningen, betaalbare woningen, ... kunnen tegemoet komen aan de uitdagingen inzake betaalbaar wonen.

Volgens een objectieve beoordeling kende ruim de helft van de Antwerpse woningen in 2016 een goede woonkwaliteit⁵². Dit betekent dat 43% van de Antwerpse woningen (in 2016) een lage woonkwaliteit kende. Deze woningen voldeden niet aan de elementaire veiligheids- en gezondheidsnormen uit de Vlaamse Wooncode⁵³. Hierbij gaat het zowel om koopwoningen (cfr. noodkoop) als huurwoningen waar voornamelijk huishoudens met lage inkomens terecht komen. De stad zette de laatste jaren samen met AG Vespa sterk in op de renovatie van haar eigen patrimonium, onder andere de renovatie van het Begijnhof en de Arenawijk. 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 inzetten op de (duurzame) renovatie van woningen, de strijd tegen leegstand, verkrotting, verwaarlozing en huisjesmelkerij.

WOONOMGEVING

Een combinatie van factoren maakt van Antwerpen een aantrekkelijke woonstad. De aanwezigheid en concentratie van zowel

stedelijke als basisvoorzieningen vormt één van de grote voordelen van wonen in de stad. Doordat grotere woningen opgedeeld worden in kleinere entiteiten, binnengebieden verdicht worden en er veel grootschalige nieuwbouwprojecten worden gerealiseerd, verhogen de dichtheden in bepaalde delen van Antwerpen. De uitdaging is om het voorzieningenniveau af te stemmen op deze hogere dichtheden zodat er voldoende voorzieningen zijn voor alle inwoners.

Naast het belang van voorzieningen in de buurt speelt de kwaliteit van de woonomgeving een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van Antwerpen als woonstad. Uit het woononderzoek van de KU Leuven⁵⁴ blijkt dat de Antwerpenaren meer rust, groen, (verkeers)veiligheid en gezonde leefomstandigheden in hun leefomgeving wensen. In combinatie met de nood aan betaalbare en kwaliteitsvolle woontypologieën is de kwaliteit van de woonomgeving een belangrijke factor om de stad te verlaten. Veel recente stadsvernieuwingsprojecten spelen reeds in op deze uitdagingen. Zo zullen de leefbaarheidsprojecten in de Ringzone zorgen voor meer groen en geluidsbuffering en wordt op lokale schaal gezocht naar het wegwerken van de groentekorten (zie Veerkrachtig Landschap). Daarnaast zette de stad reeds sterk in op maatregelen, zoals een lage-emissiezone (LEZ), om de luchtkwaliteit te verbeteren. Antwerpen wil in het ruimtelijke beleid blijvend inzetten op een gezonde en kwalitatieve leefomgeving met voldoende groene en toegankelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken.

RUIMTELIJKE BOUWSTENEN



© Fredrik Beyens



© Frederik Beyens

Om ruimte te geven aan de stad van morgen, is het nodig om een aantal ruimtelijke bouwstenen te bewaren, te versterken en/of uit te breiden. Voor de Levendige Woonstad gaat het daarbij om:

1. De uitbouw van vijf samenhangende stadsdelen.
2. Het bestendigen van bestaande en het uitbouwen van nieuwe (lokale) kernen of centraliteiten.

BOUWSTEEN 1. VIJF RUIMTELIJK SAMENHANGENDE STADSDELEN

Antwerpen heeft een diverse ruimtelijke structuur waarin zeven deelgebieden worden onderscheiden: de Schelde, Intra Muros, Over De Ring, 20^{ste} -eeuwse gordel, Linkeroever, noordelijke districten en de haven- en kanaalzone. Deze gebieden hebben elk een eigen identiteit en bijhorende ruimtelijke uitdagingen op vlak van verdichting, groene ruimte, publieke ruimte en voorzieningen. Elk samenhangend stadsdeel vraagt bijgevolg een andere ruimtelijke aanpak en strategie. Vijf van deze deelgebieden zijn relevant voor de woonstad en de belangrijkste kenmerken en opgaven voor wonen worden daarom in dit hoofdstuk beschreven. In het derde deel van de strategische visie komen de alle deelgebieden meer in detail aan bod.

Intra Muros

De historische binnenstad (zone tussen Schelde en Leien) en de 19^e -eeuwse gordel (zone tussen Leien en Ring) zijn in trek als woonlocatie omwille van het groot voorzieningenaanbod

op stedelijk en wijkniveau. De verschillende stadsvernieuwingsprojecten van de voorbije decennia hebben hier toe bijgedragen. In de vaak sterk verdichte gebieden is het gebrek aan publieke en groene ruimte een belangrijk aandachtspunt. Voortbouwend op het s-RSA en de Beleidsnota van de Stadsbouwmeester⁵⁵, zijn een samenhangende, overkoepelende visie in combinatie met fijnmazige stadvernieuwing hier aan de orde. Het gaat vaak om punctuele ingrepen ('*Renovatio Urbis*') met aandacht voor extra vergroening. Alle ruimtelijke ingrepen dienen bovendien te gebeuren in harmonie en met voldoende aandacht voor de bestaande historische bebouwing.

Sprong over de Ring

De 20^{ste} -eeuwse gordel, het gebied tussen de Ring en de stadsgrens, bestaat uit verschillende districten met verschillende identiteiten. De groei van dit stadsdeel vond plaats na de Tweede Wereldoorlog toen de jonge bevolking de stadsuitbreiding in gang zette. Vandaag wonen er heel wat verschillende types gezinnen en is er een gevarieerd aanbod aan woontypologieën. Dit betekent niet dat het woonaanbod momenteel tegemoet komt aan ieders wensen⁵⁶. Het uitgebreid voorzieningenaanbod en het uitbreidend openbaar vervoersnetwerk bieden de 20^{ste} -eeuwse gordel kansen voor nieuwe vormen van stadsvernieuwing en weloverwogen verdichting.

Sprong over de Rivier: Linkeroever

Linkeroever heeft een meer gepland, modernistisch karakter en verschilt daarin van de andere stadsdelen. Het is het deelgebied met het hoogste aandeel publiek groen⁵⁷. Er is ruimte voor weloverwogen verdichting, zowel punctueel als via grotere masterplannen. Op niveau van voorzieningen is er op alle niveaus

nood aan uitbreiding en verbreding. Dit geldt voor basis- en wijkvoorzieningen, maar ook voor metropolitaanse attractiepolen.

Over de Ring als lasnaad

De Ring dient als lasnaad tussen de stadsdelen Intra Muros en de 20^{ste} -eeuwse gordel. Het project De Grote Verbinding zet als mobiliteits- en leefbaarheidsproject in op het ontlasten van de Ring en vermindert de barrièrewerking. Het project integreert groen in het stedelijke landschap en vangt zo tekorten van de 19^e en de 20^{ste} -eeuwse gordel op⁵⁸. De woningen en gebouwen gelegen aan de Ring vormen nieuwe voorkanten naar deze nieuwe publieke ruimte. Bijkomende verdichting in de vorm van slimme, creatieve en hoogkwalitatieve stadsvernieuwingprojecten kunnen de bevolkingsgroei mee opvangen.

Noordelijke districten

De Noordelijke districten onderscheiden zich met hun landelijk karakter van de andere stadsdelen, elk met hun eigen karakter en identiteit. In deze kernen kan punctueel worden verdicht in functie van de gewenste kernversterking, rekening houdend met het landelijke en dorpse karakter. Er is reeds veel groen aanwezig rond en in de kernen, maar dit groen kan nog beter in de kern geïntegreerd worden. De kernen moeten uitgerust zijn met voldoende basisvoorzieningen om de levendigheid te garanderen.

BOUWSTEEN 2. BESTENDIGEN VAN BESTAANDE EN UITBOUWEN VAN NIEUWE (LOKALE) CENTRALITEITEN

Een centraliteit is een bundeling van activiteiten die een belangrijke structuur geeft aan de wijk en bijdraagt tot een stedelijke vitaliteit. Iedere kern of centraliteit heeft zijn eigen karakter, leefstijl en identiteit. Ze zijn sterk ingebed in hun omgeving en de bewandelbaarheid en bereikbaarheid van (basis)voorzieningen staat steeds centraal.

Antwerpen heeft zowel historische centraliteiten, plekken die gevestigde waarden zijn voor de Antwerpenaar, als nieuwe centraliteiten. Deze ontstaan door o.a. nieuwe woonontwikkelingen met voorzieningen, bij de bouw van een nieuwe voorziening (bijvoorbeeld een nieuw ziekenhuis of de verdere uitbouw van de handelszone) of de ontwikkeling van een nieuwe knooppunt door een gewijzigd mobiliteitsaanbod.

De centraliteiten kunnen ingedeeld worden in drie schaalniveaus op basis van hun invloedsszone of aantrekkingskracht en verhouding tussen het aandeel woningen en voorzieningen of stedelijke diensten. Het is immers deze functionele dynamiek die de aantrekkingskracht bepaalt. De drie schaalniveaus zijn:

- Hoogdynamische centraliteiten: dit zijn de grootste centraliteiten waar een veelheid aan verschillende voorzieningen aanwezig is. Hun aantrekkingskracht reikt tot buiten het stedelijk gebied. Deze plekken spelen vaak een rol in de Slimme Netwerkstad en zijn goed bereikbaar via het openbaar vervoer.

- Stedelijke centraliteiten: dit zijn concentraties van diverse voorzieningen binnen wijken met een gemiddelde woondichtheid. De centraliteit speelt een belangrijke rol in de eigen wijk en trekt bezoekers aan tot een straal van 2-5 km.
- Laagdynamisch of landelijke centraliteiten: deze centraliteiten ontstaan in de woonkernen met een dorps- of lokaal karakter en zijn gelinkt aan de basisvoorzieningen. De dichtheid is er vaak laag. Ze spelen een rol voor de lokale inwoners op schaal van de buurt.

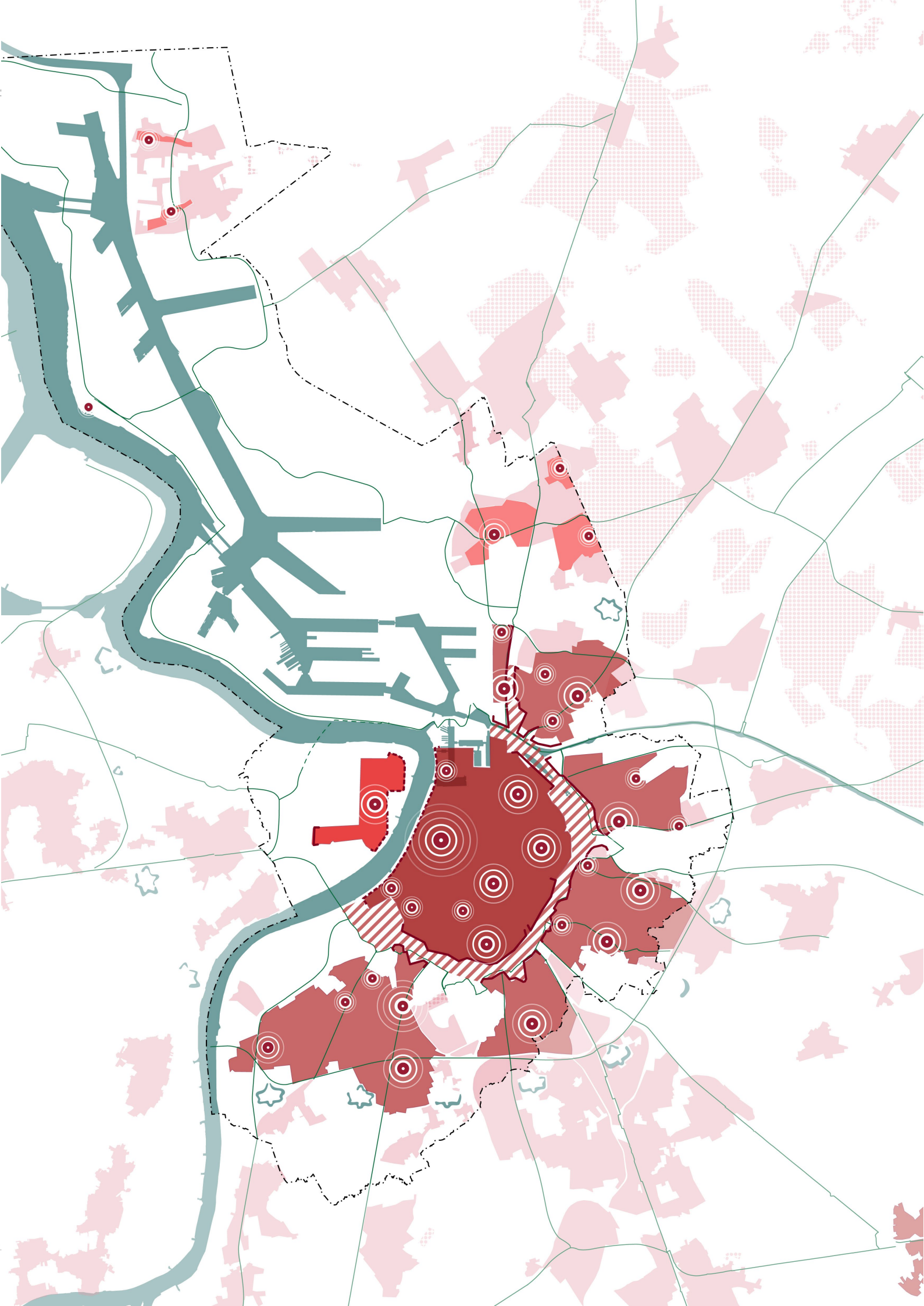
Het ruimtelijke vraagstuk of de (her) ontwikkelingskansen per centraliteit zijn verschillend, inspelend op de bestaande identiteit. Verschillende

transformatiemechanismen kunnen van toepassing zijn zoals bijvoorbeeld strategische verdichting of de introductie van een nieuw programma. De hoeveelheid aan centraliteiten moet steeds in verhouding zijn met de ruimtelijke draagkracht van een gebied.

**ONDERZOEKSVRAAG.
CENTRALITEITEN**



De methodologie en de categorisatie van de centraliteiten zal verder ontwikkeld worden in de volgende fases van het SRA. In deze conceptnota wordt een eerste aanzet gegeven waarbij de principes van en de noodzaak voor centraliteiten worden onderbouwd.



CONCEPT VISIEKAART LEVENDIGE WOONSTAD

- Kerngebied Intra Muros
- Kerngebied Ring als lasnaad
- Kerngebied Sprong over de Ring: 20e eeuwse gordel
- Kerngebied Sprong over de Rivier: Linkeroever
- Kerngebied Noordelijke districten
- Fragmenten buiten de kern
- Woonparken
- Fietsnetwerk
- Hoogdynamische centraliteit
- Stedelijke centraliteit
- Laagdynamische of landelijke centraliteit

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



De ruimtelijke strategieën zijn principes die overal in de stad, in meer of mindere mate, aan de orde zijn en bijdragen tot een Levendige Woonstad. Ze zullen bij de verdere uitwerking van het SRA verder verfijnd en waar nodig gebiedsgericht gedifferentieerd worden. De ruimtelijke strategieën voor de Levendige Woonstad zijn:

1. Gedifferentieerde en gebiedsgerichte verdichtings- en vergroeningsstrategieën.
2. Uitbreiding van het huidig woonbestand.
3. Voorzien van kwalitatieve woningen in een gezonde en groene woonomgeving.
4. Uitgebreid voorzieningenaanbod op wijkniveau.
5. Inclusieve en toegankelijke publieke ruimte in woonomgevingen.

STRATEGIE 1. GEDIFFERENTIEERDE EN GEBIEDSGERICHTE VERDICHTINGS- EN/OF VERGROENINGSSTRATEGIEËN

Om tot aangename, leefbare, evenwichtige woonwijken te komen, is het belangrijk om verdichtings- of vergroeningsstrategieën weloverwogen in te zetten.

Verdichting van het woonweefsel gaat over het creëren van bijkomende woningen. Verdichting helpt om het ruimtelijke rendement op bepaalde plaatsen te verhogen en zo groene, open en publieke ontmoetingsruimte te vrijwaren. De stad zet daarom in op verdichting in centraliteiten en ter hoogte van multimodale knopen. Dit versterkt ook de duurzame nabijheidslogica en de bereikbaarheid van

deze locaties. Verdichting en de uitbouw van bijkomende wooneenheden moeten hand in hand gaan met de uitbouw van basisvoorzieningen. Het voorzieningenaanbod moet zich steeds verhouden tot de woondichtheid om te zorgen voor voldoende en bereikbare voorzieningen voor alle bewoners. Daarnaast is een hoogkwalitatieve publieke ruimte cruciaal voor de leefbaarheid van de buurt, vooral in gebieden met een verhoogde dichtheid.

Om verdichtingsstrategieën te laten inspelen op de klimaatuitdaging zijn een aantal randvoorwaarden essentieel. Dat gaat bijvoorbeeld over het aanbieden van meer kwaliteitsvol groen en ruimte voor water in zowel de publieke als private binnengebieden en het werken aan groencompensatie op gebouwen. Verdichting is dan ook niet overal de ideale strategie om tot evenwichtige en leefbare wijken te komen. De stad zet daarom ook in op strategische vergroening. Dit betekent dat ruimte wordt vrijgemaakt voor kwalitatief groen of waterinfiltratie- en buffering en dit op plekken met een tekort aan toegankelijk en kwalitatief groen of op niet geschikte locaties zoals overstromingsgevoelige of slecht bereikbare wijken. De verdere vergroeningsstrategieën op de verschillende schaalniveaus van de stad zijn omschreven in het deel Veerkrachtig Landschap.

STRATEGIE 2. UITBREIDING VAN HET HUIDIGE WOONBESTAND

De stad moet ruimte bieden aan voldoende grote woningen met een eigen buitenruimte zodat het woonaanbod ook inspeelt op de noden van gezinnen. Ook kleinere eengezinswoningen voor eenoudergezinnen of koppels zonder kinderen blijven belangrijk. Dit kan zowel door het omvormen van het bestaande woonbestand als door kwalitatieve nieuwbouw. Ook nieuwe woonvormen en -formules kunnen deze woonwensen mee opvangen. De introductie van het familie-appartement, de uitbouw van collectieve woonvormen, cohousing met ondersteuning van dienstencentra, zorgwoningen of kangoeroewoningen bieden diverse nieuwe woonmogelijkheden. Door meer ruimten te delen kunnen woningen gecompacteerd worden zonder minder leefruimte aan te bieden.

In het kader van een meer duurzame stad zijn ook de aanpasbaarheid van het woonweefsel en de aanwezigheid van flexibele woonvormen aan de orde. Zo kunnen bijvoorbeeld leegstaande kantoorgebouwen omgevormd worden tot appartementen. Ook modulair bouwen (aanpasbare en/of uitbreidbare woonunits) kan kleinschalige groei binnenin een gebouw toelaten. Zo kunnen twee woonunits samengevoegd worden tot één woonunit of kan een kangoeroewoning of begeleid zelfstandig wonen georganiseerd worden in één gebouw.

Tot slot is ook de betaalbaarheid een belangrijke sleutel tot succes. Ook hier kunnen verschillende strategieën toegepast worden. Strategische publieke grondposities kunnen ingeschakeld worden voor het uitbouwen van verschillende woontypologieën en woonformules, alsook

het inlossen van tekorten van noodzakelijke voorzieningen. In samenwerking met private ontwikkelaars moet dit toelaten de gewenste programmatie en densiteit te realiseren. Samen met de private sector streeft de stad naar een goede mix van grootte, type, (niet) grondgebonden, huur- en koopwoningen.

**ONDERZOEKSVRAAG.
BETAALBAAR WONEN**



Vandaag experimenteert de stad met het uittesten van een erfpachtmodel in de Cadixwijk, waarbij de grond in eigendom blijft van de stad. Daarnaast worden de Fierensblokken gerenoveerd en worden er o.a. 122 betaalbare huurwoningen gerealiseerd. De gerenoveerde gebouwen zullen veel energiezuiniger zijn en gebruikmaken van hedendaagse en duurzame technieken. Andere nieuwe financieringsvormen, zoals woonvennootschappen en meegroeiwoningen worden onderzocht. Het onderzoek naar de betaalbaarheid van wonen zal verder aan bod komen in het beleidskader Instrumentarium.

STRATEGIE 3. KWALITATIEVE WONINGEN IN EEN GEZONDE WOONOMGEVING

Naast een divers aanbod is ook de kwaliteit van de woning van belang. Om aan de goedgekeurde klimaatdoelstellingen te voldoen moet jaarlijks minimaal 3% van het woonpatrimonium gerenoveerd worden naar een voldoende kwalitatief energetisch peil, een energieprestatiecertificaat (EPC) label A. Dit geldt voor alle gebouwen: eengezinswoningen, meergezinswoningen, kantoren en voorzieningen. Elke wijk kent hierin zijn eigen uitdagingen. De kapitaalkracht van de bewoners, de fysische eigenschappen van de gebouwen of de erfgoedwaarde zullen telkens de renovatiestrategie beïnvloeden. Ook de nabijheid van de toekomstige warmtenetten bieden andere opportuniteiten per wijk.

Daarnaast hebben ook de aspecten hitte, geluid en luchtkwaliteit een invloed op de woonkwaliteit. In het geluidsactieplan⁶⁰ wordt bepaald dat bij nieuwe stadsontwikkelings- en stadsvernieuwingprojecten rekening gehouden moet worden met geluidshinder. Dit gaat onder meer om de locatiekeuze voor woningen en geluidsgevoelige functies zoals scholen of kinderdagverblijven, alsook om de inplanting van gebouwen. Dit kan resulteren in luwtegebieden binnenin het woonweefsel. Een gelijkaardige strategie kan toegepast worden voor luchtkwaliteit en hitte waardoor gezonde en koele binnengebieden ontstaan.

Ook de woonomgeving zelf heeft een grote impact op het (psychologische) welzijn en de gezondheid van de burgers⁶¹. De integratie van groenblauwe structuren zorgt voor een reductie van hoge geluid-, lucht- en hitteniveaus in de stad. Meer groen en blauw in de woonomgeving

zorgt met andere woorden niet alleen voor een betere luchtkwaliteit, maar ook voor een stille en verkoelde stad. Groen in de buurt is voor veel inwoners van de stad daarom een belangrijke motivatie om zich ergens te vestigen. Het voorzien van groen op wandelafstand is dus belangrijk om alle inwoners te laten genieten van het realiseren van inclusieve en toegankelijke publieke ruimte in de woonomgeving en het veerkrachtige stadslandschap (zie Veerkrachtig Landschap). Bij het vergroten van het groenareaal van Antwerpen door het strategisch verdichten en waar nodig vergroenen (zie strategie 1), zet de stad daarom in op het wegwerken van groentekorten. Deze doen zich voornamelijk in de wijken in Intra Muros voor⁶². Ook de tekorten aan koelteplekken worden weggewerkt. Andere initiatieven zoals bijvoorbeeld het vergroenen van schoolterreinen en deze 's avonds en in het weekend openstellen voor breed publiek kunnen het groenaanbod en het aanbod aan koelteplekken vergroten.

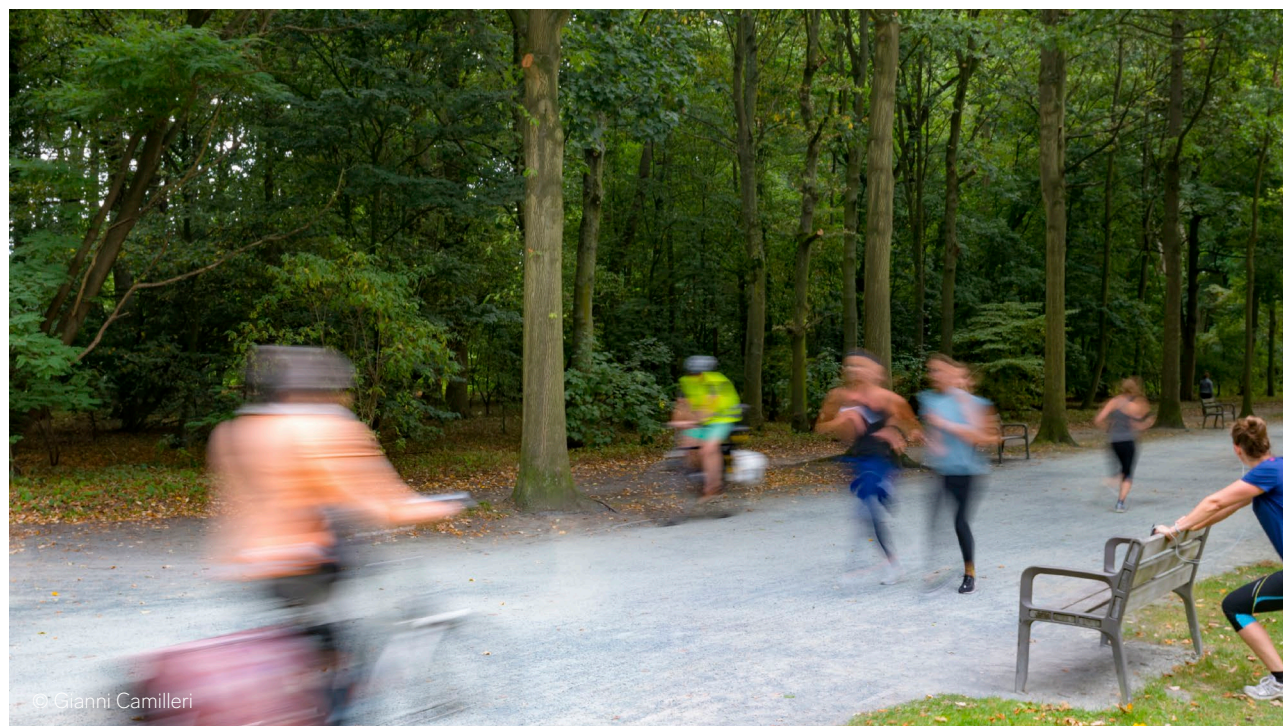
**STRATEGIE 4. UITGEBREID
VOORZIENINGENAANBOD OP WIJKNIVEAU**

Een voldoende groot en aangepast aanbod aan basis- als maatschappelijke voorzieningen draagt bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen. De uitdaging bestaat erin om de voorzieningen goed in te passen zodat deze toegankelijk zijn voor iedereen.

Basisvoorzieningen zoals een supermarkt, kleinschalige winkels, dokter, apotheker, ... ondersteunen het dagelijkse leven in de stad. Deze verschijnen zowel geclusterd als punctueel tussen het woonweefsel.



© Frederik Beyens



© Gianni Camilleri

Maatschappelijke voorzieningen (scholen, kinderopvang, dienstencentra, zorgvoorzieningen, gezondheids- en sociale diensten of cultuurcentra) nemen een cruciale rol op in de wijk en zorgen voor de verbindingen tussen buurtbewoners. Dit soort voorzieningen maken ontmoetingen en verbindingen tussen buurtbewoners mogelijk. Voorzieningen voor de allerkleinsten en ouderen vragen daarbij extra aandacht. Zo zijn bijvoorbeeld nabije en toegankelijke zorgvoorzieningen belangrijk voor alle bevolkingsgroepen.

Er is steeds de afweging nodig tussen het eerder monofunctioneel ontwikkelen van functies of net in te zetten op verweving in het (woon)weefsel. Deze afweging verschilt naargelang het type wijk en de bestaande en gewenste voorzieningen of functies. Een mogelijke oplossing schuilt in meervoudig ruimtegebruik of het gebruiken van bestaande ruimtes voor verschillende doeleinden. Zo ontstaan concepten zoals 'de brede school' waarbij de leslokalen ook 's avonds opengesteld worden voor het verenigingsleven of ontstaan atypische buurtcentra. Een bibliotheek of ruimte in een ziekenhuis worden zo ontmoetingsplekken waarbij interactie tussen inwoners gestimuleerd wordt. Ook economische verweving is een belangrijke opgave zodat de woon- en werkgelegenheden sterker aan elkaar gekoppeld worden (zie Slimme Netwerkstad).

Voorzieningen moeten ook meegroeien met de uitbouw van het woonpatrimonium en stadsvernieuwingsprojecten om alle bewoners in hun behoefte te kunnen voorzien en nabijheid te garanderen. Hierdoor verkleint de verplaatsingsafstand en kunnen verplaatsingen makkelijker te voet of met de fiets uitgevoerd worden. Een sterkere clustering van functies

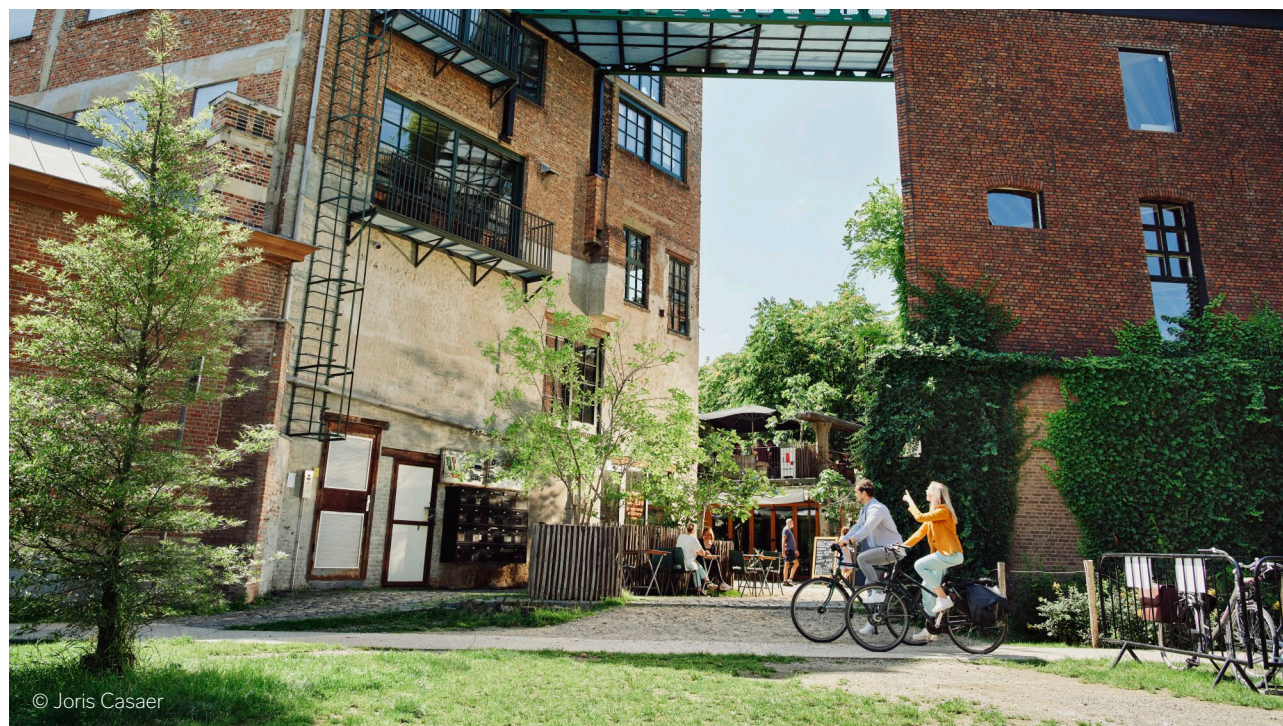
en meer dense bewoning verhoogt ook het potentieel voor openbaar vervoer. Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit staat zo steeds in wisselwerking met elkaar.

STRATEGIE 5. INCLUSIEVE EN TOEGANKELIJKE PUBLIEKE RUIMTE IN DE WOONOMGEVING

Inclusieve, hoogkwalitatieve en toegankelijke publieke ruimte met verblijfs- en ontmoetingsplekken in de nabije woonomgeving spelen een centrale rol in de ambitie om tot een levendige en evenwichtige woonstad te komen. Dit zijn plaatsen waar zowel samen als apart verschillende vormen van activiteiten kunnen plaatsvinden: bewoners kunnen hier elkaar ontmoeten, bewegen en tot rust komen. Naast maatschappelijke en basisvoorzieningen stimuleert ook een toegankelijke, gedifferentieerde publieke ruimte in de woonomgeving ontmoetingen en zorgt bijgevolg voor verbinding tussen bewoners⁶³.

Het is belangrijk om oog te hebben voor alle gebruikers. Daarbij is extra aandacht nodig voor groepen die momenteel vanuit een conflict vermijdende houding weinig gebruik durven maken van de publieke ruimte. De uitbouw van een ondersteunende en toegankelijke publieke ruimte bestaat uit een aantal concrete strategieën:

- De inrichting van publieke verblijfsruimten voor sport in de onmiddellijke woonomgeving heeft een positieve impact op het beweeggedrag in de buurt.⁶⁴ Het kan gaan over ruimte die speciaal wordt ingericht om sporten te



faciliteren (bijvoorbeeld basketbalpleintjes, fitnessstoestellen, ...) maar ook om ruimte die zelforganisatie toelaat (bijvoorbeeld grasveldjes zie zich lenen voor voetbal, yoga, ...).

- Een aanbod aan kwalitatieve groene, publieke ruimte om te verpozen zorgt voor een betere gezondheid van de bewoners⁶⁵.
- Ruimte voor vermaak is gericht op iedereen, inclusief de (aller)kleinsten, jongeren 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. Ouderen hebben ook nood aan aansluiting met burens en worden zo gestimuleerd om er meer en zelfstandig op uit te trekken. Ook onderweg moeten voldoende beweegaanleidingen en rustgelegenheden voorzien worden⁶⁶.
- Om vlot en veilig tot deze verblijfsplekken te komen, is er nood aan veilige verbindingen. Een fijnmazig netwerk van zachte routes, of nerven (zie Veerkrachtig Landschap) met onder andere groene doorsteken in het stedelijke weefsel is daarom noodzakelijk.
- Sociale controle speelt een belangrijke rol in het veiligheidsgevoel van de publieke ruimte. Het is een belangrijk element om ruimtelijk zoveel mogelijk op in te spelen en het veiligheidsgevoel van zwakkere groepen te verhogen op het openbaar domein.
- Om inclusieve openbare plekken te bekomen, is het belangrijk om claimgedrag terug te schroeven. Een decentrale inrichting met meerdere publieke plekken, in plaats van één grote publieke ruimte, zwakt de impact van mogelijk claimgedrag af.

2

Slimme netwerkstad

AMBITIE

Antwerpen is een hotspot voor ondernemen, kennis en creativiteit. De nabijheid en intensieve uitwisseling van ideeën, goederen en energie maakt van Antwerpen een bruisende en duurzame stad die via de haven rechtstreeks verbonden is met de rest van de wereld. Om de troeven als korte-afstandstad volop te benutten, wil Antwerpen ook in de toekomst ruimte blijven bieden aan een brede waaier aan bedrijven, van start-ups tot gevestigde waarden. Elk op de juiste plaats. Tegelijkertijd wordt in de slimme netwerkstad zowel boven- als ondergronds geïnvesteerd in de uitbouw van netwerken die zorgen voor een betere multimodale mobiliteit en een duurzame uitwisseling van energie, water en goederen.

De stad van morgen is een metropool in zakformaat die verbonden is met de regio, met de juiste schakels op de juiste plaats.

LEVENDIGE PLEKKEN VERBINDEN WIJK, STAD EN REGIO

De stad is het decor van menselijke mobiliteit en interactie. De knooppunten waar verschillende vervoersnetwerken samenkomen, vormen niet enkel de draaischijf in het vervoerssysteem, maar zijn ook plekken van ontmoeting die voor mensen uit de regio als toegangspoort tot de stad fungeren. Omwille van hun goede multimodale bereikbaarheid bieden deze locaties bijzondere potenties voor stedelijke ontwikkelingen. De aandacht voor kwalitatieve publieke ruimte en het mengen van functies zorgt voor levendigheid en sociale controle op verschillende uren van de dag en week. Op die manier ontstaan nieuwe identiteitsbepalende plekken op mensenmaat. Antwerpen blijft ook inzetten op internationaal toonaangevende culturele en recreatieve infrastructuur gekoppeld aan een bruisend kernwinkelgebied. Dit versterkt de attractiviteit en uitstraling van de stad voor bezoekers. Toerisme vormt een belangrijke bron voor jobcreatie en economische ontwikkeling. De uitbreiding van bestaande en de bouw van nieuwe toeristische, culturele of recreatieve voorzieningen in de stad vormen bovenlokale hotspots die de stadsvernieuwing een extra boost geven.

RUIMTE VOOR ONDERNEMEN

De stad biedt mogelijkheden voor het uitbouwen van een ondernemerscarrière en biedt daarom ruimte aan een brede waaier aan bedrijven, van klein tot groot. In de korte-afstandstad is het belangrijk om ook productie en maakindustrie in de stad te houden of terug te doen keren. De stad zet in op de verdere uitbouw en kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen, maar ook op verweving van bedrijvigheid met andere functies. Clustering met andere bedrijven en onderzoeksinstellingen zorgt voor agglomeratievoordelen en creëert mogelijkheden voor het sluiten van kringlopen met het oog op circulariteit. Elk bedrijf op de juiste plaats wil zeggen dat naast clustering ook rekening gehouden wordt met de impact op de omgeving en dat er wordt ingespeeld op de multimodale ontsluitingsmogelijkheden (bijvoorbeeld via het water, openbaar vervoer,...).

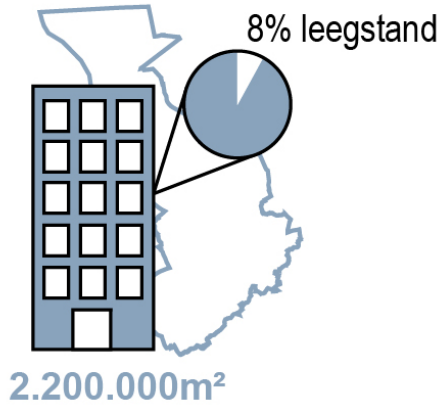
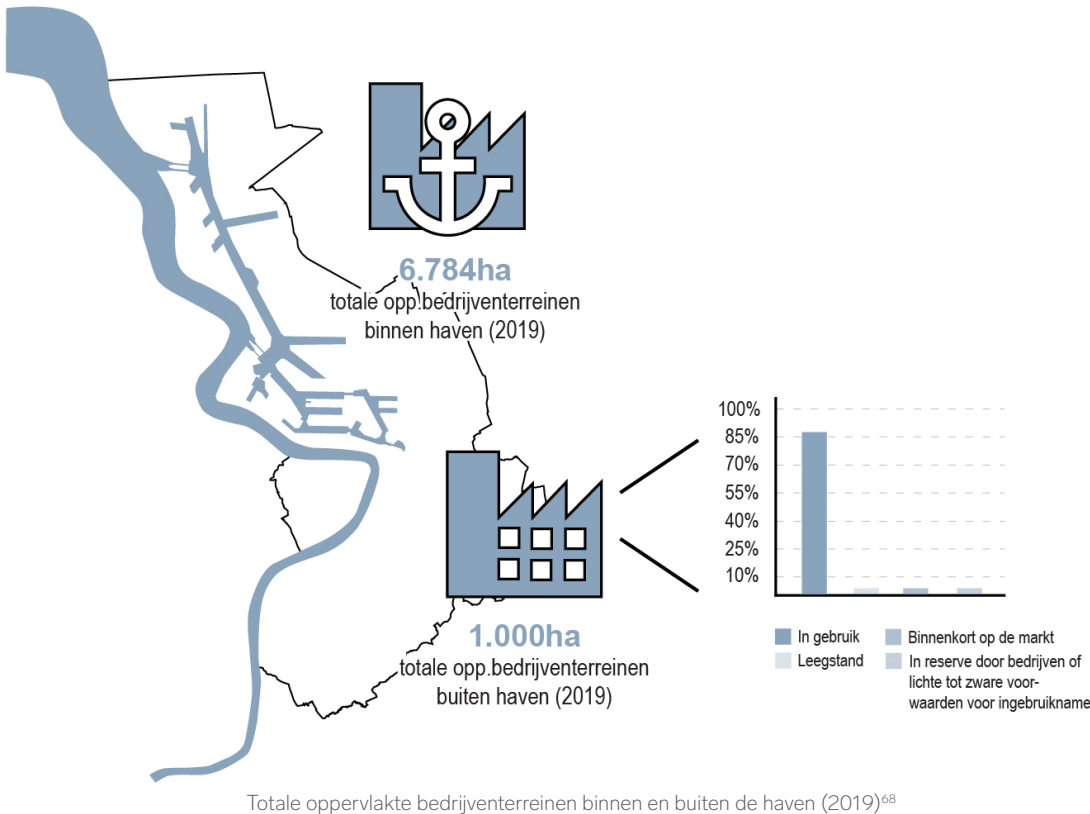
KANSEN & UITDAGINGEN

RUIMTE VOOR BEDRIJVIGHEID

Antwerpen kent met de aanwezigheid van de haven een enorme oppervlakte aan industrie en KMO, zijnde ca. 6784 ha⁶⁷. Ook buiten de haven bestaat er in Antwerpen ongeveer 1000 ha aan bedrijventerreinen. Toch is er nog behoefte aan ruimte voor KMO en industrie. De omvang is afhankelijk van de mate waarin bestaande bedrijvigheid wordt verweven of bestaande terreinen intensiever gebruikt worden. Ook het activeren van onbenutte en leegstaande terreinen kan hieraan bijdragen. In 2019 was 124 ha van de 1000 ha bedrijventerreinen buiten de haven niet in gebruik. Het gaat om terreinen die op korte termijn op de markt komen (Blue Gate, Katwilgweg, ...), terreinen die door bedrijven in reserve worden gehouden of waar lichte tot zware voorwaarden op rusten (39 ha) en

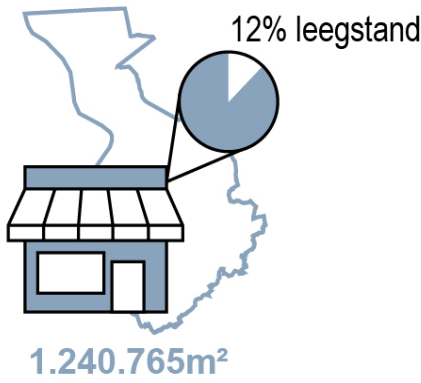
terreinen met leegstand (40 ha)⁶⁹. Trends als digitalisering en verduurzaming van de logistiek zorgen dat maakbedrijven meer verweefbaar kunnen worden. Robotisering en automatisering leiden dan weer tot een grotere ruimtevraag. In de bedrijventerreinen buiten de haven valt het op dat 16 % van de bruikbare terreinen niet benut wordt.

Ongeveer de helft van de kantorenvorraad (2,2 miljoen m²) van Vlaanderen bevindt zich in Antwerpen. Antwerpen kent op vlak van kantoren vooral een vervangmarkt. Er zal vooral ingezet worden op renovatie van verouderde gebouwen, die klein zijn en/of in een onaantrekkelijke omgeving liggen⁷⁰. De uitdaging is dus om de kwaliteit van het aanbod aan kantoren te verbeteren door renovatie of transformatie.

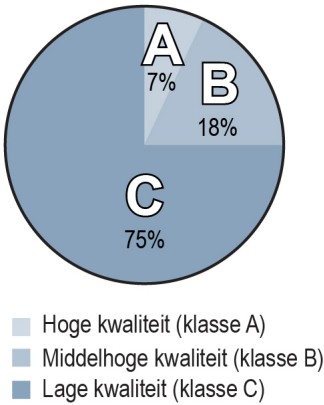


Totale kantoor oppervlakte en leegstand
Antwerpen (2019)

In Antwerpen is er ongeveer 1,4 miljoen m² aan commerciële panden (retail, horeca, ...). Antwerpen heeft een kernwinkelgebied met een sterke (internationale) uitstraling. De detailhandel bevindt zich echter in een versnelde transitie onder druk van e-commerce en internationale (prijs)concurrentie. Dit uit zich in een daling van het aantal verkooppunten en een schaalvergroting. 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.



Totale oppervlakte commerciële panden en leegstand
Antwerpen (2019)



Staat van de kantorenmarkt in
Antwerpen (2019)

ENERGIE EN CIRCULARITEIT

Antwerpen zal de uitstoot van fossiele brandstoffen en de daarbij horende CO²-uitstoot verminderen door onder meer de verwarming van woningen, bedrijven en andere gebouwen aan te pakken. Naast het renoveren en isoleren van gebouwen wordt ook ingezet op het uitwisselen van warmte. Hierdoor kan de restwarmte die op verschillende plaatsen in de stad en de haven aanwezig is, worden aangewend om wijken of bedrijven te verwarmen. Ook de ambitie om de productie van hernieuwbare wind- en zonne-energie verder te stimuleren, is relevant voor het ruimtelijke beleid.

DE ONDERGROND ALS EXTRA DIMENSIE

Ook onder de grond nemen steeds meer verschillende functies ruimte in. De komst van warmtenetten, de aanleg van transportinfrastructuur zoals premetrokokers of de overkapte ring en logistieke functies zoals opslag of parkeren nemen grote delen van de ondergrondse ruimte in beslag. De bodem



blijft ondertussen wel een essentiële rol spelen in de klimaatadaptatie door doorworteling van planten en om de opslag en infiltratie van hemelwater toe te laten. Om ruimte-conflicten of een aantasting van de ondergrond te vermijden is het belangrijk om de ondergrond mee te nemen in de ruimtelijke visie van de stad.

ONDERSTEUNEN VAN MODAL SHIFT

Om de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de doorstroming te kunnen verbeteren streven het Toekomstverbond (2017)⁷² en het Routeplan 2030 naar een modal shift van 50/50. Een overgang naar duurzame vervoersmodi zorgt voor nieuwe en wijzigende ruimtebehoeften. Om een multimodaal netwerk verder uit te bouwen dienen ook nieuwe mobiliteitsknopen en transferia te worden uitgebouwd. De transitie van bezit naar gebruik kan er daarnaast voor zorgen dat er minder ruimte nodig is. De transitie van fossiel naar onder andere elektrisch rijden vraagt daarnaast om elektrische laadplaatsen of -pleinen.

Het ruimtelijke beleid kan aan de modal shift bijdragen door de nood aan verre verplaatsingen te verminderen en door ruimte te bieden aan combimobiliteit. Nabijheid wordt door verdichting en verweving van functies gestimuleerd. Daarnaast kunnen nieuwe oeververbindingen zoals de Oosterweelverbinding en de Scheldebrug bijdragen aan het overwinnen van de barrière die de Schelde vormt.

RUIMTELIJKE BOUWSTENEN



Om ruimte te kunnen geven aan de stad van morgen is het nodig om een aantal ruimtelijke bouwstenen te bewaren, te versterken en/of uit te breiden. Voor de Slimme Netwerkstad gaat het, naast de (fysieke) netwerken op stedelijk niveau, de uitbouw van vijf samenhangende stadsdelen

1. Het bruisende stadshart.
2. Stedelijke ontwikkelingspolen.
3. Bedrijventerreinen.
4. Netwerken.

BOUWSTEEN 1. HET BRUISENDE STADSHART

Het historische stadscentrum (binnen de Leien) vormt samen met het Eilandje en de stationswijk het kloppende hart van de stad. De combinatie van het hoofdkernwinkelgebied, een uitgebreid horeca-apparaat, kennisinstellingen, historisch erfgoed, culturele instellingen, ... zorgt voor een gebied met internationale aantrekkingskracht. In dit gebied wordt verder ingezet op innovatie door verweving van functies en hoogwaardige publieke ruimte met respect voor het karakter van de binnenstad en op maat van de actieve weggebruikers.

BOUWSTEEN 2. STEDELIJKE ONTWIKKELINGSPOLEN

Stedelijke ontwikkelingspolen zijn hoogdynamische gebieden met een goede multimodale bereikbaarheid. Verschillende

types stedelijke ontwikkelingspolen hebben hun eigen identiteit en ontwikkelingsperspectief. De uitbouw van het mobiliteitssysteem en de ruimtelijke ontwikkeling gaan hierbij hand in hand (zie bouwsteen 4. Netwerken). Stedelijke ontwikkelingspolen bepalen in sterke mate de identiteit van de stad. Hoogwaardige (landschaps)architectuur is daarom essentieel. Op de begane grond ligt de focus op de uitbouw van een kwalitatieve publieke ruimte, waarvan de levendigheid wordt versterkt door een mix aan dag- en avondfuncties in de gebouwen en de omliggende publieke ruimte. Kindvriendelijke wandel- en fietsnetwerken zorgen ervoor dat jongeren de school- en vrijetijdsvoorzieningen die in de ontwikkelingspolen worden ingepast op een zelfstandige manier kunnen bereiken.

Zorg- en kennispolen

In de zorg- en kennispolen wordt ingezet op de uitbouw en clustering van zorg- en kennisinstellingen zoals ziekenhuizen, universiteiten en hogescholen. Naast zorg- en kennisinstellingen zijn het ook potentiële ontwikkelingslocaties voor innovatieve bedrijven die baat hebben bij een ligging nabij een kennispool. In deze ontwikkelingsgebieden vormen de zorg- of kennisinstellingen de centrale ankers waarop andere functies zich richten. Het kan daarbij gaan om lichte bedrijvigheid, kantoren, wonen, diensten. Ruimtelijk worden deze ontwikkelingspolen ook gekoppeld aan mobiliteitsknopen die de bereikbaarheid maar ook de leesbaarheid van deze plekken verbeteren. Zo ontstaan goed bereikbare en dynamische innovatiemilieus.

Bedrijvige knopen⁷³ (kantoren, winkelgebieden, grootschalige retail, productie)

Bedrijvige knopen ontwikkelen zich rond

bestaande en nieuwe mobiliteitsknopen. De hoogdynamische verweefbare bedrijvigheid zoals kantoren, retail of maak-activiteiten kunnen profiteren van de goede bereikbaarheid en versterken op hun beurt het gebruik van het netwerk. Door bedrijfsactiviteiten te clusteren worden ketens korter en kunnen lokale circulaire netten (bijvoorbeeld grijswaternet, koudenet, ...) worden uitgebouwd. Wanneer die bedrijvigheid dan ook nog wordt verweven met andere functies ontstaan levendige plekken die het stedelijke weefsel versterken.

- De treinstations Antwerpen-Centraal, Berchem, Zuid en Luchtbal zijn toplocaties om grotere kantoren en publiekstrekkende voorzieningen te bundelen in een stedelijke en dense omgeving. Er wordt ingezet op functiemenging met andere bedrijvige functies, wonen, horeca, leisure of persoonlijke diensten zodat een bruisende plek ontstaat met een sterke interactie met de omgeving. Bij leegstand van verouderde kantoren wordt gekozen voor renovatie of vernieuwbouw.
- In de 20^{ste}-eeuwse gordel is er een groot potentieel om de ontwikkeling van bedrijvige knopen te koppelen aan de aanleg van een nieuwe districtentram (zie verder, rocade) en de opwaardering van het bestaande tramnet tot A-net. Dit biedt kansen om leegstaande winkelpanden in (voormalige) winkelstraten en commerciële linten om te vormen tot levendige plinten met goed bereikbare kantoren, diensten en maak-activiteiten.
- Detailhandel wordt geclusterd in goed bereikbare kernwinkelgebieden en kan sterk verweven worden met wonen, werken of recreëren. Grootschalige retail die omwille

van de omvang en aard van de goederen niet integreerbaar is in een winkelgebied, wordt op een beperkt aantal duidelijk afgebakende retailclusters gebundeld.

- Buiten de bedrijvige knopen worden verouderde kantoren in geval van leegstand getransformeerd naar andere functies zoals bijvoorbeeld wonen.

Vrijtijdspolen

Vrijtijdspolen zijn gebieden waarin vrijetijdsfuncties met een sterk publiekstrekkend karakter (bijvoorbeeld musea en culturele instellingen, evenementlocaties, sportarena's, ...) worden geclusterd. Omwille van hun (vaak) internationale faam dragen ze sterk bij aan de identiteit van Antwerpen en hebben ze een grote impact op het toerisme. Door deze functies te koppelen aan mobiliteitsknopen kunnen grote bezoekersstromen multimodaal worden opgevangen.

Mobiliteitshubs

Rondom de stad worden op verschillende plaatsen multimodale knooppunten met Park & Ride-voorzieningen (P+R) uitgebouwd. Hier kunnen bezoekers de overstap maken van privaat vervoer op collectief vervoer en stedelijke micromobiliteit⁷⁴. Deze slimme schakels liggen vaak aan de rand van de stad, op de plek waar de snelweg verknoopt met een bovenlokale tramlijn of A-netlijn⁷⁵ die de stad ingaat. Daar waar de andere stedelijke ontwikkelingspolen hoogdynamische stedelijke ontwikkelingen aantrekken, worden aan deze mobiliteitshubs voornamelijk ondersteunende functies voorzien. Door hier functies en diensten zoals supermarkten, postpunten, horeca of co-working ruimtes te voorzien, kan de overstap

gecombineerd worden met een andere activiteit. Bovendien wordt hierdoor ook de levendigheid en sociale veiligheid van de plek versterkt.

BOUWSTEEN 3. BEDRIJVENTERREINEN

Niet-verweefbare bedrijvigheid wordt gebundeld in bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen worden maximaal voorbehouden voor bedrijvigheid, productie en stedelijke logistiek. Binnen de bedrijventerreinen kan verweving enkel met ondergeschikte functies die de bedrijvigheid niet hypothekeren, zoals bijvoorbeeld uitgaansmogelijkheden.

Productieve stedelijke zone met hoogwaardige uitstraling

Productieve stedelijke zones zijn bedrijventerreinen die in een sterk verstedelijkte context gelegen zijn. De omgeving en de aard van de bedrijvigheid vraagt een hoogwaardige inrichting en stedelijke uitstraling. Dit betekent dat gebruik gemaakt wordt van stedelijke bebouwingstypologieën die inzetten op het stapelen van functies, hoger bouwen,... Een kwaliteitsvolle publieke ruimte creëert openheid richting het omliggende stedelijke weefsel. Naast bedrijvigheid kan in deze zones ook ruimte voor ondersteunende diensten en bedrijfsgebonden kantoren worden voorzien.

Productieve campus met hoogwaardige uitstraling

Productieve campussen zijn bedrijventerreinen met een hoogwaardige uitstraling. De kwaliteit van het landschap (groene ruimten, water, ...) versterkt de omgevingskwaliteit. In deze gebieden wordt ingezet op een mix van (lichte)

bedrijvigheid, logistiek- en distributie, eventueel aangevuld met laboratoria, incubatoren, kantoren en ondersteunende diensten. De nabijheid en relaties met kennisinstellingen, innovatieve bedrijven en onderzoeksfaciliteiten zijn daarbij soms een bijzondere troef die verder kan ontwikkeld worden.

Modern bedrijventerrein met functionele uitstraling

Moderne bedrijventerreinen zijn gericht op bedrijven die geen behoefte hebben aan een hoogwaardige uitstraling. De focus ligt er op een efficiënte inrichting en het creëren van synergiën tussen bedrijven (warmte, koude, grijswater,...). Om de impact op de omgeving te beperken, wordt bijzondere aandacht besteed aan veiligheid en het beperken van mobiliteitsoverlast en geur- en lawaaihinder.

BOUWSTEEN 4. NETWERKEN

Fysieke netwerken structureren de stad en zorgen voor connectiviteit. Het gaat in eerste instantie om de dragers van het multimodaal mobiliteitssysteem: de bevaarbare waterwegen, het hoofdfietsnetwerk en het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk (of A-net) dat in het Routeplan werd uitgetekend. Dit laatste bestaat uit voorstedelijke spoorlijnen, ondergrondse premetrolijnen en bovengrondse sneltramlijnen (zie verder tramboulevards en rocade) en hoogwaardige buscorridors.

Spoor

Het spoornetwerk heeft een belangrijke functie om stad en regio te verbinden. Naast internationale en interregionale verbindingen,



ONDERZOEKSVRAAG.
VERTALING VAN DE ENERGIETRANSITIE
IN HET RUIMTELIJKE BELEID EN
INSTRUMENTEN

De transitie naar hernieuwbare energie brengt nieuwe ruimtelijke uitdagingen met zich mee. Zowel voor het uitwisselen van warmte en koude, als voor het opwekken van zonne- en windenergie is ruimte nodig. Die kan deels op daken (bijvoorbeeld zonnepanelen, kleinschalige installaties die wind opwekken, ...) en ondergronds (bijvoorbeeld warmte- en koudeleidingen) worden voorzien. Maar ook op het maaiveld zal ruimte nodig zijn (bijvoorbeeld voor windmolens, laadpalen,...). Gezien de onregelmatige beschikbaarheid van wind en zon wordt het belang van het opslaan van energie ook groter. Technologische

ontwikkelingen moeten deze opslag in de toekomst vereenvoudigen. Binnen de opmaak van het SRA zullen deze ontwikkelingen opgevolgd worden en mee opgenomen waar ruimtelijk relevant.

In de Slimme Netwerkstad gaat de aandacht in eerste instantie naar de grote elementen die op stedelijk niveau structurerend zijn, zoals de backbone van het warmtenet. Daarnaast zullen ook lokale ingrepen (bijvoorbeeld koudenetten, kleinere warmtenetten, opslag,) nodig zijn. In het beleidskader Instrumentarium zal verder onderzocht worden hoe ruimtelijke instrumenten kunnen ingezet worden om de energietransitie te stimuleren.



wil de stad ook inzetten op de verdere uitbouw van het voorstedelijk spooraanbod. In de districten en rondom de stad worden de voorstadsstations, zoals Hoboken-Polder, Ekeren, Mariaburg, maar ook dichterbij de stad zoals de stations West (Linkeroever), Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal ... uitgebouwd tot multimodale knooppunten en dit op maat van hun omgeving.

Tramboulevard

Antwerpen is een tramstad. De tramlijnen zorgen voor structuur en oriëntatie. Veel sneltramlijnen lopen in het 19^e- en 20^{ste} -eeuwse deel van de stad over belangrijke stedelijke assen. De verdere uitbouw van het sneltramnetwerk wordt aangewend om deze assen om te vormen tot groene boulevards met verhoogde beeldkwaliteit. Langs deze assen wordt ingezet op een hogere dichtheid en sterkere verweving tussen wonen en niet-residentiële functies.

Rocade

De rocade (of districtentram) is een nieuwe tangentiële tramverbinding dwars door de 20^{ste} -eeuwse gordel. Deze nieuwe tram-as verbindt de districtscentra en creëert mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijvige knopen (zie hoger).

Premetro

In de binnenstad lopen de sneltramlijnen grotendeels ondergronds. Hier zijn het niet zo zeer de netwerken, maar de stations die ruimtelijk structurerend werken. De stad wil de bestaande premetrostations Drink en College openen. Maar ook de premetrolijn onder de Kerkstraat-, Pothoekstraat in gebruik nemen, inclusief de opening van stations Kerkstraat en

Pothoekstraat.

HOV-buslijnen A-net

Het regionaal openbaarvervoernetwerk (A-net) dat in het Routeplan 2030 wordt uitgewerkt, bestaat naast spoor- en tramlijnen ook uit hoogwaardige buscorridors en dito overstappunten.

Hoofdnetwerk fiets

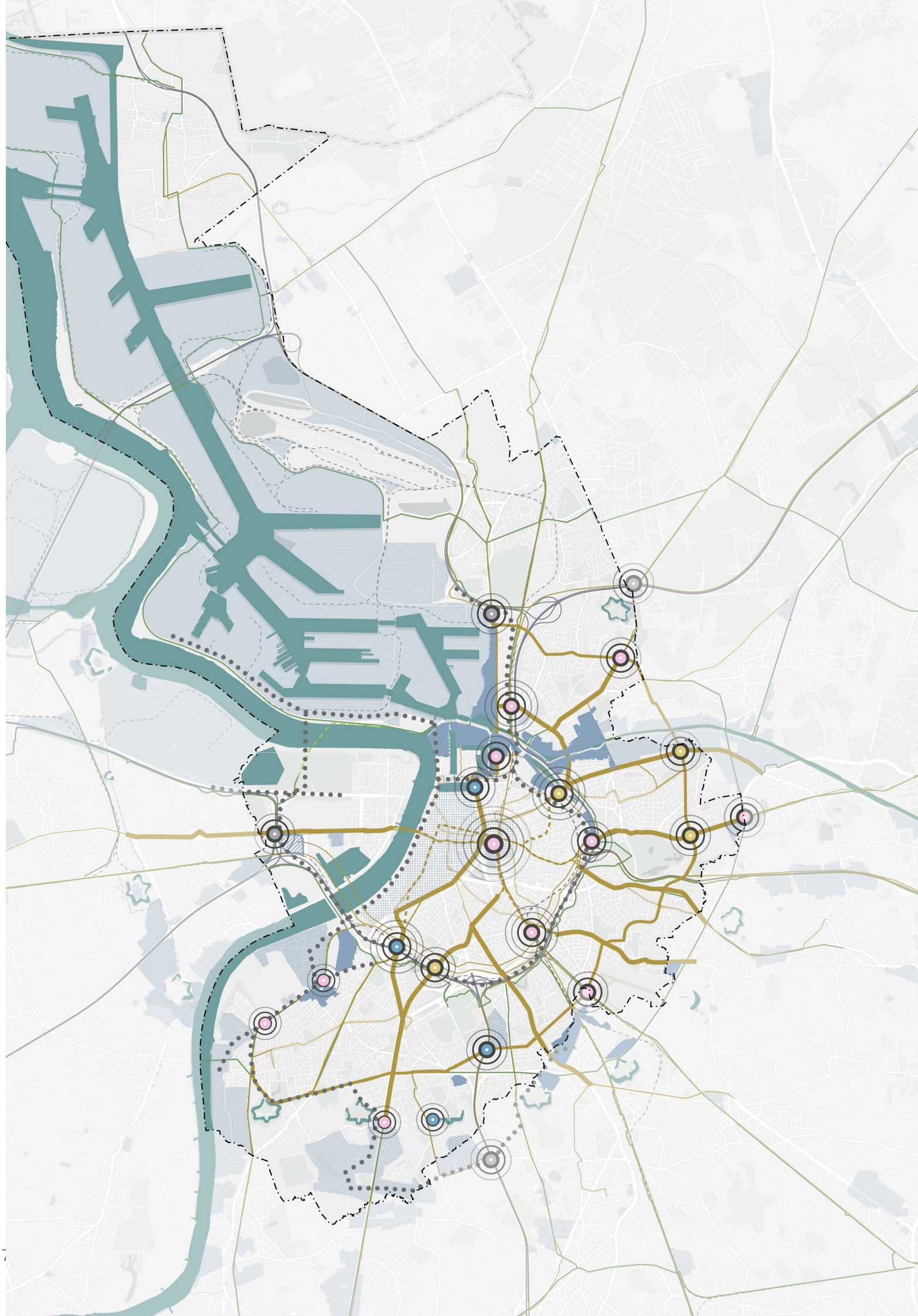
Het fietsnetwerk is fijnmazig. Enkele routes hebben naast een lokale, ook een regionale betekenis en verbinden de stad met de ruimere regio. Dit hoofdnetwerk fiets bestaat grotendeels uit fietssnelwegen.

Waterwegen

Bevaarbare waterwegen en stedelijke dokken bieden mogelijkheden voor watergebonden activiteiten en overslag.

Backbone warmtenet

De uitbouw van een warmtenet op stedelijk niveau zorgt ervoor dat restwarmte vanuit de haven en specifieke locaties (bijvoorbeeld ISVAG verbrandingsoven) aangewend kan worden om woningen en bedrijven fossielvrij te verwarmen. In eerste instantie wordt de ruggengraat of backbone van het warmtenet uitgebouwd: dit bestaat uit ondergrondse leidingen die belangrijke warmtebronnen en grote warmteafnemers met elkaar verbinden. Kleinere warmtenetten kunnen hierop in een volgende fase aantakken.



CONCEPT VISIEKAART SLIMME NETWERKSTAD

- Productieve stedelijke zone met hoogwaardige uitstraling
- Productieve campus met hoogwaardige uitstraling
- Modern bedrijvenpark met functionele uitstraling
- Bedrijventerrein in herontwikkeling
- Kernwinkelgebied, kennis, kantoren, cultuur, evenementen, ...
- Backbone warmtenet
- Fietsnetwerk
- Tramboulevard
- Premetro
- Rode
- A-net (sneltram of HOV-bus)
- Stadstram
- Spoorwegen
- Water
- Zorg- en kennispool
- Bedrijvige knoop (kantoren, detailhandel, productie)
- Vrijtijdspool (cultuur, evenementen, sport)
- Mobiliteitshub (P+R)

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



De ruimtelijke strategieën zijn principes die overal in de stad, in meer of mindere mate, aan de orde zijn en bijdragen tot een Slimme Netwerkstad. Ze zullen bij de verdere uitwerking van het SRA verder verfijnd en waar nodig gebiedsgericht gedifferentieerd worden.

- 1. Slim verweven.
- 2. Efficiënt ruimtegebruik.
- 3. Energiebewust en circulair.
- 4. Duurzame goederenstromen.
- 5. Ruimte voor innovatie en experiment.
- 6. Slim plannen aan de hand van data.

STRATEGIE 1. SLIM VERWEVEN: VERWEVEN WAAR HET KAN, SCHEIDEN WAAR HET MOET

Verweving op de juiste plaats zorgt voor meervoudig gebruik van de ruimte. Vermits economische en niet-economische functies vaak een verschillend gebruik in de tijd hebben, kunnen voorzieningen (bijvoorbeeld parkeervoorzieningen, publieke ruimte,...) op verschillende tijdstippen door verschillende functies gebruikt worden en stijgt het ruimtelijk rendement. Het verweven van economische en niet-economische functies zorgt ook voor levendigheid de klok rond.

Kantoren met wonen verweven is ruimtelijk niet zo moeilijk. Maar de verweving van klassieke bedrijfsactiviteiten (productie, logistiek, overslag,...) met wonen is minder evident. Bedrijven moeten hun activiteiten immers op een rechtszekere manier kunnen

ontplooien zonder de mentale en fysieke gezondheid van bewoners in de omgeving aan te tasten. Dit betekent dat niet elke plek zich in dezelfde mate leent voor verweving. Waar het wel kan, zijn vaak specifieke maatregelen nodig om geluidsoverlast, luchtvervuiling of verkeershinder te vermijden. Verweving moet met andere woorden steeds afgestemd worden op de draagkracht van de omgeving.

Om het ondernemen betaalbaar te houden, wordt bij de herontwikkeling van historisch goed gelegen bedrijfssites voldoende ruimte voor bedrijvigheid behouden. Door verweving met andere functies te koppelen aan verdichting en efficiënter ruimtegebruik kan de bestaande nuttige bedrijfsoppervlakte worden behouden en zelfs worden uitgebreid.

Door daarnaast ruimte voor niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten te zoneren en te reserveren blijft er een competitief aanbod aan bedrijvige terreinen aanwezig. Zo kan ook niet-verweefbare economie betaalbaar blijven en kan de productie binnen de stad blijven.

STRATEGIE 2. EFFICIËNT RUIMTEGEBRUIK

De beschikbare ruimte is schaars. De ruimte moet dus efficiënt gebruikt worden, zowel boven- als ondergronds. Een hoger ruimtelijk rendement kan behaald worden door hoger te bouwen, functies te stapelen, gedeeld en meervoudig ruimtegebruik en restzones beter te benutten.

Door bedrijventerreinen efficiënter in te richten kan de vraag naar extra bedrijvige ruimte voor bedrijvigheid deels opgevangen worden in

de bestaande bedrijventerreinen. Bovendien ontstaan extra mogelijkheden voor uitwisseling van stromen (zie verder, circulariteit) en kunnen de kosten voor de renovatie en opwaardering van infrastructuur en nutsvoorzieningen tegemoetkomen aan meerdere afnemers.

STRATEGIE 3. ENERGIEBEWUST EN CIRCULAIR

Een deel van de Antwerpse CO²-uitstoot is afkomstig uit de dienstensector en de industrie. Een eerste stap naar energiezuinigere bedrijvigheid bestaat erin om te streven naar (multifunctionele) bedrijfsgebouwen met een hoge energieprestatie en meervoudige bebouwingstypologieën (geschakeld, gestapeld, ...).

De productie en opslag van hernieuwbare energie kan voor een deel opgevangen worden in de bedrijvige zones. Bedrijvigheid of magazijnen hebben omwille van hun grote daken potentieel voor onder andere zonne-energie. De hoge vereisten inzake eigen gebruik maken dat er ook nood is aan andere technologische ontwikkelingen zoals energieopslag, vraagsturing en slim laden.

Het clusteren van functies draagt bij tot het potentieel voor lokale warmte- of koude-uitwisseling. Ook op vlak van grijswater kunnen er uitwisselingen gebeuren op niveau van bedrijvige zones. Ten slotte kan de nabijheid van verschillende vormen van bedrijvigheid ook leiden tot het uitwisselen van afval en materialen.

STRATEGIE 4. DUURZAME GOEDERENSTROMEN DOOR GERICHT LOCATIEBELEID

Een duurzame en efficiënte aanpak van de logistiek laat toe om meer bedrijvigheid een plek te geven in Antwerpen. Om te beginnen moeten bedrijven gevestigd worden volgens hun bereikbaarheidsprofiel. Bedrijven met veel logistieke noden worden gekoppeld aan multimodale overslagpunten. In deze bedrijvige zones wordt de uitbouw van grootschalige distributiecentra en bijhorende kleinschalige opslaglocaties gefaciliteerd en ondersteund voor last-mile vervoer naar de klant.

STRATEGIE 5. RUIMTE VOOR INNOVATIE EN EXPERIMENT

De maatschappij is continu in verandering. Op verschillende domeinen (bijvoorbeeld energie, voedsel, ...) zijn grote maatschappelijke omwentelingen aan de orde. Ondernemers spelen hierop in. Door ruimte te bieden voor innovatie en experiment, bijvoorbeeld met regelluwe zones, wordt innovatie bij KMO's, stadslandbouw en kleinschalige maakindustrie ondersteund.

STRATEGIE 6. SLIM PLANNEN AAN DE HAND VAN DATA

Om de korte afstandsstad met slimme verweving en efficiënt ruimtegebruik goed te kunnen plannen is een smart data- en monitoringssysteem nodig. Vandaag beschikt de stad reeds over tools zoals Stad in Kaart en Stad in Cijfers om omgevingsanalyse te kunnen uitvoeren die buurt- en wijktekorten duiden. Deze worden als programmatorische basis meegenomen in geïntegreerde stadsvernieuwingsprojecten. Op die manier wordt gewaakt over een evenwichtig groeit inzake voorzieningen. Deze datasystemen kunnen verder worden uitgebouwd.

3 Veerkrachtig landschap

AMBITIE

Als veerkrachtig landschap heeft Antwerpen een groenblauw netwerk dat integraal en prominent deel uit maakt van de stad. Het stadslandschap is zowel stedelijk als open en landschappelijk en omvat verschillende schaalniveaus. De waterstructuren, grote openruimtegebieden, groene lijnen en kleine groene plekken maken de ruimtelijke structuur en de rijke geschiedenis van Antwerpen leesbaar en tastbaar. Een duurzame groenblauwe stadsbiotoop van macro- tot microschaal maakt van Antwerpen een klimaat adaptieve en natuurinclusieve stad waar mens, plant en dier in alle comfort kunnen vertoeven. Toekomstbestendige groene en blauwe ruimtes maken van Antwerpen een aantrekkelijke en gezonde stad voor inwoners en bezoekers en zijn daarom een niet te onderschatten kwaliteit van de stad.

De stad van morgen heeft een robuuste groenblauwe structuur die doordringt op alle schaalniveaus en die de stad weerbaar en leefbaar maakt voor mens, plant en dier. Zowel historische als nieuwe structuren versterken de identiteit van de stad.

DE STAD KLEURT GROEN

Groene buitenruimtes, zowel publiek als privaat, zijn van onschatbare waarde. De stad vergroent daarom tot een groen robuust netwerk dat verkoelend, kwalitatief en toegankelijk is. De groene stad is een plek waar mensen een luchtje scheppen, vertoeven, ontspannen, spelen en ontmoeten. Tegelijkertijd is de stad een potentiële habitat voor flora en fauna met als doel de biodiversiteit te vergroten.

maar vastgehouden en hergebruikt. De stad beschermt zich bovendien tegen mogelijke overstromingen uit de Schelde. Water vormt daarbij steeds een essentiële bouwsteen van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in Antwerpen.

HET STADSLANDSCHAP VERSTERKT DE IDENTITEIT VAN DE STAD

Het Antwerpse landschap vormt een continue, samenhangende landschappelijke structuur. Dit leesbaar patroon brengt structuur en versterkt de identiteit van de stad. De open en de publieke ruimtes zijn belangrijk voor de interne en de externe samenhang. Een weids Scheldelandschap, een verbindend Ringlandschap en perforerende superparken brengen schaal op maat van de metropolitane stad. Het opnieuw leesbaar maken van de historische lagen versterkt de identiteit van de Scheldestad, een stad aan het water.

WE KOESTEREN HET WATER

Antwerpen wordt een waterbestendige stad om de klimatologische uitdagingen het hoofd te bieden. De stad koestert natheid en bestrijdt de droogte. Dit doet ze door het regenwater vast te houden als antwoord op de waterschaarste en ten voordele van de inheemse ecologie. Water wordt zo min mogelijk afgevoerd,

KANSEN & UITDAGINGEN

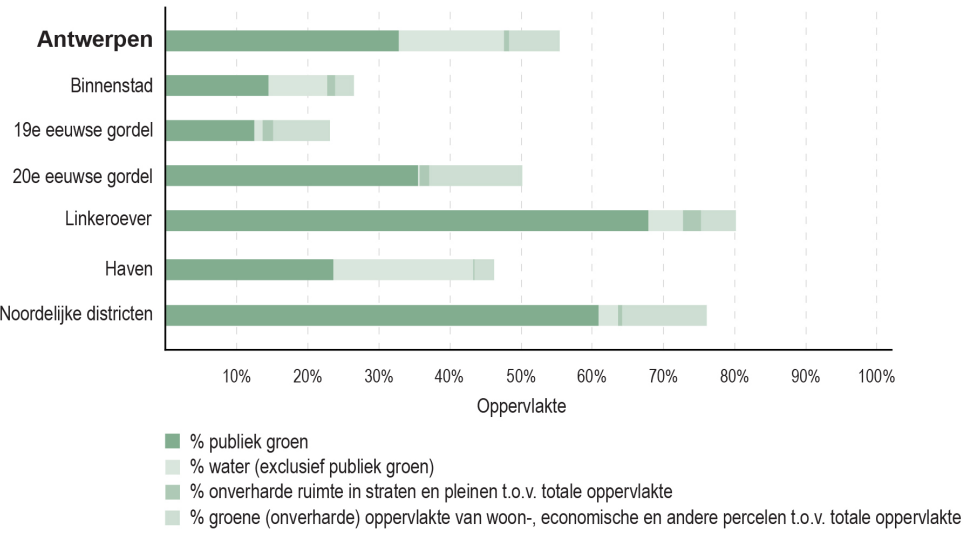
REALISEREN VAN EEN ROBUUST GROENBLAUWE NETWERK

Het realiseren van een robuuste en aaneengesloten groenblauwe structuur in Antwerpen is van belang voor het ondersteunen van een veerkrachtig ecosysteem in en rond de stad. Zo komt het groen tot bij alle inwoners. Antwerpen heeft al een sterke vertrekbasis: grootschalige 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) maken vandaag deel uit van het veerkrachtige stadslandschap.

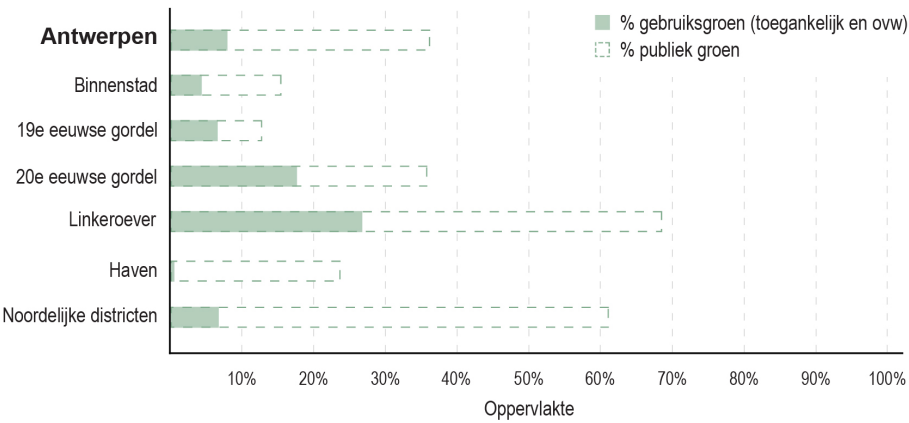
Toch zijn er nog heel wat uitdagingen om de bestaande open ruimtekamers beter met mekaar te verbinden en het groenblauwe

netwerk beter te laten infiltreren Intra Muros en op een kleiner schaalniveau. Het Antwerpse Groenplan (2017)⁷⁶ definieert 53 potentiële ontsnipperingszones om de structuur van de grote open ruimtekamers robuuster te maken en drie locaties waar het groenblauwe netwerk vervolledigd moet worden. Ook bij De Grote Verbinding is het aaneenrijgen van groene ruimtes een centraal aandachtspunt. Het gebied rond de Ring zal in de toekomst mee deel uitmaken van de robuuste stedelijke groenstructuur.

Een uitdaging bij het realiseren van groene verbindingen in de stad is het gebruik van de ondergrond. Ondergrondse constructies en leidingen beïnvloeden wat er geplant kan worden en hebben een impact op de ruimte voor water en ondergrondse waterstromen.



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



Aandeel gebruiksgroen per deelgebied (Stad in Cijfers, 2021)

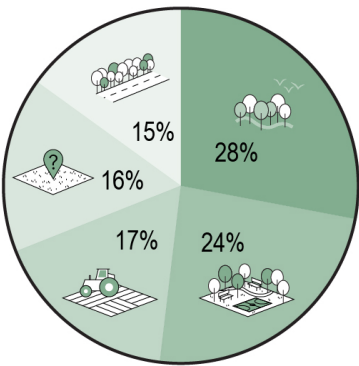
VERGROTEN AANDEEL GROENBLAUWE OPPERVLAKTE

Anno 2019 is in Antwerpen 55% van de totale oppervlakte onverhard⁷⁷. Het aandeel publiek groen is echter kleiner, namelijk 33%. Van dit publiek groen is 24% ingericht als gebruiksgroen en 28% als natuurlijk groen. 16% van de groene oppervlakte in Antwerpen is zogenaamd wachtgroen, zijnde groen dat wacht op een uiteindelijke invulling⁷⁸. De toekomst van dit groenaandeel is daardoor onzeker. Groen is onevenwichtig verspreid over het grondgebied van Antwerpen. De binnenstad en de 19^e -eeuwse gordel zijn minder sterk voorzien van groen dan Linkeroever, de 20^{ste} -eeuwse gordel en de Noordelijke districten. In de Noordelijke districten is er dan weer veel open ruimte, maar de toegang tot gebruiksgroen is er beperkt (al zijn grote delen van het agrarisch gebied wel toegankelijk via wandelpaden).

Hoewel 77% (2021)⁷⁹ van de inwoners kleinschalig gebruiksgroen op 5 minuten wandelafstand heeft, is dit voor heel wat Antwerpenaren nog niet het geval. Het bereiken van een groter park op wijksschaal binnen 10 minuten wandelafstand is mogelijk voor ongeveer 75% van de Antwerpenaren. Ook hier schuilt er dus nog een belangrijke opgave zodat

dit mogelijk wordt voor alle Antwerpenaren.

Antwerpen streeft naar een toename van het groenareaal op het stedelijke grondgebied, met bijzondere aandacht voor de gebieden waar zich de grootste groentekorten voordoen. Dit is een grote uitdaging, zeker in potentiële verdichtingsgebieden waar er een spanningsveld bestaat tussen het behouden en het uitbreiden van groene open ruimte en het realiseren van bijkomend woonaanbod en stedelijke voorzieningen. Antwerpen gaat daarom op zoek naar creatieve oplossingen



Indeling publiek groen Antwerpen (Stad in Cijfers, 2021)



om te kunnen verdichten en gelijktijdig het groenaanbod te vergroten. Dit gebeurt zonder dat de open ruimte inboet aan ecologische en landschappelijke kwaliteit.

ONTWERPEN AAN EEN KLIMAATADAPTIEVE EN WATERBESTENDIGE STAD

Om de inwoners te beschermen tegen hittestress zet Antwerpen in op het verkoelen van de stad. Dit kan op grootschalig niveau door het inrichten van ventilatiecorridors die koele lucht vanuit de buitengebieden de stad in brengen. Ook het vergroten van het aanbod aan kleinschalige koelteplekken is een belangrijke uitdaging gelet op de druk in de dens bebouwde gebieden. Koelteplekken zijn kleine groene

parken of pleinen waar inwoners verkoeling kunnen vinden op warme zomerdagen. Deze dienen zich te bevinden op zeer korte afstand van de woning (een wandeling van maximaal 2 minuten). In 2016⁸⁰ had iets meer dan de helft (54%) van de inwoners toegang tot een koelteplek in de vorm van een plein, gebruiksgroen, of natuur op twee minuten wandelen. Vooral in de Binnenstad en de 19^e -eeuwse gordel, waar er gemiddeld minder dan 3m2 aan koelteplek per inwoner beschikbaar is, is de opgave groot.

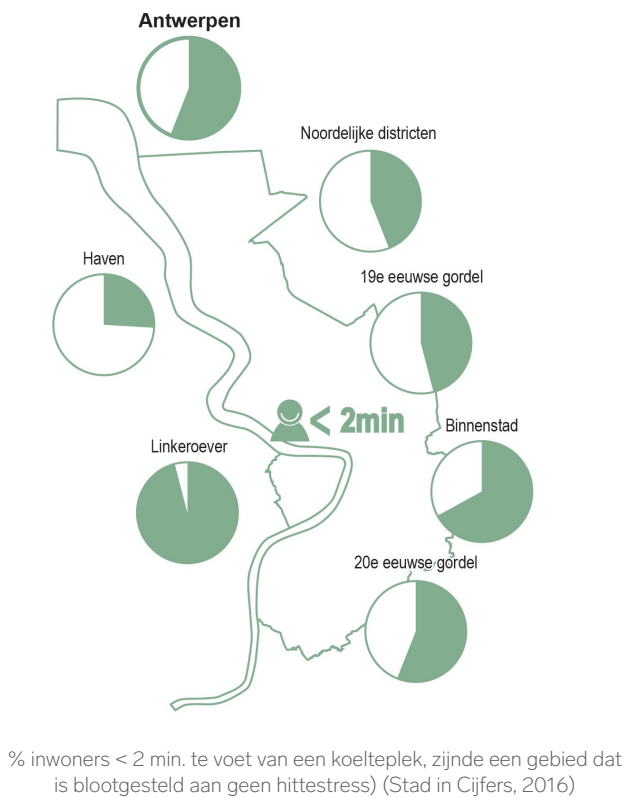
Antwerpen wapent zich tegen overstromingen vanuit de Schelde en door hevige neerslag. Momenteel zet de stad hierop in via het Sigmaplan en het Waterplan, dat aangeeft hoe de stad ruimte kan maken voor lokale waterinfiltratie en waterberging. De historische

identiteit van Antwerpen als waterstad, de verschillende waterlopen en enkele historische infrastructuur zoals de ruïnen in de binnenstad bieden aanknopingspunten om terug meer ruimte voor water in de stad te brengen. Ze versterken bovendien tegelijkertijd de identiteit van de stad.

Antwerpen beschermt bovendien de groengebieden tegen klimaatextremen, zodat ze weerbaar blijven en op lange termijn hun habitatfunctie, recreatiefunctie en klimaatadaptatiefunctie kunnen blijven vervullen. Een uitdaging voor de stad is het zorgen voor goed functionerende, biodiverse ecosystemen. Hiervoor is ruimte nodig waar natuurlijke ecologische processen kunnen plaatsvinden. Deze ruimteclaim moet worden verzoend met de vraag naar groene ruimtes voor recreatie en wateropslag.

RUIMTE VOOR VOEDSEL IN DE STEDELIJKE CONTEXT

De stedelijke context heeft potentieel voor innovatieve landbouwwormen in gebouwen en op daken, maar ook voor gemeenschapsprojecten en kleinschalige korte keteninitiatieven zoals pluktuinen, gemeenschappelijke tuinen en volkstuinen. Bovendien is de stad net de plek waar grote hoeveelheden voedsel geconsumeerd worden. Vanuit het streven naar korte ketens moet de landbouw in de omgeving van Antwerpen zich dus maximaal op die vraag richten. De uitdaging voor Antwerpen op dit vlak bestaat erin de ruimtelijke claim van voedselproductie af te wegen of te verzoenen met andere ruimteclaims.



RUIMTELIJKE BOUWSTENEN

Om ruimte te kunnen geven aan de Stad van morgen is het nodig om een aantal ruimtelijke bouwstenen te bewaren, te versterken en/of uit te breiden. Voor het veerkrachtig landschap gaat het daarbij om:

1. Het natte landschap.
2. Het parkenlandschap.
3. De groene nevel.
4. Het infrastructuurlandschap.

BOUWSTEEN 1. HET NATTE LANDSCHAP

Bij de bouwstenen van het natte landschap wordt gefocust op de watersystemen en de rol die ze kunnen hebben in de waterhuishouding. Deze bouwstenen komen overeen met de vijf waterstructuren uit het Waterplan. Het natte landschap overlapt vaak met het parkenlandschap en de groene nevel en vormt zo eigenlijk de blauwdruk voor de andere bouwstenen van het Veerkrachtig Landschap.

Natuurlijke waterstructuren

Er zijn drie echte beekdalen te vinden in Antwerpen: de Schijnvallei, de Hollebeekvallei en de Struisbeekvallei. Deze valleien hebben een natuurlijk hoogteverval en stroomden van oorsprong direct naar de Schelde. De Schijnvallei mondt echter niet langer uit in de Schelde, maar wordt voortijdig opgepompt ter hoogte van het Lobroekdok waarna het water via het Albertkanaal in de Schelde stroomt. Ten noorden van de stad liggen waterrijke, ingepolderde uitlopers van de Brabantse Wal die kunstmatig zijn verbonden in een netwerk van open watergangen: de Beken van

Ekeren en de Noordelijke Scheldepolders. Ten westen van de Schelde komen er vanuit het plateau waarop Zwijndrecht is gelegen enkele kleine beken (natuurlijk en kunstmatig) aan op Linkeroever, die niet langer natuurlijk in de Schelde uitmonden. Er zijn kansen om water van de omliggende wijken af te voeren en tegelijk de publieke groenblauwe landschapsstructuren te versterken. In de beekdalen en waterlopen wordt ingezet op een herwaardering van het natuurlijke systeem en een sterkere relatie tussen de stedelijke omgeving en de beekstructuren.

Minerale stad

De Minerale stad bestaat uit het historische centrum en de dokken ten zuiden en noorden hiervan. In dit deel van de stad is een omvangrijke historische waterstructuur aanwezig: de ruïnen. De middeleeuwse stad is gegroeid rond deze voormalige open waterstructuur, maar in de 18e eeuw werd deze structuur vanwege hygiënische redenen overkluisd⁸¹. Vandaag zijn de ruïnen nog steeds in gebruik als riolering van de stad. Naast de verborgen ruïnen, zijn er in dit deel ook twee zichtbare en uitermate karakteristieke elementen aanwezig: de kaaïen en de dokken. Ze vormen de randen en overgangen tussen de stad en het (water)landschap.

In de Minerale stad moet het water op een slimme en compacte manier naar centrale plekken of naar open water gebracht worden. De historische ruïnenstructuur en de noordelijke dokken kunnen vanwege hun grote overcapaciteit dienen als hemelwaterbuffer. Door sommige ruïnen bovendien terug open te leggen krijgt de minerale stad een meer beleefbare groen- en waterstructuur.



© Tom Cornille



© Joost Joossens

ONDERZOEKSVRAAG. DE ONGEPLANDE STAD



De stad wordt gepland. De versterking of de transformatie van de bestaande open ruimte en de vernieuwing van het publieke domein definieert een continue stadsstructuur en zorgt voor de samenhang en de integratie van de stadsdelen. In een dynamische omgeving dient de open ruimte echter ook steeds opnieuw op een veranderend krachtenveld te reageren. De ongeplande of niet geprogrammeerde stad als buffer laat benutting van toekomstige programmatische mogelijkheden open. De stad heeft dus nood aan niet-conventionele ruimten. Hoe deze ongeplande ruimten een plaats kunnen krijgen in het SRA wordt nog verder onderzocht.

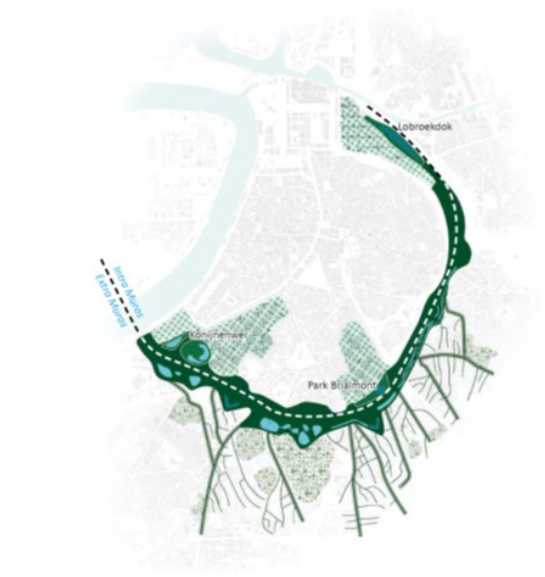


Minerale stad (Waterplan, 2018)

Het Ringpark

Het Ringpark bevindt zich rondom de Ring in de zone van de vroegere Brialmontomwalling. In het kader van De Grote Verbinding worden momenteel ambitieuze plannen uitgetekend voor de ringzone. In tegenstelling tot de ringzone die aan de basis ligt van De Grote Verbinding maakt Linkeroever geen deel uit van het Ringpark zoals omschreven in het Waterplan, omdat deze zone waterhuishoudkundig niet is verbonden met de rechteroever en ook geheel anders van karakteristiek is.

De parken in de ringzone hebben veel potentieel om water voor de omliggende wijken gravitair af te voeren en te bergen in de groene ruimte. Vooral aan de zijde van Extra Muros is er relatief veel ruimte beschikbaar en is de topografie, die naar de ring afhelt, hiervoor gunstig. Aan de Intra Muros zijde zijn andere, meer technische oplossingen aangewezen. Een overkoepelende visie op de omgang met water in de ringzone wordt in het kader van De Grote Verbinding verder uitgewerkt. Verder zijn er kansen om het bemalingswater van de Ring te hergebruiken binnen de ringzone of daarbuiten.



Ringpark (Waterplan, 2018)

Parkenwig

In het zuidelijk deel van Intra Muros, tussen het spoorviaduct en de Leien, bevindt zich de Parkenwig. Deze structuur kenmerkt zich door de aanwezigheid van een viertal monumentale stadsparken (zie figuur), zijnde het Stadspark, het Koning Albertpark, het Hof van Leysen en Domein Hertoghe. Deze parken zijn onderling met elkaar verbonden door brede straten. Deze parken bieden ruimte voor buffering van water dat verzameld werd in de omliggende straten.

Lokale clusters⁸²

De lokale clusters zijn gebieden zonder grote groen-blauwe structuren. Het zijn bovendien gebieden waar er amper hoogteverschillen zijn. Ruimtelijk verschillen ze echter sterk van elkaar. De grootste cluster is Intra Muros. Verder zijn er een aantal suburbane woongebieden en KMO locaties. Voor de wateropgave zijn deze lokale clusters op zichzelf aangewezen. Binnen deze structuren wordt onderzocht hoe ze met lokale maatregelen zo veel mogelijk eigen hemelwater kunnen vasthouden.



Parkenwig (Waterplan, 2018)

BOUWSTEEN 2. HET PARKENLANDSCHAP (GROENPLAN ANTWERPEN, 2017)

Het parkenlandschap omvat de grote landschappelijke structuren die het niveau van de stad overstijgen. Deze robuuste groenblauwe systemen zullen een belangrijke rol spelen in het realiseren van de groenblauwe ambities. Het natte landschap focust op de ruimte voor water, het parkenlandschap heeft een meer integrale rol, waar ook klimaat, ecologie en identiteit sleutelwoorden zijn.

Superparken (groene vingers)

De superparken combineren het randstedelijke groen, de groene vingers en grootschalige groen- en parkinfrastructuur tot samenhangende, attractieve landschappen. De superparken zijn grote open ruimtes die een belangrijke structurerende rol hebben.

Antwerpen kent drie van deze superparken⁸³ (cfr. Groenplan en Inspiratienota): Zuiderpark, Schijnpark en Noorderpark. Elk van deze parken bestaat uit een aantal karakteristieke landschappen. De Superparken kunnen worden



Lokale clusters (Waterplan, 2018)

versterkt door in te zetten op bodemherstel voor een rijke fauna en flora, door ontsnippering en het (her)introduceren van de natuurlijke structuren in het bebouwde weefsel. De rol van de Superparken is veelvuldig:

- Ze nemen een belangrijke rol op als klimaatcorridor: door het aanvoeren van koelere lucht uit de open ruimtegebieden rond de stad en vanuit de beekvalleien en Scheldevallei verkoelen deze gebieden Antwerpen;
- Beekvalleien in de superparken (Struisbeekvallei, Schijnvallei en Opstalvallei) nemen een rol op als natuurlijke spons;
- Ze zorgen voor een (beheerd) natuurnetwerk en verhogen de (stedelijke) biodiversiteit in een gevarieerd landschap;
- Ze spelen een strategische rol om van de multifunctionele open ruimtes een belevingslandschap te maken dat in symbiose verkeert met zijn bewoners;
- Ze bieden ruimte voor groene stedelijke



voorzieningen (recreatieclusters, grootschalige sportterreinen, begraafplaatsen)

Scheldepark⁸⁴

Het Scheldepark strekt zich uit van zuid naar noord doorheen de hele stad en omvat naast de rivier zelf een aantal gebieden die ermee in relatie staan. Dit zijn een aantal bijzondere natuurlijke habitats (zoals in Blokkersdijk en Hobokense Polder) en ook de volledige oevers, hard en zacht langs beide zijden van de rivier. Ook enkele historisch relictten zoals het fort Lillo en de droogdokken maken deel uit van het Scheldepark.

Het lineaire landschap van het Scheldepark is een groenblauwe infrastructuur die niet alleen beide oevers met elkaar verbindt, maar ook de stad en haar omgeving. De stad streeft naar beleefbare en toegankelijke oevers, een groene inrichting die aansluit bij de typische habitats van de Schelde en fysieke doorsteken en zichtassen tussen de bebouwing en het water. De verdere ontwikkeling van de kaaïen (rechteroever) en de scheldeboorden (linkeroever) versterkt de relatie tussen de stad en haar rivier.

Naast een sterke bovenlokale publieke ruimte is het Scheldepark ook een belangrijke ecologische en klimaatcorridor. Bijzondere habitats worden bewaard, versterkt en met elkaar verbonden. Van het verkoelend effect van deze grote open ruimtecridor kan een groot deel van de stad profiteren.

Ringpark

Het Ringpark is onlosmakelijk verbonden aan het project van De Grote Verbinding en volgt de Ring en de Oosterweelverbinding.



De groene ruimte maakt niet langer deel uit van de snelweginfrastructuur maar wordt een volwaardig onderdeel van de stad. De Brialmontomwalling, de historische vesten, wordt omarmd als waardevolle structuur, waarbij het landschap het verhaal van tijd en herinnering ontsluit. De Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok, het Schijn, Groene Vesten, Zuid en West maken deel uit van deze structuur. Zo wordt niet enkel linker- en rechteroever met elkaar verbonden maar ook Intra en Extra muros. De (gefaseerde) overkapping van de Ring biedt kansen voor meer groene ruimte voor mens, natuur en water. Het Ringpark zal meer toegankelijk groen voor de inwoners opleveren. Rond Intra Muros vormt het Ringpark een belangrijke biodiversiteitscorridor waarbij ook de superparken met elkaar worden verknoopt. De inrichting van de Ringparken zal verschillende habitats met elkaar verbinden.

BOUWSTEEN 3. GROENE NEVEL

Kleinschalige groene ruimtes en lineaire structuren zitten verweven in het stedelijke weefsel. Hierdoor wordt een fijnmazig groenblauw netwerk gevormd in de stad, de ‘groene nevel’. Het zijn stapstenen tussen de grote parklandschappen die van cruciaal belang zijn voor de kwalitatieve leefomgeving van de Antwerpenaar.

Buurt- en wijkparken

De grotere parkgebieden (>5 ha cfr. het Groenplan) in het bebouwde weefsel zijn geliefd als recreatie- en ontmoetingsplekken voor de inwoners van de stad en zijn belangrijk voor een



goede oriëntatie in de stad. Elk van deze parken heeft zijn eigen karakteristieken. Sommige parken zijn historisch al lang verweven met de stad, bijvoorbeeld het Stadspark of het Te Boelaerpark. Andere zijn recent gerealiseerd (bijvoorbeeld Park Spoor Noord) of gepland (bijvoorbeeld het nieuwe park op de gedempte zuiderdokken of Hoekakker).

Kleinschaligere groene plekken zoals buurt- en wijkparken zijn zeer belangrijk in wijken waar weinig toegankelijk groen is⁸⁵ en hebben een belangrijke functie als koelteplek, lokale waterbuffer en kwalitatieve verblijfsruimte. Deze plekken kunnen bovendien een belangrijke rol opnemen voor de biodiversiteit in de stad. De groene nevel van kleine open plekken ondersteunt immers het netwerk van grootschalige ecologisch waardevolle gebieden.

Boulevards

De boulevards bepalen mee de samenstelling en het beeld van de stad. Dit netwerk brengt herkenbaarheid en een constante factor in de stedelijke en groene structuur van de stad. Het vormt de verbinding tussen de bewoners, tussen de buurten en hun omgeving en tussen een groot aantal ruimtelijke elementen van de stad. Door te werken met een gelaagd wegprofiel, bieden de groene boulevards ook ruimte voor betekenisvolle groene interventies. Dankzij de vaak brede profielen zijn er ook kansen om (bovengronds) wateropvang te integreren.

Straten en pleinen

Ook straten en pleinen kunnen deel worden van de stedelijke groenstructuur. Dankzij een groene inrichting creëren ze groene (ecologische) connecties, bieden ze ruimte voor waterberging en maken ze deel uit van het netwerk aan



kwalitatieve verblijfsruimten. Een voorbeeld zijn tuinstraten waarwordt gestreefd naar het maximaal vergroenen en verblauwen van de straat en het beperken van verharding tot een minimum. De tuinstraat bevordert eveneens de sociale interactie en het buitenleven in een straat. In 2021 werd de Lange Ridderstraat als eerste Antwerpse straat omgevormd tot tuinstraat. In wijken met groentekorten kunnen deze tuinstraten ook een rol opnemen als deel van de toegankelijke groenruimte, al kunnen ze de functie van buurt- en wijkparken niet volledig vervangen. Daarnaast maakt een kleinschalig netwerk van trage wegen en doorsteken voor voetgangers en fietsers de (kleine) groene parken en plekken beleefbaar.

Nerven

De verbindingen voor voetgangers en fietsers naar de Ringparken zijn de ‘nerven’. Deze verweven de Ringparken via een zacht netwerk op een kwalitatieve manier met de omliggende wijken. Op die manier spelen ze een belangrijke rol om Intra en Extra Muros met elkaar te verbinden. Deze verbindingen zijn voor bewoners een aangename en veilige route naar het park. Tegelijkertijd brengen ze ook het Ringpark tot diep in de wijk. De nerven zijn zo geselecteerd dat ze de meest interessante routes vormen om vanuit de wijk groen, spel, sport en andere recreatieve programma’s te bereiken. Waar mogelijk krijgt de nerf ook een expliciete rol om hemelwater te verzamelen en te laten infiltreren. Ze maken deel uit van het ecologisch netwerk en zullen later de belangrijke toegangen vormen naar de overkapping van de Ring.



Daken en tuinen

Op private percelen spelen tuinen, daken en gevels een belangrijke rol in het groenblauw stadslandschap. Tuinen en daken bieden een belangrijke buitenruimte voor de inwoners en samen met groene gevels zijn ze van belang voor de ganse omgeving. Daarnaast zal deze kleinste korrel in het Veerkrachtig Landschap bijdragen tot een meer biodiverse, koele en waterdoorlatende stad.

BOUWSTEEN 4. **INFRASTRUCTUURLANDSCHAPPEN**

Infrastructuurlandschappen worden vaak gezien als restruimtes. Nochtans bevatten ze veel potentieel om het groenblauwe netwerk te verfijnen en om een substantiële rol te spelen in het stadslandschap. Ze vragen echter wel een onconventionele benadering om de groenblauwe structuur te implementeren en in te richten.

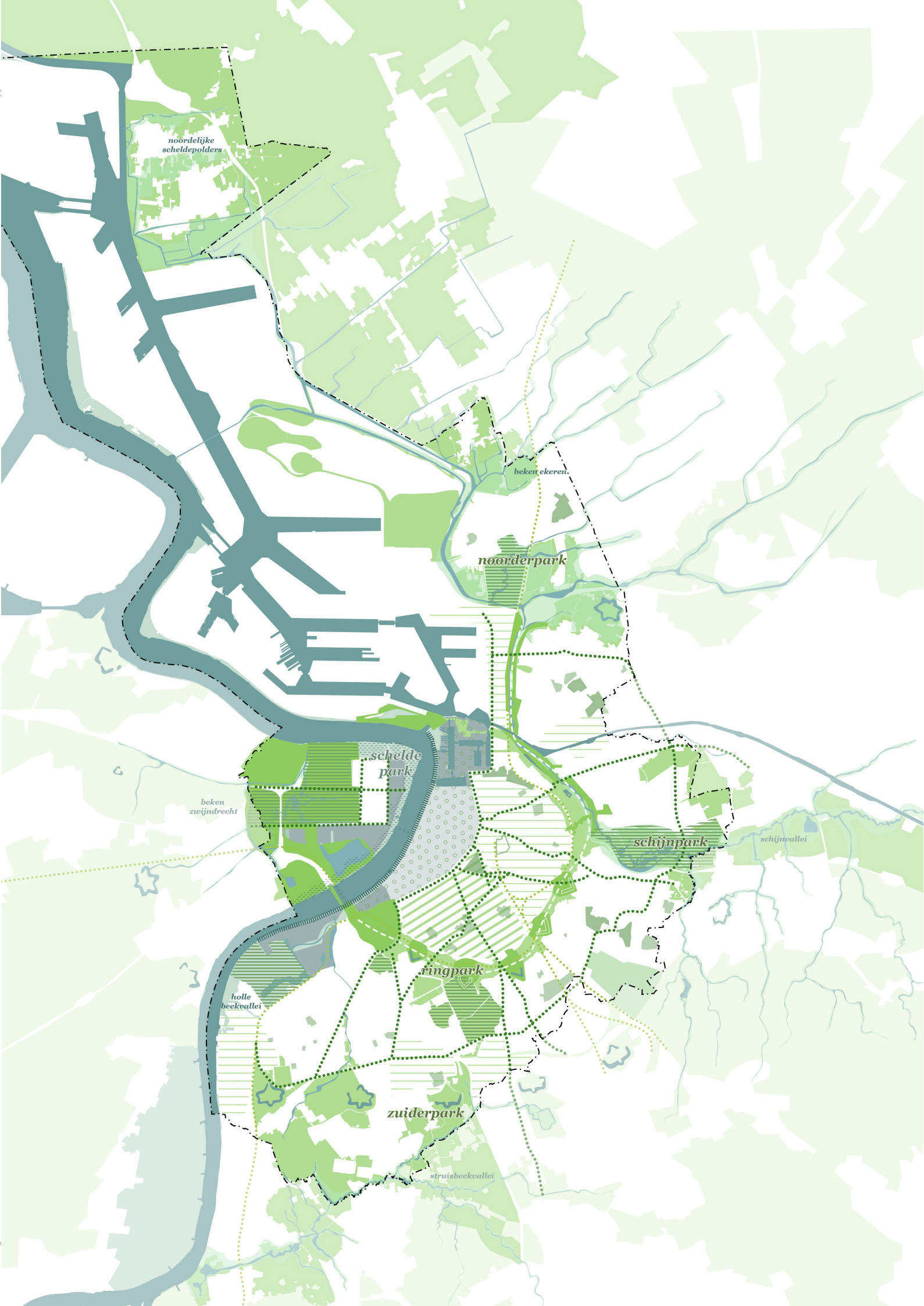
Bermenlandschap van spoor en snelweg

Spoorwegbermen en snelwegen (buiten het Ringpark) zijn niet enkel barrières maar zijn ook lineaire structuren die de hele stad doorkruisen. Enerzijds kunnen het structurerende ruimtelijke elementen zijn zoals de historische

spoorwegberm met bruggen, die identiteit en leesbaarheid brengen in het stedelijk weefsel. Anderzijds bieden de zachte bermen kansen voor ecologische corridors.

Grootschalige programma's

Enkele grootschalige programma's vallen buiten de bovengenoemde bouwstenen, zijnde bedrijventerreinen, ziekenhuis- en onderwijscampussen. Het zijn vaak eilanden in het stedelijke weefsel met eigen karakteristieken en identiteit. Niettemin hebben ze door hun omvang veel potentieel. Deze grootschalige programma's zullen op een eigen manier hun rol voor klimaat, water en ecologie moeten vervullen, vertrekkende vanuit hun specifieke eigenheid en rekening houden met mogelijke transformaties in de toekomst.



CONCEPT VISIEKAART VEERKRACHTIG LANDSCHAP

- Boulevard
- Spoor
- park** Superpark
- Park (deel van superpark)
- Wijkparken
- Buurtparken
- 'Groene vinger'
- Beekvallei
- Fortengordel
- Schelde en dokken
- Scheldekaaien
- Scheldeboorden
- Lokale cluster
- Parkenwig
- Minerale stad

RUIMTELIJKE STRATEGIEËN



Op het gehele grondgebied maakt de stad ruimte voor groen en water dat voldoet aan de uiteenlopende noden van de inwoners en het ecosysteem. Het toepassen van de ruimtelijke principes maakt van veerkrachtige stadsplanning de norm in alle plannen en projecten. De ruimtelijke strategieën die aan bod komen zijn:

- 1. Gebiedsgerichte verdichting vergroot het kwalitatieve groenaanbod.
- 2. Verbindingen tussen grootschalige groengebieden.
- 3. Multifunctionele inrichting en weloverwogen programmatie.
- 4. Biodiverse en toekomstbestendige groene publieke ruimtes.
- 5. Duurzaam waterbeheer tegen wateroverlast en droogte.

STRATEGIE 1. GEBIEDSGERICHTE VERDICHTING VERGROOT HET KWALITATIEVE GROENANBOD

De stad hanteert een strategisch verdichtingsbeleid (zie Levendige Woonstad). Hierdoor stijgt ook de vraag naar groen, als koele en aangename verblijfsruimte of ruimte voor waterinfiltratie. Het ruimtebeslag van de verdichting mag dus niet ten koste gaan van ruimte voor groen en water, integendeel. Waar verdicht wordt, is meer groen en ruimte voor water nodig. Door slim en ruimtelijk efficiënt te verdichten houdt de stad ruimte vrij voor kwalitatieve groene inrichting. De stad zet in op het vergroenen van de publieke

ruimte, straten en pleinen. Nieuwe (private) woonontwikkelingen gebruiken de ruimte efficiënt zodat ze bijdragen aan het vergroten van het groenaanbod. Ook bedrijven en inwoners hebben een groot potentieel om op hun eigen terreinen (tuinen, daken) mee te werken aan het vergroenen van Antwerpen.

Verdichting is echter niet overal de meest aangewezen piste om het stedelijke landschap en de omgevingskwaliteit te verbeteren. De stad differentieert daarom het verdichtingsbeleid zodat er in wijken waar grote groentekorten of waterproblematieken heersen, andere strategieën voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit centraal staan. Het vergroenen van bouwblokken in erg dense stadswijken geeft de wijk meer ademruimte en maakt plaats vrij voor het vergroten van het aanbod aan kwalitatief groen of het vrijmaken van ruimte voor waterinfiltratie en buffering. Groene doorsteken verankeren de binnengebieden in het stadslandschap en maken ze beleefbaar voor de omwonenden.

STRATEGIE 2. VERBINDINGEN TUSSEN GROOTSCHALIGE GROENGEBIEDEN

Een robuust en continu ecologisch netwerk draagt bij tot de veerkracht van de stedelijke ecosystemen. Het verbinden van grote groengebieden maakt de stad bovendien leesbaarder, de landschappen beter beleefbaar en breidt het groenblauwe recreatieve netwerk uit. Daarom gaat de stad op zoek naar de missing links in de grootschalige groenblauwe structuur en de kansen voor de verbinding van het groenblauwe netwerk⁸⁶. Waterlopen, zachte verplaatsingsassen en straten en boulevards

kunnen ingezet worden als drager voor groene verbindingen. De ecologische aaneensluiting van de grote groengebieden die een belangrijke recreatieve functie hebben gaat gepaard met een uitbreiding van het recreatieve netwerk en de verbinding via trage wegen.

STRATEGIE 3. MULTIFUNCTIONELE INRICHTING EN WELOVERWOGEN PROGRAMMATIE

Groene en blauwe ruimtes in de stad vervullen een hele reeks aan functies: de ecologische functie (rijkdom aan planten en dieren), de milieufunctie (tegengaan en milderende van de impact van de mens op de leefomgeving), de gebruiksfunctie (ontspanning en recreatie), de economische functie (toerisme), de historische functie (basisstructuur van de stad) en flankerende functies (levendigheid, samenhang en leesbaarheid). De specifieke meerwaarde en functies van het stadsgroen moeten, naast de soorten en oppervlaktes aan groen, centraal staan bij het uitstippelen van het ruimtelijke beleid.

Er wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een multifunctionele benadering en het zoeken naar synergiën tussen de verschillende functies van de groene en blauwe ruimtes. Niet alle functies zijn echter even combineerbaar, dus een afwegingskader is nodig om weloverwogen keuzes te maken voor het programma in groene ruimtes. Dit is vooral van belang bij het inpassen van grootschalige infrastructuur voor harde recreatie (bijvoorbeeld sportcomplexen), zeker wanneer deze een harde ondergrond vragen en er dus een direct conflict is met de gewenste open ruimtefuncties. Op sommige

locaties zal dergelijke infrastructuur beter geplaatst zijn dan op andere locaties en is een goede landschappelijke inpassing steeds nodig. Ook voedselproductie in de stedelijke open ruimte moet een weloverwogen keuze zijn. Hier zijn er wel mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik en het realiseren van meervoudige voordelen, zoals samentuin-initiatieven die buurt- en wijkversterkend zijn.

Naast het multifunctioneel inrichten van de groene en blauwe ruimte zelf, is ook slim en meervoudig gebruik met de andere stedelijke lagen van belang. Het gewenste programma van een groene ruimte hangt immers ook af van de noden van de omwonenden en de verknoping in het mobiliteitsnetwerk. Bovendien moet de stad inzetten op het benutten van kansen voor vergroening van de directe woonomgeving en van bedrijventerreinen.

STRATEGIE 4. BIODIVERSE EN TOEKOMSTBESTENDIGE GROENE PUBLIEKE RUIMTES

Antwerpen richt de publieke ruimte biodivers en toekomstbestendig in. Dit wil zeggen dat er niet alleen nagedacht wordt vanuit het esthetische en het gebruiksperspectief, maar ook vanuit het ecologisch functioneren en de ecologische meerwaarde van de inrichting en het beheer van het publiek groen. Ruimte geven aan ecologische processen en inzetten op biodiversiteit zorgt ervoor dat het groen ook op de lange termijn groen blijft, door het beter bestand te maken tegen schokken zoals ziektes en droogte. De stad zoekt en reserveert daarom locaties voor toekomstbomen⁸⁷. Ook voor andere aanplanten in parken, op straten en

op pleinen wordt biodiversiteit en ecologische meerwaarde van de plant als uitgangspunt genomen bij de soortenkeuze. Bewoners en bedrijven dragen bij aan de biodiversiteit door het aanleggen van geveltuinen, biodiverse groendaken en het creëren van habitatmogelijkheden op en rond hun gebouwen en tuinen.

STRATEGIE 5. DUURZAAM WATERBEHEER TEGEN WATEROVERLAST EN DROOGTE

De stad zet volop in op duurzaam hemelwaterbeheer, gaat efficiënt om met waterreserves en draagt zorg voor de waterbalans. Het verminderen van bodemafdekking, is zeer belangrijk voor duurzaam hemelwaterbeheer. Niet alleen zorgt het ervoor dat er minder grote hoeveelheden water naar waterlopen en riolen worden afgevoerd, bovendien vult het regenwater zo de grondwatertafel terug aan. Publieke ruimten en infrastructuren, zoals verkeersinfrastructuur, parkings en pleinen, worden zoveel mogelijk onthard. Een duidelijk afwegingskader bepaalt hoeveel ontharding mogelijk is zonder de functies van de ruimte teniet te doen. Ook op privaat domein is ontharding, waar mogelijk, de norm.

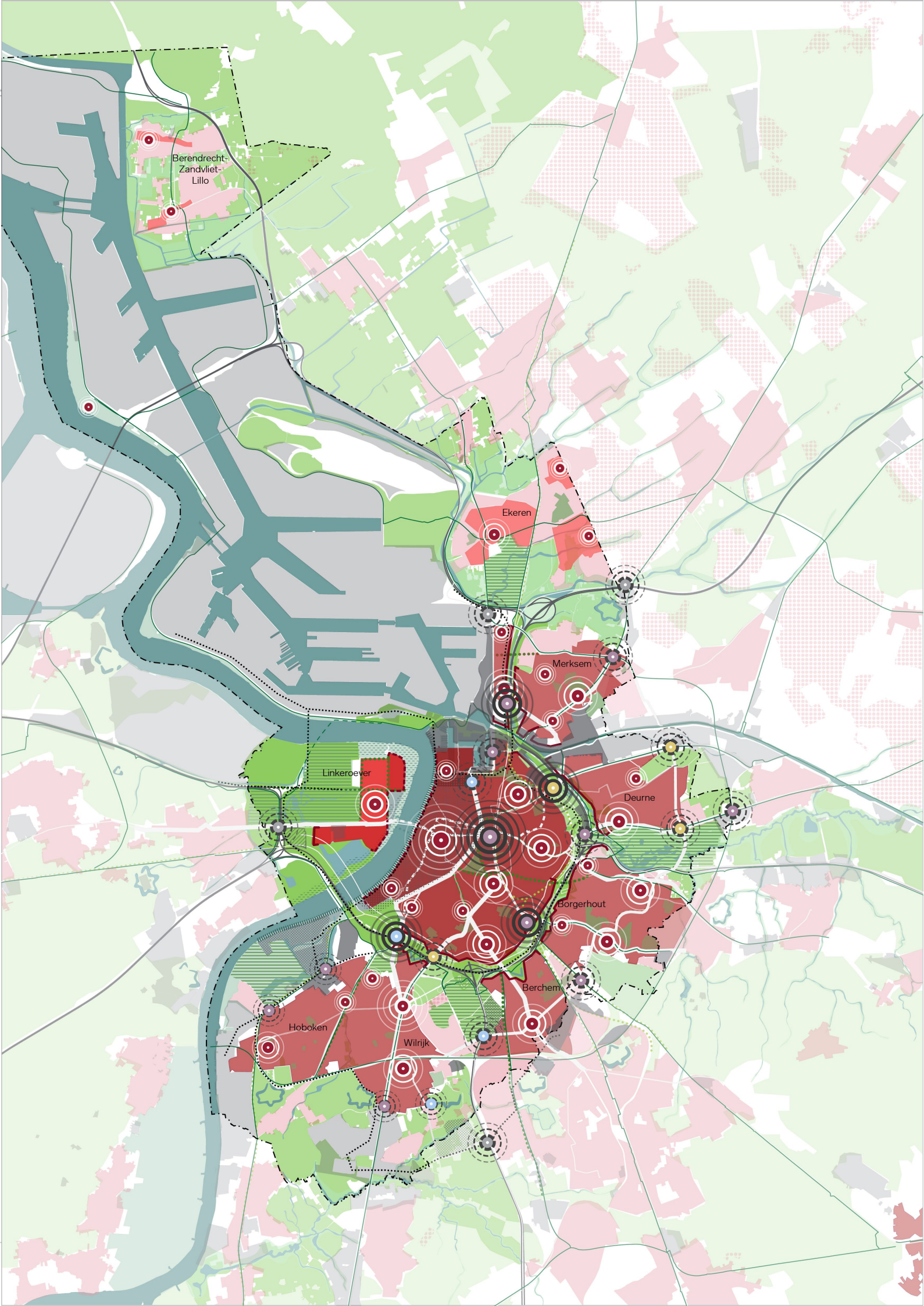
Het hemelwater dat niet lokaal kan infiltreren moet afstromen naar plaatsen waar het tijdelijk opgevangen en vertraagd afgevoerd kan worden. Vernetting van het stedelijke landschap is hierbij belangrijk. Infrastructuur zoals regentuinen, wadi's, buffervijvers, waterpleinen en waterstraten kunnen heel wat water bergen en zorgen voor een vertraagde afvoer naar de grotere waterstructuren (zie bouwsteen 1, het natte landschap).

ONDERZOEKSVRAAG. ROL VAN ECOSYSTEMEN



Groenblauwe ruimtes in de stad hebben een grote meerwaarde op vlak van ecologie en het behoud van biodiversiteit maar ze vervullen ook een grote klimaatadaptieve rol (tegengaan van hittestress, droogte en wateroverlast). Bovendien wordt er ook naar de stedelijke open ruimte gekeken voor het lokaal en stadsgericht produceren van voedsel. De meerwaarden van groene ruimtes in de stad worden ook wel ecosysteemdiensten genoemd.

In de stad staan verschillende ruimteclaims in concurrentie met elkaar. Door de stad te benaderen als één functionerend geheel, dat bovendien gezond en klimaatrobust is wordt de stap naar (eco)systemisch en klimaatbewust denken gezet. De verschillende rollen of ecosysteemdiensten die het veerkrachtige stadslandschap opneemt worden dan beschouwd in wisselwerking met de andere stedelijke lagen. Principes zoals gedeeld en meervoudig ruimtegebruik, vergroening, circulariteit en technologische evoluties zorgen ervoor dat de woonstad, de netwerkstad en het landschap elkaar versterken. Hoe ecosysteemdiensten en ecosystemisch denken waarde kunnen toevoegen aan het SRA is een onderzoeksvraag.



CONCEPT VISIEKAART SYNTHESE

LEVENDIGE WOONSTAD

- Kerngebied Intra Muros
- Kerngebied Ring als lasnaad
- Kerngebied Sprong over de Ring: 20e eeuwse gordel
- Kerngebied Sprong over de Rivier: Linkeroever
- Kerngebied Noordelijke districten
- Fragmenten buiten de kern
- Woonparken
- Hoogdynamische centraliteit
- Stedelijke centraliteit
- Laagdynamische of landelijke centraliteit

VEERKRACHTIG LANDSCHAP

- Boulevard
- Spoor
- Superpark
- Park (deel van superpark)
- Publiek park
- 'Groene vinger'
- Beekvallei
- Fortengordel
- Schelde en dokken
- Scheldekaaien
- Scheldeboorden

SLIMME NETWERKSTAD

- Productieve stedelijke zone met hoogwaardige uitstraling
- Productieve campus met hoogwaardige uitstraling
- Modern bedrijvenpark met functionele uitstraling
- Bedrijventerrein in herontwikkeling
- Kernwinkelgebied, kennis, kantoren, cultuur, evenementen, ...
- Backbone warmtenet
- Fietsnetwerk
- Tramboulevard
- Premetro
- Rocade
- A-net (sneltram of HOV-bus)
- Stadstram
- Zorg- en kennispool
- Bedrijvige knoop (kantoren, detailhandel, productie)
- Vrijetijdspool (cultuur, evenementen, sport)
- Mobiliteitshub (P+R)

Deel C
Strategische visie

Zeven deelgebieden

Naast de drie stedelijke lagen die focussen op het thematische ruimtelijke beleid, zet het SRA ook in op gebiedsgericht beleid. De Beleidsnota van de Stadsbouwmeester (2017)⁸⁸ definieerde reeds vijf deelgebieden (zie ook Levendige Woonstad): Intra Muros, De Ring als Lasnaad (Over de Ring), Sprong over de Ring (20^{ste} -eeuwse gordel), Spong over de Rivier (Linkeroever) en de Polderdorpen (noordelijke districten)⁸⁹. Hier worden nog twee deelgebieden aan toegevoegd: Schelde en Havenranden en kanaalzone. Door de gebied specifieke uitdagingen en kansen zal het ruimtelijk beleid vaak op een andere manier vorm krijgen zonder hierbij afbreuk te doen aan de eerder geformuleerde ruimtelijke bouwstenen en strategieën. In wat volgt, wordt een eerste gebiedsgerichte aanzet uitgewerkt. Deze afbakening betekent niet dat er geen aandacht zal uitgaan naar de overlappende netwerken en structuren (bijvoorbeeld. Rivierenhof, Albertkanaal, stedelijke boulevards, ...). Ook zal er aandacht zijn voor de identiteit en de samenhang van bepaalde plekken die deze opdeling vaak overschrijden (bijvoorbeeld Oud-Berchem, ...).

1 Schelde

kaart bestaande toestand

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

De Schelde moet 'leidend' zijn bij (een deel van) de keuzes die de stad maakt. De Schelde vormt immers de ruggengraat van de Antwerpse watermachine en het regionale stroomgebied, het Benedenscheldebekken. De Schelde brengt economische welvaart, landschappelijk perspectief en ecosysteemdiensten. De stad richt zich op het unieke Scheldesysteem, voor rechter- en linkeroever, voor mens en dier. Antwerpen herkent de rivier dan ook als een openbare kwaliteit.

De leegte van het weidse Scheldelandschap vormt een gekoesterde en constante waarde in een omgeving die in hoog tempo verandert. Een belangrijke vaststelling is dat beide Schelde-oeveren verre van homogeen zijn. De oevers hebben een dubbele gedaante. Een hoofdzakelijk stedelijke ruimte op rechteroever onderscheidt zich van de groene ruimte op linkeroever met sterk verschillende morfologische, typologische en landschappelijke karakteristieken. Antwerpen heeft de opgave om te zoeken naar het landschappelijke potentieel van de Schelde. De uitbouw van het lopende geactualiseerde Sigmaplan betekent dan ook vorm geven aan een stadslandschap aan de Schelde.

Stad aan de Stroom met een uniek Scheldelandschap die de omgeving imponeert

Ter hoogte van de Schelde komen de contrasten tussen bebouwd en onbebouwd, dicht en open, groot en klein, hoog en laag-dynamische karakteristieken samen in een stedelijke identiteit die uniek is. De Scheldeoevers, Scheldekaaien, Scheldeboorden en hun relatie tot de stad bevestigen de trots van Antwerpen als een 'Stad aan de Stroom'. Antwerpen werkt

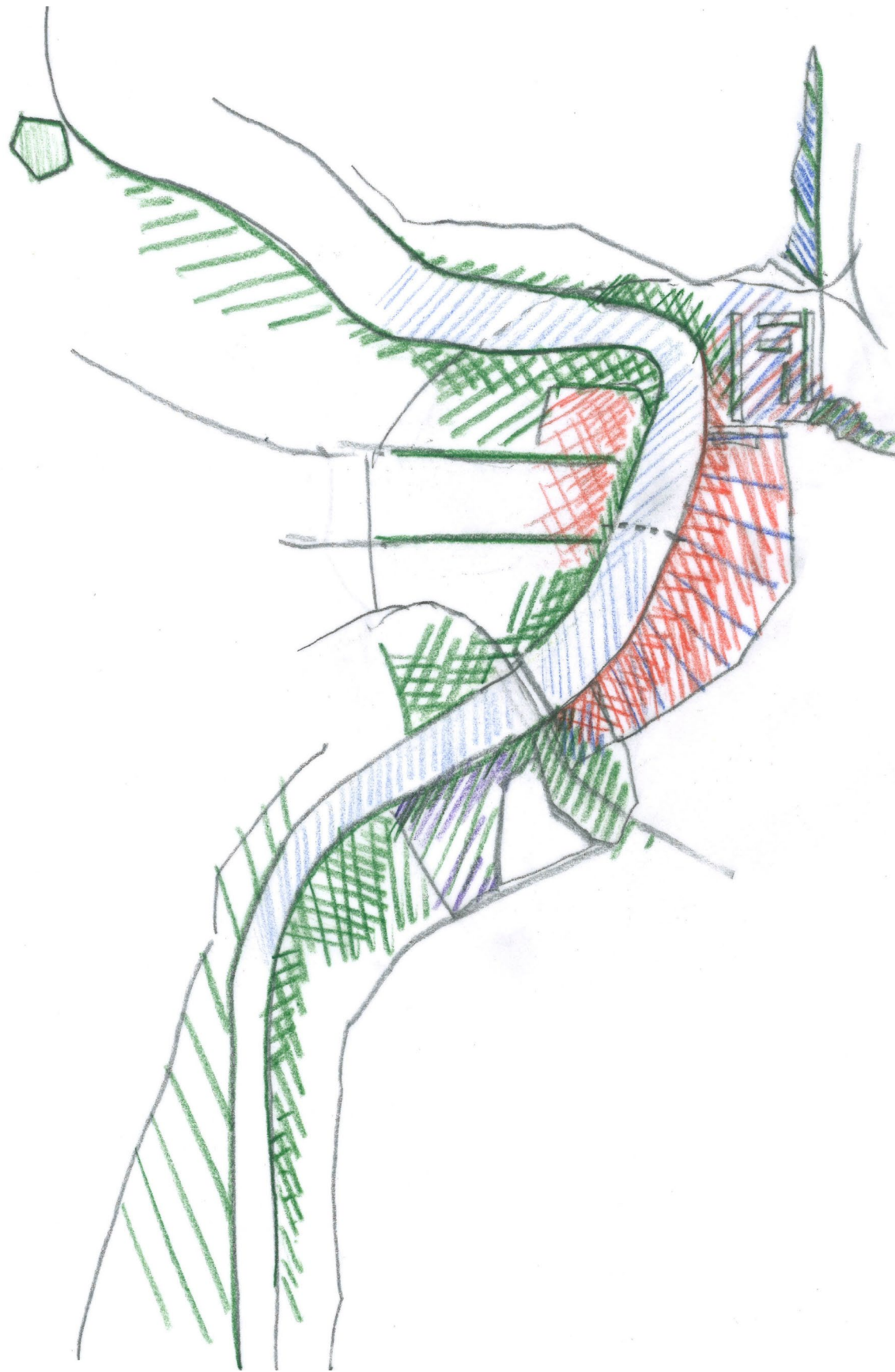
hier dan ook zorgvuldig aan het openbaar domein en ontwikkelt waterfronten waar stad en rivier met elkaar in dialoog gaan. De Schelde is de stedelijke gemene deler die toegevoegde sociale waarde genereert als bindende structuur in de stad. De menging van rivierfuncties is zowel landschappelijk, stedelijk als economisch aantrekkelijk. In het deelgebied 'Schelde' zorgt de overlapping van sferen op verschillende schaalniveaus (stad, Schelde, haven) voor een complex, dynamisch en rijk gebied. In de contactzones vinden dan ook vele verschillende activiteiten van stedelijk belang plaats. In het deelgebied Havenranden en kanaalzone komen deze contactzones nog verder aan bod.

Biodiverse natuurlijke oevers en harde scheldekaaien nemen elk hun eigen rol op

Op Linkeroever optimaliseert de getijdenrivier van slikken en schorren de ecologische oeverprestaties door het beschermen en ontwikkelen van een veelheid aan biotopen. Dit gaat gepaard met een verbetering van het landschap en de biodiversiteit. Waterbescherming, klimaatrobuustheid en biodiversiteit gaan er hand in hand.

Onder andere het Sint-Annastrand en het galgenweel bieden daarnaast langsheen de Schelde-oeveren ook ruimte om recreatief te ontspannen, te onthaasten, en te flaneren langs de Scheldeboorden. De Schelde-oeveren spelen dan ook hun toeristische troeven en aantrekkelijke horeca uit en verenigen de twee verschillende werelden van stad en rivier (zie ook deelgebied Linkeroever waar het stadsdeel als geheel aan bod komt).

De rechteroever varieert van een dynamisch,



biodivers rivierlandschap naar een stedelijke ruimte wat resulteert in verschillende milieu- en gebouwtypen. Centraal op rechteroever ontplooit zich volgens de historische configuratie een vernieuwde waterfront. Ten noorden transformeert het oude havengebied waarbij groene Schelde-oeveren de overgang realiseren tussen hard en zacht. Ten zuiden ontwikkelen zich nieuwe stadsdelen als woon- en werkomgevingen (o.a. Blue Gate en Nieuw Zuid). De heraangelegde Scheldekaaien verbinden het geheel tot een samenhangende stedelijk ruimte die landschap, stad en rivier met elkaar verbindt.

Hefboomprojecten

- Herinrichting Scheldekaaien RO (delen gerealiseerd, in uitvoering of ontwerpfase): De Scheldekaaien is een strook van 7 kilometer van het Droogdokkeneiland tot Blue Gate Antwerp. De volgende jaren veranderen ze grondig van uitzicht. Om de band tussen de stad en de Schelde te herstellen, worden de verschillende deelgebieden heraangelegd. De heraanleg biedt een antwoord op de stabilisatie van de kaaimuur, de verhoging van de waterkering tot 9.25m TAW conform het geactualiseerd Sigmaplan voor het Scheldebekken en de heraanleg van de kaaistrook als één van de meest prominente publieke ruimtes in Antwerpen.
- Herinrichting Scheldeboorden LO (in ontwerpfase): 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 langs de linker Schelde-oever van de Schelde een groene wandelpromenade en een recreatief (water-) 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 Sigmaplan 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.
- Heropening Het Steen: De hotspot voor al die Antwerpen bezoekt in een eeuwenoude gebouw. (recent gerealiseerd).
- Herinrichting Steenplein: De evocatie van het historisch weefsel in een groenere omgeving maakt deel uit van het masterplan Scheldekaaien. (in ontwerpfase).
- Het Bonapartedok en het Loodswezen: De restauratie en de herbestemming van het loodswezen, gelegen op het scharnierpunt tussen de centrale kaaizone en de dokken van het Eilandje, past in het masterplan van de Scheldekaaien (bestemmingsonderzoek lopende).
- Blue Gate: De realisatie van een innovatief en eco-effectief bedrijventerrein waarbij groen en economie hand in hand gaan, versterkt de economische structuur langs de Schelde (in realisatie).

2 Intra Muros

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

Antwerpen Intra Muros heeft een rijke geschiedenis. Het gaat hierbij zowel om de stad binnen de Leien als om de stad binnen de Ring (19^e -eeuwse gordel). Het stadspatroom Intra Muros weerspiegelt de historische groei van de stad. Stadsontwikkeling en transformatie gebeuren hier dan ook met respect voor het karakter van de binnenstad. Niet elke buurt en wijk is echter hetzelfde en dat wordt omarmd en versterkt. Intra Muros is in trek als woonlocatie omwille van het groot voorzieningenaanbod op stedelijk en op wijkniveau. De verschillende stadsvernieuwingsprojecten van de voorbije decennia hebben hier toe bijgedragen. Toch is het aanbod aan kwalitatieve publieke en groene ruimte een aandachtspunt voor de vaak sterk verdichte woongebieden. Een samenhangende en overkoepelende visies in combinatie met fijnmazige stadvernieuwing zijn hier belangrijk waarbij wonen, werken, publieke ruimte, groenblauwe ruimtes, ... voldoende ruimte hebben. Het verder versterken van de reeds bestaande multimodale bereikbaarheid biedt kansen zodat de beoogde modal shift zich realiseert.

In de Scheldestad toont Antwerpen zich als een historische metropool in zakformaat

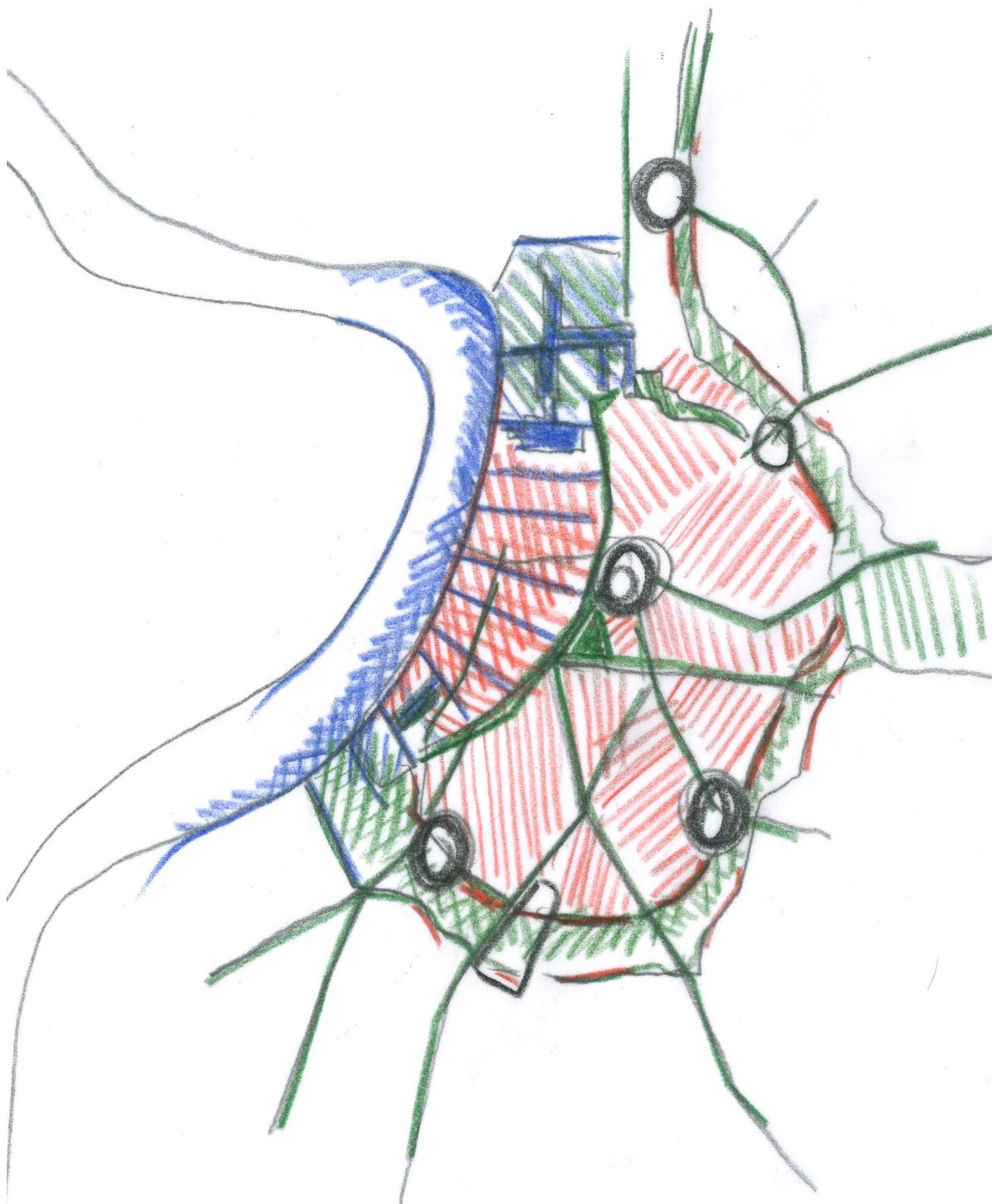
Het gebied tussen de Schelde en de Leien is de Scheldestad, een plek waar de stad en de Schelde met elkaar in dialoog gaan en elkaar opnieuw leren kennen. Het Scheldepark loopt langsheen de Scheldekaaien en infiltreert in de stad via onder andere het nieuwe stadspark op de Gedempte Zuiderdokken en de nieuwe wandelas die de Scheldekaaien en het Centraal Station autovrij verbindt (de Via Sinjoor). In het bruisende stadshart (kernwinkelgebied,

cultuur, kennis, ...) wordt gewoond en gewerkt. Voorzieningen, pleinen, parken, ... zijn nabij en vlot en veilig bereikbaar. De geborgenheid van de binnenstad, de nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen, groenblauwe publieke ruimte, het beeldbepalend erfgoed maar ook de ruimte voor nieuwe accenten maken van de stad een metropool in zakformaat waar de wereld en de Antwerpenaar elkaar ontmoeten.

De boulevardstad verbindt binnenstad, stad en regio en biedt ruimte aan de Antwerpenaar

De 19^e -eeuwse gordel wordt gekenmerkt als een Boulevardstad die een belangrijke schakel vormt tussen de Scheldestad, de districten buiten de Ring en de regio. Het netwerk van boulevards brengt herkenbaarheid en een constante factor in de stedelijke en groene structuur van de stad. Het vormt de verbinding tussen de bewoners, tussen de buurten en hun omgeving en tussen een groot aantal ruimtelijke elementen van de stad. Door te werken met een gelaagd wegprofiel, bieden de boulevards ook ruimte voor betekenisvolle groene interventies. Dankzij bredere profielen zijn er ook kansen om (bovengronds) wateropvang te integreren.

In de wijken tussen de boulevards voelt de Antwerpenaar zich thuis. Er wordt gewerkt, bewogen, gewoond, ... en de voorzieningen richten zich hoofdzakelijk op het wijkniveau. Vier treinstations (Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid en ook Antwerpen-Luchtbal) verbinden de stad met Vlaanderen en de vervoersregio, maar zorgen ook voor nabijheid en bereikbaarheid dichtbij. Op deze plekken is er ruimte voor bedrijvigheid en hoog dynamische voorzieningen.



Nieuw Zuid, het Eilandje en Over de Ring verbinden Intra Muros en de 20^{ste} -eeuwse gordel

Tot slot vormen het Eilandje en Nieuw Zuid de randen van Intra Muros. Deze gebieden zijn volwaardige gemengde stadsdelen en zoeken de complementariteit met de binnenstad op. Nieuw Zuid ontwikkelt zich als een gemengd stedelijk gebied waar wonen, werken, ontspanning, ... hand in hand gaan. Ook het Eilandje evolueert verder als een gemengd stadsdeel waarbij in het noorden een innovatieve stadshaven ruimte krijgt. De Singel en de Ring zijn niet langer eindpunten van de binnenstad maar vormen - na de realisaties van Over de Ring - een nieuwe stadsruimte die Intra Muros en de 20^{ste} -eeuwse gordel verbindt. In het volgende deel wordt Over de Ring, als apart deelgebied van de stad, meer in detail behandeld.

Hefboomprojecten

- Verdere ontwikkeling van Nieuw Zuid tot een gemengd stedelijk gebied.
- Heraanleg Gedempte Zuiderdokken.
- Nieuwbouw M HKA: een nieuw museum aan het water realiseert een nieuw merkteken en versterkt de culturele aanwezigheid aan de Schelde.
- Het beeldkwaliteitsplan historische stad wordt verder uitgerold met de heraanleg van de Schoenmarkt, de Meirbrug, de Huidevettersstraat, de Oudaan, de Wapper, de Hoogstraat, de realisatie van de Via Sinjoor en de heraanleg van de Groenplaats.
- Spoorpark: het toekomstige Spoorpark ligt op en parallel aan de verhoogde spoorweg tussen de Draakplaats in Antwerpen en

het Luitenant Naeyaertplein in Borgerhout. Het Spoorpark bevindt zich deels op de begane grond en deels op hoogte. Het schetsontwerp wil 2 buurten op een groene manier met elkaar verbinden, authentieke spoorobjecten zijn de verf zetten, een wandel- en fietspad op buurtniveau realiseren en de bijzondere zichten op de stad benadrukken.

- Eilandje: in het zuiden gaat de ontwikkeling als gemengd stedelijk gebied verder, alsook, in het noorden, de uitbouw van een innovatieve stadshaven. Diverse strategische projecten zijn gekoppeld aan de ontwikkeling van dit gebied (o.a. fietsbrug Asiadok en Houtdok, Siberiabrug, ...).
- Stuivenbergsite: de gedeeltelijke verhuis van het ziekenhuis (2022) geeft de kans om de site te herontwikkelen tot een plek met een mix van stedelijke diensten, woningen, (zorg) voorzieningen, werkplekken en groene open ruimte. Zo kan het project mee zorgen voor de heropwaardering van Antwerpen-Noord.
- Slachthuissite: de herontwikkeling van de Slachthuissite zal een impuls zijn voor de Damwijk. Tegelijkertijd vraagt een herontwikkeling van de Slachthuissite ook een toekomstvisie voor de zone Noordschippersdok, aansluitend bij de Slachthuissite, en de kade van het Lobroekdok.
- Herontwikkeling Wilgenstraat: 3 appartementsgebouwen worden afgebroken en vervangen door nieuwe, duurzame sociale woningen op de site, de privatieve parkeerplaatsen worden ondergronds voorzien, de publieke ruimte wordt heringericht, de kleuterschool wordt vernieuwd en breidt uit, het kinderdagverblijf breidt uit en verhuist naar het voormalige postsorteercentrum dat gerenoveerd wordt.

3 Over de Ring

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

Met het Toekomstverbond veranderde het infrastructuurproject van de Oosterweelverbinding in een ambitieus leefbaarheidsproject voor Antwerpen. De Grote Verbinding⁹⁰ is het grootste stadsvernieuwingproject van deze eeuw en biedt een enorme opportuniteit om de stad, die vandaag in twee wordt gedeeld door de Ring, te verbinden tot een hecht geheel.

Het project zet in om de fysieke en mentale barrières van de Ring (en de Singel) te overbruggen. Daarnaast wordt de impact van het verkeer van de Ring verkleind in functie van geluid en luchtkwaliteit. Prioriteit is de leefbaarheid voor de omliggende wijken, maar de maatregelen moeten zo veel mogelijk doorwerken in de rest van de stad.

Met dit project wordt honderden hectaren ruimte teruggewonnen en wordt de ringruimte een nieuw te ontwikkelen deel van de stad. De transformatie van dit gebied biedt een unieke kans om op grote schaal belangrijke maatschappelijke uitdagingen op te vangen en vormt tegelijkertijd een hefboom om meer kwaliteit te brengen in de stad. De ruimtelijke integratie van multimodale infrastructuur (fietsverbindingen, openbaar vervoer en multimodale knopen) vormen een belangrijke opgave.. Deze moeten de vooropgestelde modal shift meer realiseren.

Een belangrijke opgave in de ringzone is de ruimtelijke integratie van multimodale infrastructuur: fietsverbindingen, openbaar vervoer en multimodale knopen. Deze moeten mee de vooropgestelde modal shift helpen waarmaken.

Daarnaast moet de stad de Werf van de Eeuw organiseren. Binnen het proces zullen tijdelijke

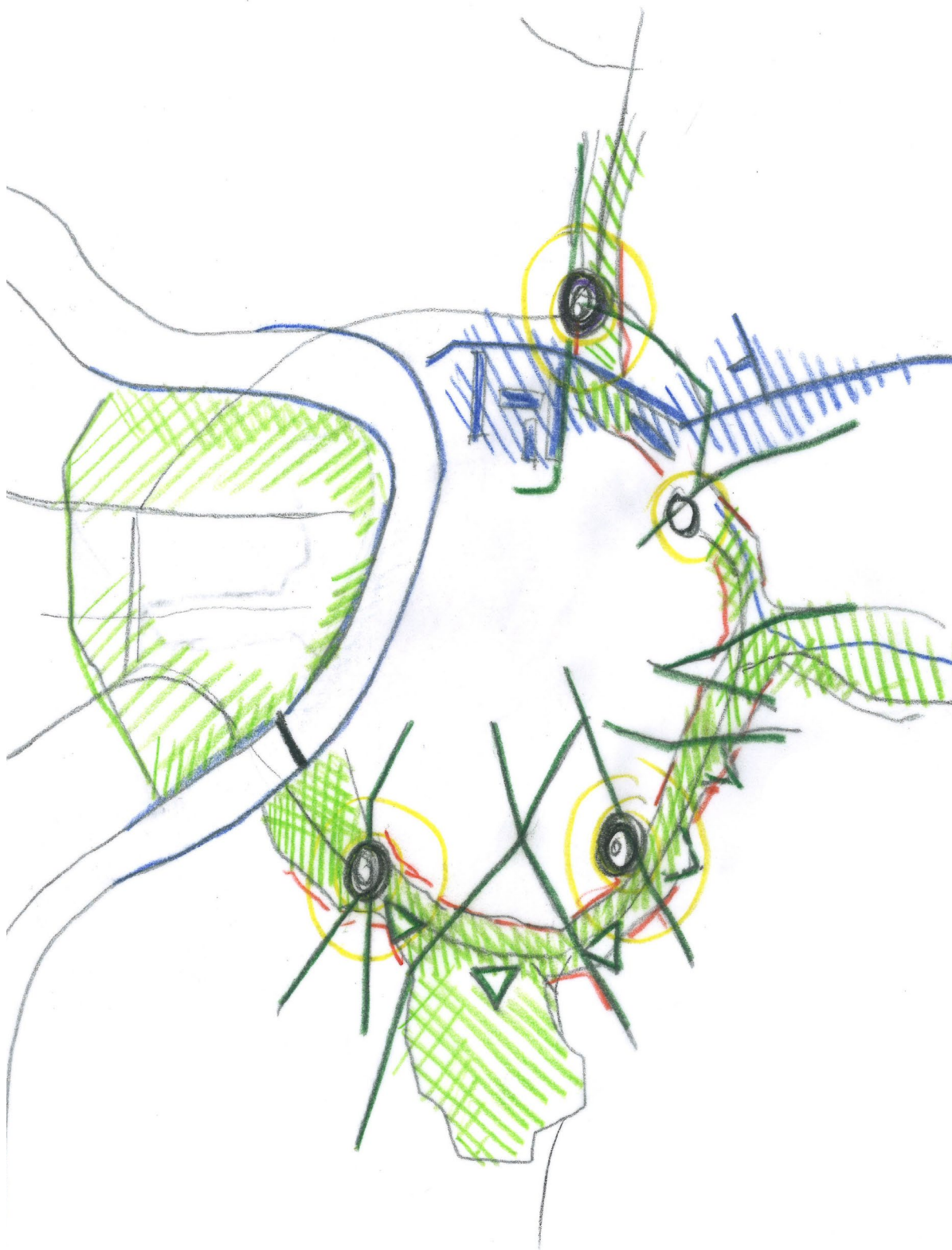
ingrepen continu moeten worden ingepast in duurzame ontwerpen en moet de fasering van het project worden geïntegreerd. Een overkapte Ring is het einddoel.

Over de Ring als hefboom voor het verhogen van de levenskwaliteit in de ganse stad

In de ringzone wordt de (gefaseerde) overkapping van de Ring gerealiseerd. Dit nieuw stuk stad zal de historische binnenstad en de 20^{ste} -eeuwse gordel met elkaar te verbinden en zo letterlijk de barrière van de Ring overbruggen. Over en langsheen de Ring wordt een aaneengesloten longitudinale groene ruimte uitgerold. Deze omvat verschillende bovenlokale Ringparken en lokale buurt- en wijkparken. De groene ruimte wordt landschappelijk en ecologisch uitgebouwd en versterkt. De Ringparken zullen een deel van de groentekorten in de omliggende wijken oplossen en verbinden met de wijken. Ook kan de herwonnen ruimte ingezet worden voor de klimaattransitie: waterbuffering voor de omliggende wijken, het versterken van biodiversiteit en het bieden van verkoelende parken voor de omwonenden. Ook wordt de ringruimte uitgewerkt als een ecologische corridor die de Superparken en de Groene Nevel met elkaar verbindt (zie Veerkrachtig Landschap). Het bijkomende groen zal een belangrijke impact hebben op de woonkwaliteit en leefbaarheid in de wijken en in de stad als geheel.

De ringruimte verbindt de stad

De nervatuur (zie Veerkrachtig Landschap)



maakt verbindingen over de Ring heen en verbindt de ringruimte met de omliggende wijken en vice versa. Deze 'nerven' dragen bij tot de maasverkleining van het traag netwerk. Binnen de ringzone worden multimodale knopen uitgebouwd en wordt nagedacht over een nieuwe openbaar vervoerstangent zoals een Ringspoor, Singeltram en/of Ringbustram. Ook het Ringfietspad wordt vervolledigd en verder geoptimaliseerd en gerealiseerd.

Ruimte creëren voor meer stad

Wanneer de leefbaarheid kan gegarandeerd worden, kan de ringruimte groei opnemen in nieuwe ontwikkelingslocaties. Hierbij moet maximaal ingezet worden op het brengen van meer kwaliteit in het stedelijke weefsel. De wijken langs de Ring worden afgebouwd. De randen worden versterkt en zijn fronten naar het groen. Er wordt ingezet op een mix van wonen en werken. Daarnaast is er ruimte voor regionale ankerprogramma's. Het nieuw stedelijk weefsel richt zich op de grote open en groene ruimte van de Ring. Deze ruimte heeft een eigen karakter en eigenheid. De stadsprojecten worden begeleid door de stadsbouwmeester in het verhaal 'stad maken over de Ring' (SMODR).

Samen maken we De Grote Verbinding

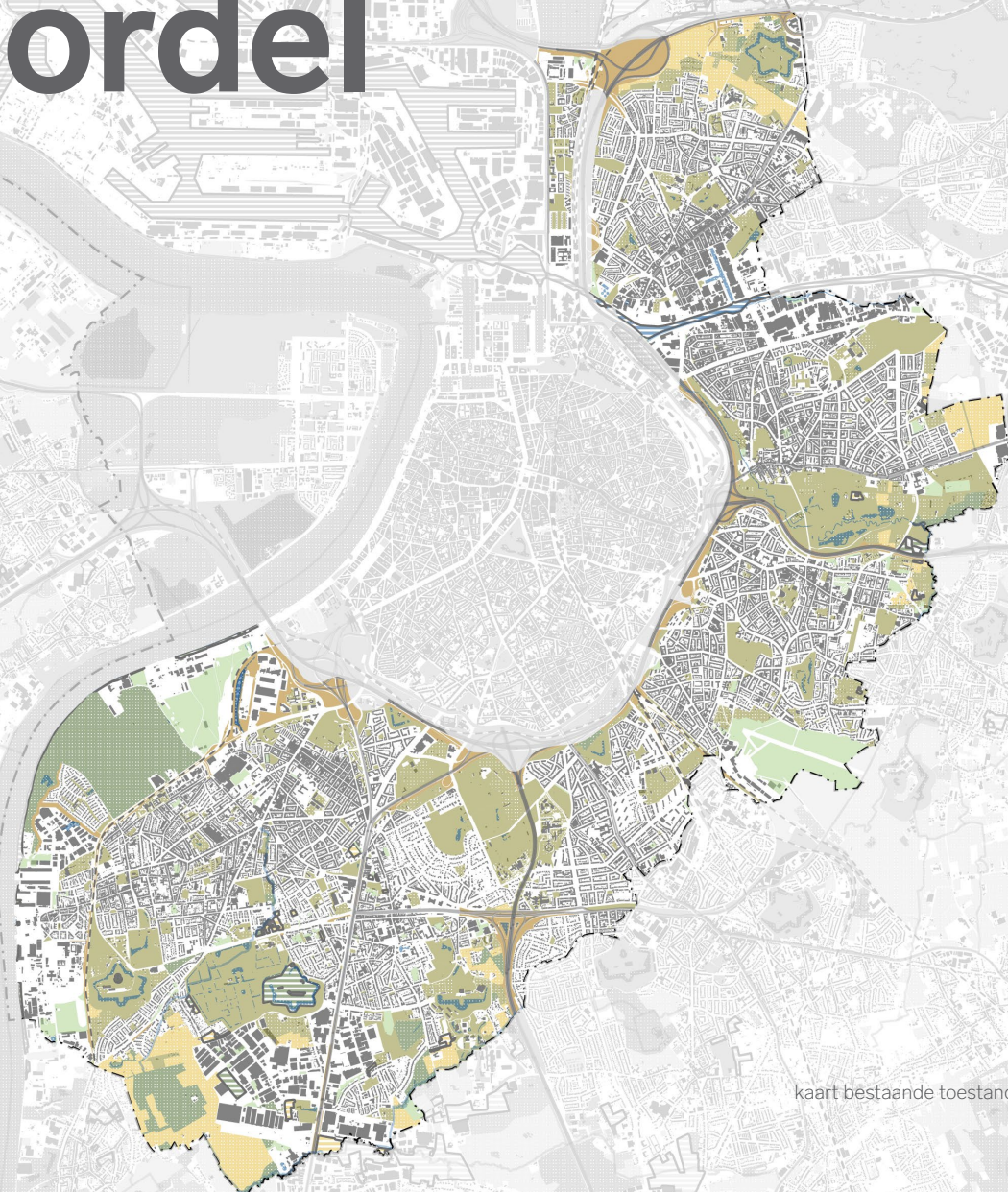
Vandaag wordt er volop getekend aan de ontwerpen voor de eerste fase van de Grote Verbinding. Nadien zullen – in overeenkomst met het Toekomstverbond – nieuwe fases van de leefbaarheidsprojecten volgen. Binnen een breed opgezet co-creatief proces worden alle deelprojecten begeleidt door stakeholders

en burgers. Belangrijk is hierbij niet enkel het eindresultaat, maar ook dat de tussenstappen op een kwalitatieve manier worden uitgevoerd. Het verbeteren van de leefbaarheid staat hier voorop. Ondertussen zijn de eerste realisaties een feit.

Hefboomprojecten

- De Oosterweelverbinding en verdere studie R1 in kader van De Grote Verbinding.
- Gefaseerde aanpak overkapping, waaronder:
 - » De eerste overkappingen Oosterweel: Noordkasteel, Groenendaal, Lobroek doken kap Hof ter Lo (Ringpark het Schijn);
 - » de leefbaarheidsprojecten en parken: Schijn, Linkeroever en Groene Vesten, Park Brialmont;
- Uitwerking van de Singelruimte met een singeltram/bus.
- Ontwikkelen van (nieuwe) multimodale knopen: Zuid, Luchtbal, ...
- Realisatie van het Ringfietspad & de Scheldebrug.
- Uitbouw van de ecologische corridor, Intra en Extra Muros.
- Uitbouw van het warmtenet (reservatiestrook Intra Muros) en (mogelijke integratie) stadswaternet.
- Ontwikkelen van stadsprojecten zoals Desguinlei, Slachthuissite (zie Intra Muros), Groenendaal, ...

4 20^{ste} -eeuwse gordel



kaart bestaande toestand

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

De 20^{ste} -eeuwse gordel kent een enorme diversiteit: verschillende kernen, woontypologieën, handelsclusters, voorzieningenclusters van alle schalen, werklocaties, groenzones en meer. Dit stedelijk aanbod en de nabijheid van de binnenstad maakt de 20^{ste} -eeuwse gordel een aantrekkelijke plek om te wonen. Het SRA wil inzetten 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.

Enerzijds stelt de vraag zich hoe stadsvernieuwing en selectieve verdichting de motor kunnen zijn voor ruimtelijke versterking. Anderzijds is het uitbouwen of versterken van een kwalitatieve woonomgeving waar de voetganger en fietser centraal staan even belangrijk. Dit gaat gepaard met de noodzaak tot nabijheid en het uitbouwen van voldoende voorzieningen op alle mogelijke vlakken: handel, onderwijs, sport, cultuur, zorg en open en groene ruimte.

In de gordel is er nood aan meer kwalitatief groen en dit op verschillende schaalniveaus en in verschillende wijken: van groene straten, kleine en grote parken tot open ruimtes die mee opgenomen worden in structuur van de landschapsparken. Een verdichtingsproject gaat zoveel mogelijk hand in hand met het versterken van de omgevingskwaliteit van een buurt. Het is dan ook een opgave van de 20^{ste} -eeuwse gordel om de open ruimte, bestaande uit groen en water, zoveel mogelijk te vrijwaren en te versterken op alle schaalniveaus.

Sterke kernen met een verschillende identiteit

De 20^{ste} -eeuwse gordel bestaat uit sterke kernen door bijkomend in te zetten op een gedifferentieerde voorzieningencluster en verdichtingsstrategie gekoppeld aan een verbeterde bereikbaarheid. De nieuwe ontwikkeling vindt maximaal plaats binnen het bestaande weefsel. Er wordt ruimte gemaakt voor voorzieningen van alle niveaus: metropolitaan, stad, wijk en buurt. Enerzijds moeten bestaande tekorten ingevuld worden. Anderzijds moet het aantal voorzieningen mee groeien met de verwachte bevolkingsgroei in de gordel. Ook de uitbouw van knooppunten ter hoogte van de (nieuwe) performante multimodale knopen langs de radiale en tangentiële tramboulevards en de hoogwaardige fietsroutes versterken nieuwe en bestaande centraliteiten in de districten.

Ruimte voor wonen en werken

De 20^{ste} -eeuwse gordel biedt verder ruimte voor innovatie, creativiteit, bedrijvigheid en werkgelegenheid. Wonen en werken zijn nauw verbonden; dit zowel in de vorm van verweving van stedelijke bedrijvigheid in het stadsweefsel alsook verder uitbouw van geclusterde bedrijvige milieus. Dit resulteert in een veelheid aan karakters: bedrijvige knopen, vrijetijdspolen, productieve campussen, stedelijke ontwikkelingspolen en mobiliteitshubs waar de overstap op collectief vervoer en stedelijke mobiliteit van buiten de stad gemaakt wordt.



Kwalitatief groen op alle schaalniveaus

Aaneengesloten en toegankelijke groene en open ruimten vormen de ruggengraat van de 20^{ste} -eeuwse gordel. Op het stedelijk niveau zijn dit de landschapsparken waarvan er 3 doorheen de gordel snijden: Noorderpark, Zuiderpark en Schijnpark. Deze komen samen in het Centraalpark als rand tussen de 20^{ste} -eeuwse gordel en Over de Ring.

De verschillende kleinere parken werken verbindend op wijk- en stadsniveau. Op buurtniveau omvat dit het lokale groen, zowel op publieke ruimte als in tuinen, en de uitbouw van waterstraten. Om de groentekorten uit te bouwen is het noodzakelijk om zowel wijkparken, buurtparken als groene straten te realiseren. Dit hangt nauw samen met de gewenste waterstrategie per wijk.

Hefboomprojecten

- Ontwikkelen van tramassen tot volwaardige stadsboulevards, als doortrekking van de stadsboulevards uit het deelgebied Intra Muros. Inclusief de realisatie van nieuwe infrastructuurprojecten: de districtentram, nieuwe tram naar UZA, nieuwe tram op Bisschoppenhoflaan, tramverlenging Emiel Vloorstraat.
- Ontwikkeling van nieuwe en versterken van bestaande knooppunten gelinkt aan sterk mobiliteitsaanbod van sneltrams of het voorstadsnetwerk, inclusief de nieuwe tramassen.
- Uitbouw van multimodale knopen Zuidstation, Berchem Station,

Schijnpoort en Luchtbal als stedelijke ontwikkelingspolen, gekoppeld aan De Grote Verbinding, waarbij de stationsomgeving versterkt wordt met een verbeterde mobiliteitsaanbod, publiekstrekkende voorzieningen en kwalitatieve publieke ruimte.

- Bijkomende uitbouw van Luchtbal als voorwaardige kern gekoppeld aan de stedelijke ontwikkelingspool en in relatie tot de overkapping van de snelweg in kader van De Grote Verbinding.
- Verweefprojecten van wonen- en werken op strategische locaties, bijv. de Lageweg, Oud-Merksem.
- Uitbouw van bedrijvige knopen zoals Ter Beke, Blue Gate, innovatiepool UZA waarbij er, onder meer, ruimte wordt gegeven aan zorg- en kennisinstellingen.
- Versterking van “kanaalzone” langs het Albertkanaal als deels een productieve stedelijke zone met hoogwaardige uitstraling en deels een modern bedrijvenpark met functionele uitstraling.
- Uitbouw van de superparken Schijnpark, Zuiderpark, Noorderpark, inclusief de linken met Centraalpark.
- Uitbouw van wijkparken en groene straten en tuinen, inclusief de integratie van de gewenste waterstrategie per wijk.

5 Linkeroever



kaart bestaande toestand

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

Linkeroever is het meest groene stadsdeel van Antwerpen⁹¹. Om de rol als groene long van de stad te versterken moet ingezet worden op het verbinden van de ecologische structuur. De ecosystemen op Linkeroever zijn waardevol, maar ook fragiel. Ecosystemen zoals de Schelderand zijn afhankelijk van een dynamische die erg lokale en specifieke condities meebrengt. Infrastructuur en bebouwing moeten dan ook zorgvuldig ingepast worden en ruimte laten voor natuurlijke processen. Linkeroever heeft momenteel een onderbenut recreatief potentieel, met onder andere het Sint-Annastrand en de Scheldeboorden, het galgenweel en de grote groengebieden.

Mede door verschillende nieuwe woonprojecten trekt dit deelgebied heel wat nieuwe bewoners aan. Er zijn echter ook een aantal opgaven. De modernistische wijken hebben een uniek karakter maar daarnaast is er ook nood aan kleinschalige plekken die uitnodigen tot ontmoeting zodat het buurtgevoel versterkt wordt. Ook het verhogen van het voorzieningenaanbod en een goede mix in het woonaanbod zijn belangrijk in dit deelgebied.

Landschap als basis voor het groenste stadsdeel van Antwerpen en Linkeroever als hotspot voor natuur- en waterrecreatie

Het grootschalige Scheldelandschap, bestaande uit de Scheldeboorden en -oevers, en de Zandvlakte van Linkeroever, vormen een robuust en ecologisch waardevol landschappelijk kader rondom het woongebied. Het kenmerkende landschap wordt doorgetrokken langs de structurerende assen en open plekken in het bebouwde weefsel en zorgt voor landschappelijke samenhang, groene doorwaadbaarheid en

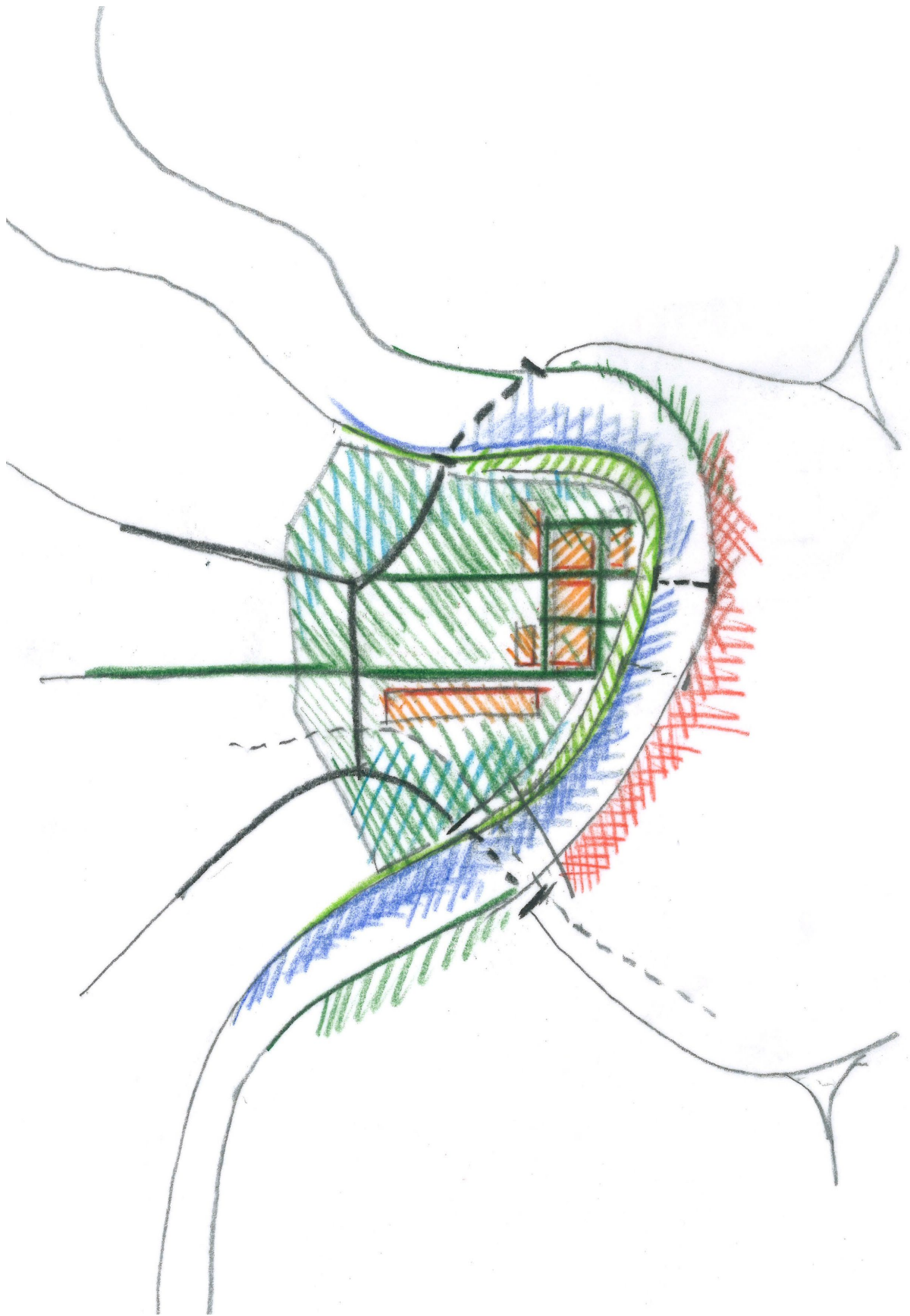
kwalitatieve publieke ruimtes. Versnippering van de waardevolle landschappen door verkeersinfrastructuren wordt zoveel mogelijk omgekeerd en tegengegaan. De groengebieden op Linkeroever, gelegen op een steenworp van de binnenstad, worden recreatief ontsloten. Zo kunnen alle Antwerpenaren van de groene stadslong genieten door wateractiviteiten op het Galgenweel, flaneren langs de Scheldeboorden en de natuur opsnuiven in het Rot en het Sint-Annabos. Recreatie op Linkeroever gebeurt met respect voor de ecologische waarde van het gebied. De ontwikkeling van de Park + Ride maakt van Linkeroever een nieuwe toegangspoort tot de stad. Hierdoor kan Linkeroever transformeren tot een recreatiecluster aan het water met een bovenlokale aantrekkingskracht.

Een volwaardige stedelijke plek met een uniek karakter

In het woongebied verhogen puntsgewijze ingrepen het voorzieningenniveau en wordt er werk gemaakt van het diversifiëren van het woonaanbod op maat van de lokale noden. Aandacht gaat uit naar het differentiëren tussen de buurten en het creëren van verbindende plekken op maat van de buurtbewoners. Zo transformeert Linkeroever tot een volwaardige stedelijke plek met voldoende lokale voorzieningen en een bruisend buurtleven, met behoud van het unieke karakter.

Linker- en Rechteroever komen dichterbij elkaar

Nieuwe verkeersinfrastructuur, zoals het vervolledigen van de Ring en de fiets- en voetgangersbrug versterken de link tussen Linkeroever en Rechteroever. Zo krijgen de inwoners van Linkeroever vlot toegang tot het



bruisende stadshart van Antwerpen. Inwoners van Rechteroever kunnen dan weer gemakkelijk de Schelde oversteken om van de prachtige natuur- en recreatiegebieden te genieten.

Hefboomprojecten

- Binnen de krijtlijnen van het Masterplan Scheldeboorden zullen de Scheldeboorden (Inclusief Frederik van Eedenplein) heringericht worden. Het plan wil van de ophoging van de Scheldeboorden in kader van het Sigmaphan gebruik maken om de strook om te vormen tot een aangename verblijfs- en recreatieruimte met aandacht voor natuurlijke gradiënten.
- De ontwikkeling van een recreatiecluster met een beleefbare jachthaven, horeca en stadscamping aan Sint-Anneke Plage.
- Ontwikkeling van Middenvijver recreatief landschapspark aan de Middenvijver en het Rot. Er komt ruimte voor landschapsontwikkeling, recreatieve activiteiten voor jong en oud en een stadscamping. Door de opmaak van een RUP wordt bovendien het groengebied dat momenteel de bestemming woonuitbreidingsgebied heeft gespaard van bebouwing.
- In kader van de Over de Ring projecten zal de Oosterweelverbinding een plaats krijgen op Linkeroever. De landschappelijke inpassing van deze infrastructuur en de ontwikkeling van het Ringpark West zullen de landschappelijke kwaliteit en samenhang van Linkeroever een duw in de rug geven.
- Het Antwerpse Groenplan stelt twee superparken voor, waarvan de groengebieden op Linkeroever deel uit maken, namelijk het Scheldepark en het Centraalpark. De ontwikkeling van deze twee parken versterkt de ecologische en landschappelijke structuur van Linkeroever, en verbindt het met de grootschalige groenstructuur op stadsniveau. Masterplan Europark zet in op het diversifiëren van het woonaanbod op maat van verschillende generaties en het bouwen van een wijk die ontmoeting stimuleert en de sociale cohesie in het Europark versterkt. Aan de basis van dit masterplan ligt het Intergenerationeel project Linkeroever (IGLO).
- Projecten die inzetten op het transformeren van ongebruikte sites brengen meer levendigheid en interessante plekken naar Linkeroever. Zo blaast FAB181 nieuw leven in de Combori hal door deze te transformeren naar een creatieve hotspot waar plaats is voor ondernemers, innovatieve, culturele en creatieve bedrijven, evenementen, diensten en woningen.
- De ontwikkeling van de Park-and Ride maakt van Linkeroever een nieuwe toegangspoort tot Antwerpen.
- De ontwikkeling van de Scheldebrug tussen Nieuw-Zuid en de Beatrijslaan creëert een nieuwe fysieke verbinding tussen rechter- en Linkeroever voor fietsers en voetgangers.
- De Oosterweelverbinding maakt de Antwerpse ring rond en verbindt Linker- en Rechteroever.

6 Noordelijke districten

kaart bestaande toestand

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

De Noordelijke districten, Ekeren, Berendrecht, Zandvliet en Lillo, hebben zowel ten opzichte van de stad, als ten opzichte van elkaar een verschillend karakter naar voorzieningschaal, woontypologieën en groenzones. Berendrecht en Zandvliet vragen daarom een andere ruimtelijke aanpak dan zowel Ekeren als Lillo.

Het centrum van Ekeren functioneert reeds als sterke kern en hier moet verder op ingezet worden. De opgave is vooral om voldoende in te spelen op de vergrijzende bevolking. Niet alleen een kwalitatief woningaanbod met woontypologieën afgestemd op de woonvraag, maar ook de aanwezigheid van de juiste en voldoende buurtvoorzieningen staat centraal in de uitdaging om de behoeftes van de inwoners van Ekeren te kunnen inlossen. Tot slot moet er ingezet worden op een sterkere connectie tussen het waardevol, aanwezig groen, zoals onder andere De oude landen, Bospolder en Hof De Bist, en de bewoonde omgeving.

Berendrecht, Zandvliet en Lillo vragen een andere ruimtelijke aanpak met een focus op het behoud van het kleinschalig karakter en de aanwezige polderarchitectuur. Het behoud van dit waardevol erfgoed gaat hand in hand met de integratie van de typerende landschappelijke omgeving en het verhogen van de bereik- en zichtbaarheid ervan. Omwille van het beperkt aantal inwoners in Berendrecht en Zandvliet is een toename van het aantal woningen minder aan de orde. De uitdaging in deze kernen is vooral het voorzien van voldoende en een betere aansluiting met de rest van de stad.

Ekeren: wonen in het Noorderpark

De aanwezige parken bepalen de identiteit van Ekeren. Deze groene structuren zorgen voor een verbinding met het omliggende landschap. Het verder verbinden van het omliggende landschap, de parken en kleinschaliger groen, benadrukt het karakter van Ekeren als district in het Noorderpark. Bijkomend zorgt een strategische kernversterking in het centrum voor het vrijwaren van de toonaangevende groene structuren. Het centrum van Ekeren functioneert reeds als sterke kern (centraliteit) en kan zo verder uitgebouwd worden. In de omliggende wijken gaat de aandacht eerder uit naar voldoende basisvoorzieningen op wijkniveau.

Rustig wonen in de Polders

In Berendrecht en Zandvliet zorgen de waardevolle kleinschalige kernen met polderarchitectuur voor het behoud van de identiteit. Het behoud van deze kleinschalige architectuur en de uitbouw van nieuwe, veilige, trage wegen binnen de kerngebieden zorgen voor de versterking ervan. Er wordt ingezet op kernversterking met aangename verblijfs- en ontmoetingsruimtes en wordt lintbebouwing afgeremd om het zicht op het omliggende landschap te behouden. Typerend zijn de groene binnen gebieden in het woonweefsel. Het concept 'landschapskamers' vormt hier een duidelijke strategie. Het is de bedoeling om de huidige open ruimtes tussen de woningen met duidelijke randvoorwaarden en nieuwe woonvormen waarin collectiviteit voorop staat, uit te bouwen. Het slim aaneensluiten van het toegankelijk groen binnen in de kerngebieden en met de omgeving versterkt de toegankelijkheid



van het aanwezige groen. Het versterken van het groene karakter zorgt niet alleen voor een hogere leefkwaliteit van de inwoners, maar kan dit district mee uitbouwen als recreatieve schakel tussen het grenspark en het havenland.

Lillo als recreatieve schakel

De vesting Lillo fort met inbegrip van het veer en het getijdenhaventje is een waardevol, beschermd stadsgezicht. Omwille van de toeristische aantrekkelijkheid, 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 worden daarom selectief uitgebouwd.

Hefboomprojecten

- Om de groenzones van de stad te verbinden en zowel kwalitatief als kwantitatief te versterken, heeft de stad een Groenplan uitgewerkt. Aan dit beleidsdocument zal het groenbeleid van de komende jaren worden afgetoetst. Per landschap zijn er ook concrete richtlijnen, aangepast aan de specifieke behoeften van de plek.
- Ontwikkeling Hoekakker, Rozemaai en Oude Landen zet in op de uitbouw van park en groen in relatie tot de randen van het woongebied.
- Met het Masterplan Ekeren-centrum wil men inzetten op de herinrichting van de kerkomgeving met een focus op

groen, veilige doorsteken voor fietsers en voetgangers en de uitbouw van een bereikbaar centrum.

- Opmaak RUP Mariaburg waarin de focus ligt op de integratie van groen en cultuurhistorisch erfgoed.
- De heropbouw van Fort Lillo met het Masterplan Lillo. Met dit masterplan wil de stad het landschap, de beleving en de cultuurhistorie van het fort verbeteren voor bewoners en bezoekers. Hiervoor wordt het Fort Lillo herstelt volgens historisch plan uit 1815.
- Structuurschets Berendrecht en Zandvliet waarin de focus ligt op het behoud van het historische karakter van het bouwkundig erfgoed.
- Kleinschalige pilotcases van Antwerpen breekt uit in zowel Ekeren, Berendrecht als Zandvliet zetten in op de herinrichting van het publiek domein met een focus op ontharding en de integratie van groen en water. Ze versterken op deze manier de leefbaarheid van de buurten. Een aantal voorbeelden hiervan zijn: Herwaardering Kerkomgeving, heraanleg Weyngaertplein, heraanleg Molengeest en Heraanleg viswater-Oost.

7

Havenranden en kanaalzone

kaart bestaande toestand

RUIMTELIJKE OPGAVEN EN VISIE

Antwerpen is een havenstad. Dit is in het bijzonder beleefbaar, aan de noordzijde van de stad. Het Havenhuis markeert het scharnierpunt tussen stad en haven. Dit gebied zal de komende jaren door de aanleg van de Oosterweelverbinding sterk transformeren. Kwalitatieve havenranden creëren een gepaste overgang tussen het grootschalig havenlandschap en de kleinschaligere woonmilieus errond. De contactzones bieden opportuniteiten om naast stedelijke functies ook haven gerelateerde activiteiten die niet noodzakelijk in het havengebied gevestigd moeten zijn, te huisvesten. Meer ruimte voor water en groen zijn in de sterk verharde industriële gebieden nodig om de gevolgen van de klimaatverandering (extreme buien, droge perioden, hittestress) te bekampen. Ze dragen bovendien bij aan een hogere beeldkwaliteit.

Aan de noord- en zuidzijde van de haven liggen veel infrastructurele barrières. De vele infrastructuuringrepen die hier gepland zijn, vormen een opportuniteit om een duidelijke begrenzing en betere afscherming te realiseren die hier en daar doorwaadbaar is om de continuïteit van waterlopen te verzekeren of toe te laten dat fietsers vlot de haven kunnen bereiken.

De eigenheid van de havenranden wordt versterkt. Ontwikkelingen komen zowel de stad als de haven ten goede.

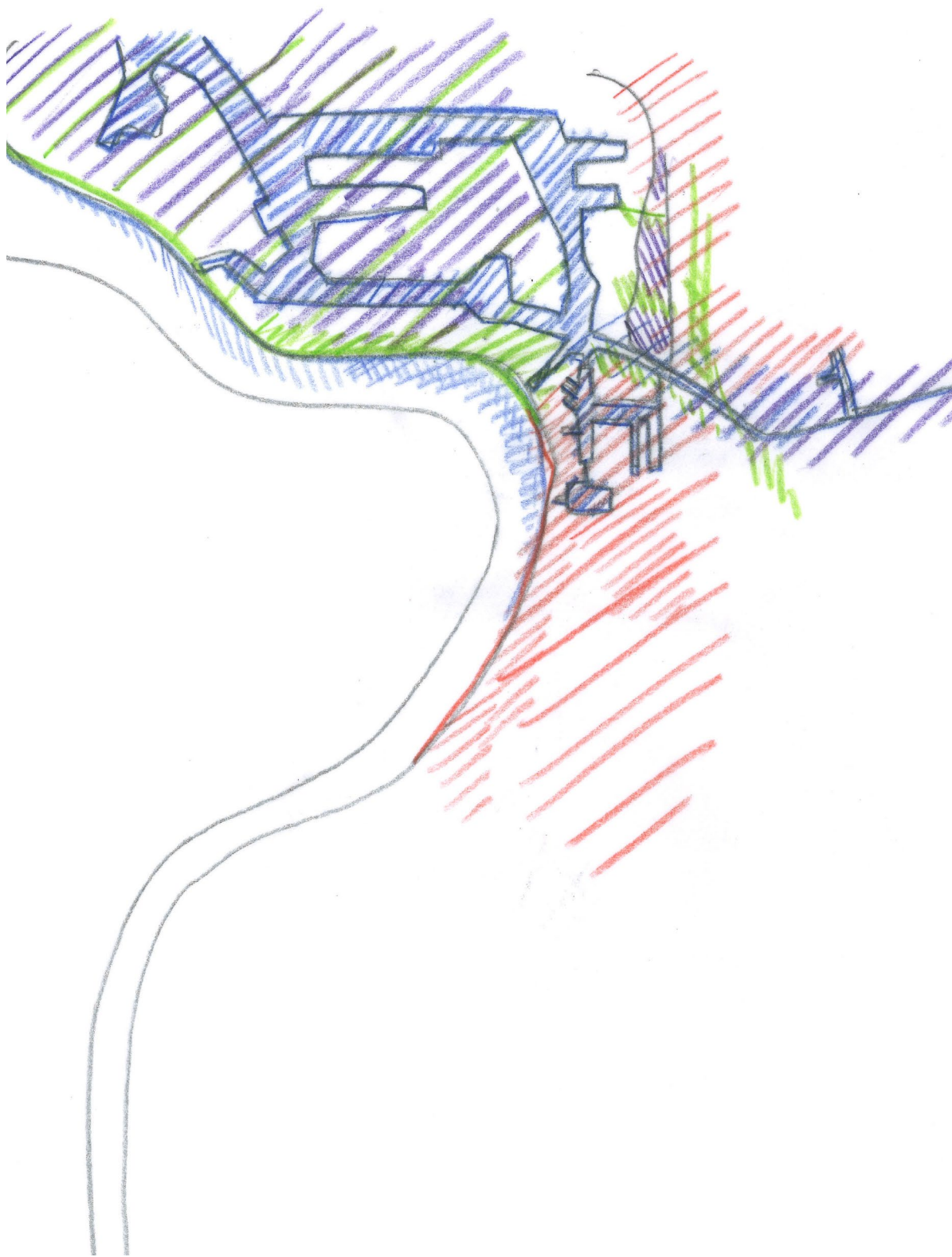
Het gebied tussen de stedelijke woonwijken het Eilandje en Luchtbal en de haven wordt als productieve zone met hoogwaardige stedelijke uitstraling ontwikkeld. De herwaardering van het aanwezige industrieel patrimonium (dokken, loodsen, bedrijfsgebouwen,...) zorgt

in combinatie met een flexibele publieke ruimte en nieuwe toevoegingen voor een gebied met een uniek karakter. De nabijheid van stad en haven zorgt ervoor dat het gebied rond het Straatsburgdok, Mexico-eiland, Steenborgerweert, contactzone Noorderlaan met uitloper langs het Albertkanaal een interessant vestigingsmilieu is voor een brede waaier aan bedrijven: van stedelijke logistiek over maakbedrijven tot nieuwe vormen van (creatieve en circulaire) bedrijvigheid, al dan niet in combinatie met andere stedelijke functies. De potenties voor watergebonden ontsluiting en last mile fietsverbindingen worden maximaal aangewend. Continue groen- en waterstructuren zorgen voor een kwaliteitsimpuls en verhogen de klimaatbestendigheid van deze gebieden.

Aan de noordzijde van de haven zorgen natuurgebieden en groenbuffers ervoor dat de haven landschappelijk wordt ingepakt en afgeschermd van de omliggende dorpen. De heraanleg van de A12 zorgt als onderdeel van het Haventracé en de oostelijke verbinding voor een vernieuwd infrastructuurlandschap dat als grens en kwalitatieve buffer tussen de haven en noordelijke districten wordt uitgebouwd.

Hefboomprojecten

- Opwaardering Kanaalzone: de kanaalzone omvat het gebied rond het Straatsburgdok, Asiadok-Oostkaai (tussen Noorderlaan en Asiadok), het Kempeneiland (tussen Asiadok en Kempisch dok), Mexico-eiland, Steenborgerweert en het bedrijventerrein rond het Albertkanaal (inclusief 't Dokske in Merksem). De visie en operationalisering wordt in een apart beleidskader uitgewerkt (zie verder). Het bouwt verder op:



- » De visie die i.s.m. de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM), de provincie en de gemeentebesturen van Schoten en Wijnegem is opgemaakt voor het gebied rond het Albertkanaal⁹²;
- » De ontwikkelingsvisie en transitieplannen voor de Innovatieve stadshaven rond het Asiadok-Oostkaai (tussen Noorderlaan en Asiadok), het Kempeneiland (tussen Asiadok en Kempisch dok), Mexico-eiland, Steenborgerweert;
- » De concepten die ontwikkeld werden in het kader van Labo XX en Labo XX werk.
- De diverse projecten in het kader van De Grote Verbinding binnen en grenzend aan dit deelgebied (Oosterweelverbinding, Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok, ...(zie deelgebied Over de Ring)
- Contactzone Noorderlaan: De contactzone Noorderlaan transformeert. Vandaag is het gebied nog bestempeld als industriegebied en gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO volgens het gewestplan, maar die bestemmingen zijn toe aan verandering.- Ten zuiden van de Michiganstraat is een gebied ontstaan met handelsactiviteiten gericht op recreatie, een doe-het-zelfzaak, een stelplaats van De Lijn en een brandweerkazerne. Ook het gebied ten noorden van de Michiganstraat is geëvolueerd naar een gemengde zone waarin de grens tussen ambachtelijk bedrijf, kantoor, showroom, dienstverlening en handelszaak moeilijk vast te leggen is. De zone tussen het Straatsburgdok en de Groenendaallaan is een zone met allerlei bedrijvigheid, van verhuisfirma's en autohandelaars tot kantoorfuncties.
- Oostelijke verbinding: Voor de realisatie van het oostelijke deel van het Haventracé, als onderdeel van het Toekomstverbond, wordt het complex project Oostelijke Verbinding opgestart. De Vlaamse Regering keurde hiervoor op vrijdag 11 december 2020 de startbeslissing goed. De startbeslissing verankert de verschillende doelstellingen rond infrastructuur, leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid en maximale co-creatie. Het complex project heeft als algemene doelstelling het oostelijke traject van het Haventracé te realiseren in functie van de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke R2 het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden. Daarnaast zullen ook alle opties nagegaan worden om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor duurzame modi, waaronder spoor en fietsnetwerken. Hiernaast is het de doelstelling om met de aanleg van de Oostelijke Verbinding de omgevingskwaliteit, de klimaatrobuustheid en leefbaarheid te verbeteren. Het complex project Oostelijke Verbinding beoogt een pakket aan maatregelen en ingrepen die de omgevingskwaliteit in de brede regio moet verbeteren.



3

Beleidskaders

EEN EERSTE BLIK OP DE BELEIDSKADERS

Een beleidsplan ruimte, het SRA, moet bestaan uit de strategische visie en minstens één beleidskader. Voor de opmaak van het SRA schuift de stad twee beleidskaders naar voor: onderzoek naar ruimtelijk instrumentarium (Beleidskader Instrumentarium) en onderzoek naar de stedelijke ruimte rond het Albertkanaal (Beleidskader Levendig Kanaal). Het SRA kan in de toekomst aangevuld worden met bijkomende beleidskaders. Deze moeten steeds passen binnen de vastgelegde strategische visie. De beleidskaders zullen uitgewerkt worden vanaf 2022 met als doel om deze twee beleidskaders samen met de strategische visie definitief goed te laten keuren tegen eind 2023.

BELEIDSKADER INSTRUMENTARIUM

In het beleidskader over het ruimtelijk instrumentarium wordt een perspectief gegeven op de operationalisering van de ruimtelijke visies uit het SRA. Een slimme en innovatieve inzet van een divers palet aan instrumenten is nodig. De operationalisering bouwt verder op de bestaande Antwerpse planningstraditie en evalueert deze met een kritische blik. Ook geeft ze een antwoord op de bestaande instrumentele noden binnen de stad. De operationalisering houdt rekening met het Vlaamse instrumentendecreet en de toepassing hiervan in Antwerpen.

De huidige Antwerpse planningsinstrumenten kennen heel wat sterktes in het bieden van rechtszekerheid maar schieten vaak te kort als het gaat om het adequaat en op korte termijn inspelen op opportuniteiten of veranderende randvoorwaarden. In de uitwerking van een operationalisering van het SRA wordt

doelbewust en proactief omgesprongen met dit spanningsveld tussen rechtszekerheid en flexibiliteit. Aan de hand van concrete ruimtelijke ambities en projecten uit het SRA worden casussen opgebouwd die de opportuniteiten van een meer innovatieve, doch haalbare inzet van instrumentarium blootleggen.

BELEIDSKADER LEVENDIG KANAAL

De omgeving van het Albertkanaal is de laatste jaren het onderwerp van verschillende ontwerp- en planprocessen. Binnen Innovatieve Stadshaven wordt de toekomstgerichte transitie van bedrijvigheid op Mexico-eiland, Kempeneiland en Steenborgerweert onderzocht. Verder oostelijk worden de ontwikkelingsmogelijkheden rond de stelplaats van De Lijn aan de Tjalkstraat onderzocht binnen het proces van Stad maken Over de Ring en wordt een masterplan voor Merksem-Zuid opgemaakt om de uitdagingen voor Merksem 't Dokske en Kop van Merksem in beeld te brengen. In het kader van De Grote Verbinding / Over de Ring worden verkeersinfrastructuur en groene ruimtes in de omgeving gepland. De realisatie van het Ringpark Lobroekdok zorgt zo voor een grondige wijziging van de context, voor de driehoek Sportpaleis (tussen Theunisbrug, Ringpark en Albertkanaal) en dit vraagt een herevaluatie van het kaderplan Albertkanaal. een Groene Brug maakt de verbinding tussen Ringpark Groenendaal en Lobroekdok, over het kanaal. Een constante binnen deze processen is dat het Albertkanaal veelal als plaatselijk element wordt aangeraakt; vaak vormt het de begrenzing van het plangebied. Het ontbreekt momenteel aan een overkoepelende ruimtelijke

visie voor het Albertkanaal als oost-west gerichte waterinfrastructuur die een strategisch belang heeft op stedelijk en regionaal niveau.

Met dit beleidskader kunnen nieuwe concepten (bijvoorbeeld stadsdistributie, stadslandbouw, stedelijke geluidsplanning ...) uitgetest worden om nadien verder te ontwikkelen en op te schalen naar de rest van de stad.



4

Vervolgtraject

WAAROM EN HOE REAGEREN?

Deze conceptnota werd door het College van Burgemeester en Schepenen goedgekeurd op 14 januari 2022. Vervolgens werd de nota ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze goedkeuring gebeurde op 31 januari 2022. Ook een verkennend overleg met het Departement Omgeving en de dienst ruimtelijke ordening van de provincie Antwerpen vond plaats op 17 januari 2022.

PUBLIEKE RAADPLEGING EN ADVIESRONDE: WAAROM EN HOE REAGEREN?

Voor de stad vormt deze conceptnota een belangrijke stap in de opmaak van het SRA. Het uitgebreide voortraject dat vooraf ging aan de Inspiratienota uit 2018, de diverse goedgekeurde beleidsnota's en de verschillende onderzoekstrajecten werden de afgelopen maanden kritisch geanalyseerd. Waar nodig werden nieuwe inzichten, belangrijke aandachtspunten en eventuele leemtes geïdentificeerd. Dit gebeurde op basis van zowel de expertise van de verschillende stadsdiensten, de inzichten van het consortium dat de stad begeleidt bij de opmaak van het SRA en diverse werk-, plan- en stuurgroepen. Ook overleg met de Integrale Kwaliteitskamer van de stad en de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening, vonden de afgelopen maanden plaats.

De ambitie van het SRA is om ruimte te geven aan de stad van morgen. Die stad van morgen ziet Antwerpen als de meest leefbare stad van het land die inzet op een hoge levenskwaliteit in sterke wijken. Als bewoner, bezoeker, ... speelt u daarin uiteraard een zeer belangrijke rol. De stad wil dan ook graag uw mening, opmerkingen,

suggesties horen. In de periode van **maandag 14 februari 2022 tot en met donderdag 14 april 2022** loopt de publieke raadpleging:

- De nota is analoog en digitaal in te kijken: Den Bell, loket vergunningen, Francis Wellesplein 1, 2018 Antwerpen. Door Corona-maatregelen kan dit enkel op afspraak: 03/338.23.80 of via ruimtelijkeplanning@antwerpen.be
- De nota is digitaal te raadplegen via <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/structuurplan-in-ontwikkeling>
- Schriftelijke opmerkingen: aangetekend Stad Antwerpen, Stadsontwikkeling / Omgeving / Ruimtelijke Planning, Grote Markt 1 - 2000 Antwerpen
- Opmerkingen per e-mail: ruimtelijkeplanning@antwerpen.be

Tegelijk wordt de conceptnota voor advies overgemaakt aan de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (Gecoro), aan de deputatie van de provincie Antwerpen, aan het Departement Omgeving en aan de aangrenzende gemeenten.

Deze conceptnota is vergezeld van een eerste formele nota in het kader van de milieueffectrapportage over dit plan, nl. de kennisgevingsnota. Ook deze nota wordt voorgelegd aan het brede publiek om reacties te verzamelen over de draagwijdte van het milieuonderzoek. Dit document zal ter inzage liggen gedurende een periode van 60 dagen. Parallel hiermee wordt door het team milieueffectrapportage van de Vlaamse overheid advies gevraagd aan een aantal instanties over deze kennisgevingsnota.

HET VERVOLG

HET VERVOLG VAN DE PROCEDURE

De opmerkingen uit de adviesrondes en de publieke raadpleging worden meegenomen bij de opmaak van het voorontwerp. In de loop van 2022 organiseert de stad diverse informarkten rond het SRA. Hier zal u kunnen ontdekken welke opmerkingen gemaakt werden op de conceptnota en op welke manier deze worden meegenomen in de opmaak van het voorontwerp SRA. Over dit voorontwerp zal vervolgens advies ingewonnen worden bij de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening en de andere bestuursniveaus.

Na de adviesronde over het voorontwerp, wordt het ontwerp SRA opgemaakt. Dit zal voorlopig vastgesteld worden door de gemeenteraad. Voor het ontwerp SRA wordt een (ontwerp) milieueffectrapport (MER) opgemaakt. Voor beide documenten volgt opnieuw een ronde van adviesvragen en een openbaar onderzoek. Het openbaar onderzoek zal gepaard gaan met minstens een actieve inspraakvergadering of infomoment. De adviezen en inspraakreacties op het ontwerp SRA worden behandeld door de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening. Adviezen en inspraakreacties op het milieueffectrapport worden door het Team milieueffectrapportage van de Vlaamse Overheid mee in overweging genomen bij het (al dan niet) goedkeuren van het milieueffectrapport.

Rekening houdend met het advies van de Gecoro en met de opmerkingen op het ontwerp milieueffectrapport, worden de ontwerpen aangepast. Eerst wordt het definitieve milieueffectrapport door het Team Mer van de Vlaamse Overheid goedgekeurd. Daarna kan de definitieve versie van het SRA – de strategische

visie en de twee beleidskaders – ter definitieve vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Het definitieve plan wordt bezorgd aan de hogere overheden, die hierbij eventueel voorbehoud kunnen formuleren. Na publicatie in het Belgisch staatsblad, wordt het plan van kracht. Op dat moment vervalt het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA).

Het volledige traject kan gevolgd kunnen worden via <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/structuurplan-in-ontwikkeling/over>.





5

Eindnoten

- 1 strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Antwerpen Ontwerpen (s-RSA) (2006)
- 2 Bron: Ruimte geven aan de stad van morgen. Inspiratienota voor het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen (2018)
- 3 Bron: Doortstartnota. We geven de stad van morgen ruimte (2016)
- 4 Bron: Ruimte geven aan de stad van morgen. Inspiratienota voor het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen (2018)
- 5 Bron: De Grote Verbinding. Akkoord voor de bestuursperiode van 2019 tot 2024 (2019).
- 6 In maart 2021 werd het multidisciplinaire team BUUR Part of Sweco, bijgestaan door Rebelgroup Advisory Belgium, Kenter, DLA Piper en Shaved Monkey geselecteerd als geschikt consortium voor de ontwikkeling van het Strategisch Ruimteplan Antwerpen. De stad zocht een team met expertise in ruimtelijke planning, milieu, klimaat en communicatie/participatie, aangevuld met juridische kennis. Het team werd geselecteerd aan de hand van een Europese openbare aanbesteding.
- 7 Voor de samenstelling van de werk-, plan- en stuurgroepen wordt verwezen naar de procesnota.
- 8 Overgenomen uit 'Stadsontwikkeling in Antwerpen, Antwerpen Ontwerpen' (2012)
- 9 Het Globaal Structuurplan Antwerpen, 'Antwerpen herwonnen stad' werd goedgekeurd op 26 juni 1990.
- 10 Bron: Eindverslag. Evaluatiestudie van het strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen. Omgeving, KU Leuven (2014)
- 11 Bron: Doortstartnota. We geven de stad van morgen ruimte (2016)
- 12 Bron: Antwerpen actief & bereikbaar. Mobiliteitsplan 2020 / 2025 / 2030 (2015). De visie en strategie voor een actief en bereikbaar Antwerpen staan sinds 2015 beschreven in het mobiliteitsplan "Antwerpen 2020 / 2025 / 2030. Actief & bereikbaar". De stad streeft naar een actieve en bereikbare stad. Het mobiliteitsbeleid gaat een sterke wisselwerking aan met het ruimtelijk beleid, dat bepaalt op welke locaties bepaalde activiteiten gebouwd of georganiseerd kunnen worden. In een stad met een sterk groeiende bevolking en weinig open ruimte, is de beste strategie hiervoor het uitspelen van 'nabijheid'.
- 13 Bron: Groenplan Antwerpen (2017). In februari 2017 werd het Groenplan 'Levendig landschap' voor de ganse stad goedgekeurd. In het overkoepelend Groenplan voor heel de stad staan de gewenste groenstructuur en algemene principes die stadsbreed toepasbaar zijn. Het Groenplan deelt de stad op in 14 groene landschappen. Elk van de landschappen heeft zijn eigen typische kenmerken en troeven. De 14 groengebieden zullen blijven evolueren. Om dit zo goed mogelijk te laten verlopen, omvat het Groenplan tal van acties en richtlijnen om de gebieden kwalitatief te verbeteren en versterken. Het einddoel is een systeem van grootschalige groengebieden die de stad. Als alle

richtlijnen en acties uit het Groenplan gerealiseerd worden, zal het volledige groenareaal van de stad – op dit moment zo'n 6.200 hectare – met 3% of 187 hectare groeien. Maar liefst 6% of 358 hectare groen zal extra juridisch beschermd worden als groengebied en nog eens 15% of 819 hectare zal kwalitatiever worden dankzij een nieuwe inrichting of beter beheer.

In navolging van het bovenlokaal Groenplan worden districtsgroenplannen opgemaakt voor lokaal 'fijnmazig groen' met Deurne reeds goedgekeurd en Antwerpen, Berchem, Borgerhout in opmaak.

- 14 Bron: Beleidsnota.'2016-2020 Atypische stadsbouwmeester'.(2017). In de beleidsnota '2016-2020 Atypische stadsbouwmeester' heeft stadsbouwmeester Christian Rapp zijn visie op Antwerpen neergeschreven. Hij focust zijn aandacht op drie gebieden:
 - De kernstad: met het Duitse begrip 'weiterbauen' omschrijft hij de aanpak voor nieuwe architectuur in de binnenstad: we bouwen verder op de historische groei, rekening houdend met de karakteristieke eigenschappen van klassiek en modern, hoogbouw en laagbouw.
 - De Ringzone: De Grote Verbinding biedt mogelijkheden om een nieuwe 'Ringstraße' te creëren die naadloos de gebieden buiten de Ring aan de kernstad kan hechten.
 - De 20^{ste}-eeuwse stadsdelen en Linkeroever: meer woningen in dit gebied moeten hand in hand gaan met extra voorzieningen voor de buurt.

De ambities van dit plan zijn opgenomen in de Inspiratienota (Levendige Woonstad): vijf ruimtelijke figuren van de stad als basis voor een gedifferentieerd transformatiebeleid (Intra Muros, Ring als lasnaad, 20^{ste} -eeuwse gordel, Sprong over de Rivier, Polderdorpen).

- 15 Bron: Samen Vooruit. Visie Routeplan 2030. De Antwerpse vervoerregio staat niet op zichzelf maar maakt onderdeel uit van een groot grensoverschrijdend gebied van steden in de Noordwest Europese Delta. De centrale positie van de Antwerpse regio in dit complex brengt met zich mee dat omvangrijke transitstromen de regio doorkruisen, zowel in het personenvervoer als in het goederenvervoer. Vanuit de huidige situatie in de regio en inspelend op de belangrijke trends wil de vervoerregio haar mobiliteitsbeleid vormgeven. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn daarbij geen doelen op zich, maar zijn randvoorwaarden voor een economisch vitale, leefbare, duurzame en sociale ontwikkeling van de vervoerregio. Daar boven uit stijgt het bredere doel om de autoafhankelijkheid terug te dringen en het gebruik van OV en fiets te bevorderen tot een modal-split van 50/50. Vanuit de opgaven waar de vervoerregio voor staat en de doelen die zij wil bereiken wordt een gezamenlijke en samenhangende strategie verwoord: inzetten op kwaliteit voor de gebruiker, kwaliteitssprong voor openbaar vervoer, fiets en combimobiliteit noodzakelijk, inzet op modal shift, ook in het goederenvervoer, prikkels voor de gebruiker, betrouwbaarheid wegnen versterken en hiërarchiseren, doorstromen en ontvlechten.
- 16 Bron: LABOXX. Kiezen voor de 20^{ste} eeuwse gordel (2014). De afgelopen twintig jaar is de Antwerpse binnenstad enorm veranderd op het vlak van stadsvernieuwing. De focus verschuift

- nu naar de wijken buiten de Ring, nog steeds op Antwerps grondgebied. Kenmerkend is dat deze woonwijken of industriële zones na de Tweede Wereldoorlog zijn gebouwd. Dit betekent dat ze stilaan toe zijn aan renovatie of vernieuwing. Stadsplanners pakten dit doordacht aan en onderzochten wat de noden zijn voor die plekken en voor de stad. Voor welke uitdagingen staat de stad en hoe een oplossing vinden in de 20^{ste} -eeuwse gordel. In 2012 startte dit onderzoek onder de naam Labo XX.
- 17 Bron: LABO XX_Werk. Van stedelijk onderzoek naar opdracht voor de stad (2017). Labo XX_Werk is een vervolgonderzoek van Labo XX dat de kansen voor vernieuwing van de 20^{ste} -eeuwse gordel voor het eerst onderzocht. Drie onderzoeksteams hebben allerlei voorstellen gedaan om productie en werkgelegenheid op kwaliteitsvolle manieren te verweven in het stadsweefsel van de 20^{ste} -eeuwse gordel. Niet enkel ruimtelijke kwaliteit stond hierbij centraal: de voorstellen leveren ook een grotere kwaliteit op voor de betrokken ondernemers, buurten, instellingen en overheden
- 18 Bron: Innovatieve Stadshaven. Langetermijnvisie voor het noordelijk deel van het Eilandje (2017 - 2018). Het voorwerp van deze studie is het uitwerken van het concept 'de Innovatieve Stadshaven' voor een deel van het Eilandje en Steenborgerweert, een gebied in het noorden tussen de stadskern en het havengebied. Het gebied wordt grotendeels afgebakend door waterinfrastructuren zijnde het Straatsburgdok & het Albertkanaal, de kop van het Lobroekdok en de IJzerlaan (met kanaal), het Kempisch dok, het Houtdok en het Kattendijkdok. Ook de Noorderlaan, de spoorwegberm en de Kempenstraat vormen een grens van het studiegebied.
- 19 Bron: Metabolisme van Antwerpen, Stad van stromen (2016 - 2018). De onderzoeksopdracht gaat in op de vraag hoe onder meer goederen, biomassa, afval, energie, mensen, lucht, en data zich in en rond de stad Antwerpen bewegen. Hoe beïnvloeden deze stromen de levenskwaliteit en welke fysieke, directe en indirecte relaties bestaan er in ruimtelijke zin? Waar liggen de meeste opportuniteiten om mee verder te werken? Hoe kan dit inzichtelijk en bruikbaar gemaakt worden en richting geven aan beleid en maatschappelijke betrokkenen?
- 20 Bron: Ambitienota Over de Ring (2017). De ambitienota voor de overkapping van de Antwerpse Ring is een kompas voor de toekomst. Zowel op vlak van leefbaarheid, als op vlak van mobiliteit. Want: het verhaal van de Antwerpse Ring is geen of-of-verhaal; wel een én-én-verhaal. Leefbaarheid en mobiliteit zijn immers beide urgent. Intendant Alexander D'Hooghe ging op zoek naar raakvlakken en gedeelde opvattingen. De ambitienota is zijn lezing van de situatie en schetst de weg vooruit. Die is snel, radicaal en ambitieus. Meer informatie is te vinden op: www.overdering.be
- 21 Bron: Waterplan (2019). Antwerpen bestaat uit de Artificiële Waterstad, de Natuurlijke Waterstad en de verholen Waterstad. Vandaag de dag zijn deze watersteden niet meer in balans met elkaar. Tezamen vormen de drie watersteden de onderliggende kaartlagen van de visie op een Watersensitief Antwerpen en zijn ze de basis voor het groenblauwe raamwerk. Het raamwerk bestaat uit een vijftal waterstructuren die ieder het resultaat zijn van de historische stedenbouwkundige en landschappelijke ontwikkeling van de stad.
- 22 Bron: Geluidsactieplan 2019-2023 Agglomeratie Antwerpen. (2019). Met het geluidsactieplan streeft Antwerpen naar een aanpak van omgevingslawaaï op maat van de stad, maar vanuit een geïntegreerde benadering van de problematiek. Factoren zoals de aanwezigheid en ligging van weg- en spoorinfrastructuren en de luchthaven maken de problematiek van omgevingslawaaï in de stad en haar districten en wijken heel specifiek. Het streefdoel is om het percentage inwoners dat langdurig wordt blootgesteld aan omgevingslawaaï hoger dan 70dB te reduceren naar 0% tegen 2030.
- 23 Bron: Beleidsnota Detailhandel (2020). De Antwerpse binnenstad is het grootste winkelgebied van België: om in te spelen op de transitie van de sector en Antwerpen als handelsepicentrum te profileren. Met deze beleidsnota zet de stad Antwerpen alles in op leegstandbestrijding en voorkomt het uitrafeling van de winkelgebieden. Om een antwoord te bieden op alle vragen over duurzaamheid, bereikbaarheid, winkelvloeroppervlakte, relevantie van handelszaken en consumentengedrag, stippelt deze beleidsnota vijf definiërende krachtlijnen uit: clustering in kernwinkelgebieden, centrummanagement met vlotte dienstverlening, leefbare commerciële buurten, aantrekkingskracht en vlot en comfortabel bereikbaar.
- 24 Bron: Beleidsnota Ruimtelijke Economie (2020). Deze beleidsnota vormt voor de komende 10 jaar het kader om Antwerpen als innovatieve businessstad en ideale plek om te ondernemen te positioneren. Zowel voor aanwezige, als nieuwe bedrijven in Antwerpen. Het document kwam tot stand in nauwe samenwerking en overleg met alle stakeholders, en vormt de basis voor verdere beleidsbeslissingen, ruimtelijke adviezen en acties. De stad zal de beleidsnota als instrument gebruiken om economische bedrijvigheid lokaal te verankeren en te versterken.
- 25 Bron: Klimaatplan 2030 'Antwerpen voor Klimaat' (2021). Antwerpen is ambitieus: een klimaatneutrale stad in 2050. Dat betekent dat de stad voldoende bestand moet zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering, zoals wateroverlast, droogte, hitte en extreme weersomstandigheden. Antwerpen wil de uitstoot van CO² verminderen met 50% tot 55%, vergeleken met 2005. Dit is tot 15% meer dan wat Europa vooropstelt en Antwerpen spiegelt zich zo als eerste stad in Vlaanderen aan de European Green Deal. Met het Klimaatplan 2030 zet de stad haar schouders onder een waaier van maatregelen en stappen om dit doel te realiseren. Bewoners, bezoekers, studenten, ondernemers en stadsmedewerkers namen deel aan acht werksessies en een klimaatcafé om het plan mee vorm te geven. De stad installeerde ook een klimaatraad en een klimaatregisseur die de voortgang zullen bewaken en mee helpen uitvoeren. Het Klimaatplan vermeldt expliciet dat adaptatiemaatregelen dienen opgenomen te worden in alle generieke plannen, waaronder het SRA, maar ook bijvoorbeeld het Waterplan en het Groenplan.
- 26 Het mobiliteitsplan uit 2015 is momenteel in herziening. Het mobiliteitsplan is aan actualisatie toe omwille van 6 redenen: (1) het toekomstverbond en het routeplan 2030, (2) naast de focus op netwerken is ook mobiliteitsmanagement 'het ondersteunen van keuzes' van belang, (3) smart

mobility is nog onderbelicht in het huidige plan, (4) deelmobiliteit kent een enorme groei en is momenteel onderbelicht in het plan, (5) vrachtvervoer komt momenteel te weinig aan bod, waarbij de last mile beleving van belang is, (6) klimaat moet nog meer aan bod komen en afgestemd worden op het klimaatplan (energiebronnen, laadpalen, ...). Deze herziening van het mobiliteitsplan is momenteel nog niet beschikbaar.

- 27 Een stedelijke voedselstrategie is momenteel in opmaak.
- 28 Een afwegingskader voor toeristische logies wordt momenteel opgemaakt. Hiermee kan gestuurd worden op een divers, gedifferentieerd en geografisch verspreid logiesaanbod. Het geeft handvatten voor hotelondernemers en ontwikkelaars (onderbouwing) en de stad (uniforme toetsing conform stedelijk beleid).
- 29 Bron: Woonuitdagingen voor Antwerpen (2019). Hoe kunnen huidige en toekomstige woonuitdagingen een plaats krijgen in het geactualiseerd s-RSA? Wat moeten de prioriteiten van de stad Antwerpen zijn als bijkomende woningen worden voorzien en hoe moet worden omgegaan met bestaande woningen? In het onderzoek worden de gegevens over vraag en aanbod op de Antwerpse woningmarkt gedetailleerd in beeld gebracht en wordt gezocht naar de fricties: waar schiet het aanbod te kort om op de woonvraag te antwoorden?
- 30 Auteurs: Damen, S., Dehaene, M., Van den Broeck, K., & Winters, F. (2019). Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen. Leuven: HIVA Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving.
- 31 Speelweefselplannen van de stad Antwerpen (2016 - ...). Stad Antwerpen wil dankzij haar speelweefselplannen de routes die kinderen vaak gebruiken veiliger en plezieriger maken. Een speelweefselplan is een netwerk van autoluwe of autovrije fiets- en looproutes in een bepaalde buurt of wijk, aangevuld met 'speelimpulsen' onderweg. Er werden speelweefselplannen opgemaakt voor: Antwerpen Kiel, Antwerpen Noord, Brederode, Deurne-Noord, Groenen Hoek, Hoboken-Noord, Linkeroever, Luchtbal, Oosterveld-Elsdonk, Oud-Berchem, Oud-Borgerhout, Sint-Andries, Wilrijk en Zandvliet. De plannen zijn raadpleegbaar via <https://www.antwerpen.be/info/57e3c42e15fb6d2b200ec37f/antwerpse->
- 32 Bron: 'Beweegvriendelijke stad. Beweegscan 2.0(2020). De studie voerde beweegscans uit in 9 gebieden in districten de stad, in nauwe samenspraak met de districtsbesturen. De resultaten van de opdracht dienen volwassenen en kinderen aan te zetten om meer te bewegen in de publieke ruimte. Deze studie omvat grondige analyses van de huidige situatie per district en gezamenlijke workshops met stadspersoneel en externe experts. De resultaten van de workshops werden verwerkt tot een advies voor elk van de 9 gebieden, in de vorm van ruimtelijk beweegadvies met opportuniteiten en kansen, een ontwerpvoorstel voor de concrete beweegopportuniteiten per districtsgebied en strategische inzichten inzake ruimtelijk beweegbeleid.
- 33 De 9 gescreende gebieden zijn: Borgerhout Extra Muros, Hoboken, Merksem, Stuivenberg

en universiteitsbuurt (district Antwerpen), Wilrijk, Oud-Berchem, Deurne en Ekeren. Met de beweegtool kunnen ook andere gebieden gescreend worden. De studie werd uitgevoerd door Endeavour en de UA Onderzoeksgroep Stadsontwikkeling.

- 34 Trage Wegen vzw en Regionaal Landschap de Voorkempen werkten aan de studie Trage Wegen. Deze studie werd in 2017 gegund door vzw Antwerpen Sportstad. De studie omvat het in kaart brengen van de Trage Wegen in Antwerpen en om via participatie te komen tot beleidsaanbevelingen in het algemeen en per district. Daarnaast is er communicatie en sensibilisering naar zowel het beleid en de bevolking met het oog op de bijdragen tot een toekomstig beleid op vlak van bewegen/sport, gezondheid, groen, mobiliteit, stadsplanning, enz. De studie wordt in juni 2022 afgesloten aan de hand van een studiedag.
- 35 Het Atelier Stadsbouwmeester en de coördinator die binnen AG Vespa werd aangesteld werken actief aan de studie 'Stad maken Over de Ring'. Dit kaderplan vormt een noodzakelijke tussenstap tussen de visienota's van de ontwerpteams en de toekomstige stadsontwerpen die voor elk van de stadsprojecten zal worden uitgewerkt. Het kaderplan bevat de vorken van BVO's, eerste programma-aanzetten en waar nodig randvoorwaarden voor de verschillende stadsprojecten in de Ringzone, waaronder ook de hoederentiteitprojecten.
- 36 De huidige stand van zaken kan geraadpleegd worden via <https://omgeving.vlaanderen.be/beleidsplan-ruimte-vlaanderen>
- 37 De huidige stand van zaken kan geraadpleegd worden via <https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/drem/dienst-ruimtelijke-planning/beleidsplan-ruimte.html>
- 38 Bron: Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen. Strategische visie. Conceptnota (2021)
- 39 Bron: Stad in Cijfers
- 40 Bron: Provincie in Cijfers
- 41 Bron: Provincie in Cijfers
- 42 Bron: Provincie in Cijfers
- 43 Deze tekst is deels gebaseerd op de definitie van resilient cities zoals gedefinieerd door de OECD. "Resilient cities are cities that have the ability to absorb, recover and prepare for future shocks (economic, environmental, social & institutional). Resilient cities promote sustainable development, well-being and inclusive growth."
- 44 Bron: Stad in Cijfers (2021)
- 45 Bron: Stad in Cijfers (2021)
- 46 Bron: eigen bewerking via Stad in Cijfers

- 47 Bron: eigen bewerking via Stad in Cijfers
- 48 Bron: eigen bewerking via Stad in Cijfers (2021)
- 49 Bron: Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen (Damen, Dehaene, Van den Broeck, & Winters, 2019).
- 50 Bron: Stad in Cijfers (2020)
- 51 Bron: Stad in Cijfers + Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen (Damen, Dehaene, Van den Broeck, & Winters, 2019).
- 52 Bron: Stad in Cijfers + Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen (Damen, Dehaene, Van den Broeck, & Winters, 2019)
- 53 In de Cadixwijk ontwikkelt AG VESPA diverse wooneenheden als proefproject met een erfpachtovereenkomst. Met dit woonmodel wordt de koper eigenaar van de woning, maar niet van de grond waar het op staat. Het doel is om gezinnen een betaalbare woning aan te bieden in de stad.
- 54 Bron: Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen (Damen, Dehaene, Van den Broeck, & Winters, 2019).
- 55 Bron: Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen (Damen, Dehaene, Van den Broeck, & Winters, 2019).
- 56 Bron: Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter inspiratie van de actualisatie van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen (Damen, Dehaene, Van den Broeck, & Winters, 2019).
- 57 Bron: Beleidsnota '2016-2020 Atypische stadsbouwmeester' (2017)
- 58 Bron: Ruimte geven aan de stad van morgen. Inspiratienota voor het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen (2018) (zie eindnoot X)
- 59 Bron: Stad in Cijfers, Aandeel publiek groen (2019). Linkeroever heeft met 68% het grootste aandeel publiek groen van de Antwerpse deelgebieden. Bovendien bestaat dit publiek groen grotendeels uit gebruiksgroen (39% van het publiek groen) en natuurlijk groen (48% van het publiek groen), wat zorgt voor een hoger "groengevoel" dan andere groene stadsgordels zoals de Polderdistricten waar het publiek groen hoofdzakelijk bestaat uit agrarisch groen.
- 60 Bron: Ruimte geven aan de stad van morgen. Inspiratienota voor het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen (2018)
- 61 Bron: Emergence and structure of urban centralities in a medium-sized historic city (Miranda, Batista e Silva , & Ricardo da Costa, 2020)
- 62 Bron: 'Geluidsactieplan 2019-2023 agglomeratie Antwerpen. Actualisatie van het Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Antwerpen. 2e ronde, in het kader van de verplichtingen volgens de Europese richtlijn omgevingslawaaai (RL 2002/49/EG)' Goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen op 7 juni 2019 en goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 28 juni 2019.
- 63 Bron: Urban green spaces and health. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2016.
- 64 Bron: Stad in Cijfers
- 65 Bron: Over het belang van de buurt (Oosterlynck en Albeda)
- 66 Bron: 'Beweegvriendelijke stad. Beweegscan 2.0 (2020)
- 67 Bron: Rapport Urban green spaces and health – WHO. Geraadpleegd via https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/321971/Urban-green-spaces-and-health-review-evidence.pdf
- 68 Bron: Speelweefselplannen en Beweegscan 2.0 (zie eindnoot X)
- 69 Bron: Port of Antwerp, The port Area: <https://www.portofantwerp.com/en/port-area>. / Beleidsnota Ruimtelijke economie, stad Antwerpen (2020) (zie eindnoot X)
- 70 Bron: Port of Antwerp, The port Area: <https://www.portofantwerp.com/en/port-area>. Area right bank: 6784 ha
- 71 Bron: Beleidsnota Ruimtelijke economie, stad Antwerpen (2020)
- 72 Bron: Staat van de Antwerpse kantorenmarkt in 2019 (Ondernemeninantwerpen.be)
- 73 Bron: Beleidsnota Ruimtelijke Economie, Stad Antwerpen (2020)
- 74 Bron: Beleidsnota Ruimtelijke Economie (2020) en Labo XX_Werk. (2017)
- 75 Micromobiliteit is een verzamelterm voor vervoersmiddelen gericht op een korte afstand, meestal bestemd voor één persoon. Voorbeelden zijn (elektrische) fietsen of e-steps.
- 76 De vervoerregio Antwerpen zet in op de ontwikkeling van een dragend regionaal netwerk van snelle, frequente en comfortabele openbaar vervoerverbindingen: het A-net (Routeplan 2030, visienota)
- 77 Bron: Groenplan Antwerpen (2017)
- 78 Bron: Stad in Cijfers (2019)
- 79 Bron: Stad in Cijfers (2021)

- 80 Bron: Stad in Cijfers (2021)
- 81 Bron: Stad in Cijfers (2016)
- 82 Bron: Waterplan (2019)
- 83 Lokale clusters komen overeen met de Waterfiguur Radicaal Lokale Clusters uit het Waterplan (2019)
- 84 In het Groenplan Antwerpen worden 5 superparken omschreven. Met het project van de Grote Verbinding wordt het Ringpark als een nieuwe structuur uitgelicht. Het Ringpark overlapt grotendeels met wat in het Groenplan als Centraal Park is omschreven. Bijgevolg dient ook het Scheldepark opnieuw gedefinieerd te worden als afzonderlijke landschappelijke figuur.
- 85 Bron: Ruimte geven aan de stad van morgen. Inspiratienota voor het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen (2018)
- 86 De stad Antwerpen brengt sinds 2018 de tekortzones aan groene buitenruimte in kaart en updaten deze gegevens geregeld. De stad maakt hierbij onderscheid tussen buurtgroen (groen met een oppervlakte van 0,5-5ha) en wijkgroen (groen met een oppervlakte van meer dan 5 ha). Een tekort aan buurtgroen wordt gedetecteerd wanneer er geen groene buitenruimte op 400m afstand of 5 min wandelen is. Voor wijkgroen geldt een maximale wandelafstand van 800m of 10 min wandelen. Hierbij wordt rekening gehouden met onoverbrugbare barrières zoals de ring. De kaarten kunnen worden geraadpleegd op het geoportaal van de stad <https://portaal-stadantwerpen.opendata.arcgis.com/>. De grootste tekorten doen zich voor Intra Muros en in Borgerhout, maar ook in andere delen van de 20^{ste} -eeuwse gordel komen hier en daar groentekorten voor. Wanneer er expliciet wordt gekeken naar gebruiksgroen, en onder andere landbouwgebieden en natuurgebieden buiten beschouwing worden gelaten, zijn er ook grote tekortzones in de Noordelijke districten, waar er weinig groen specifiek ingericht is voor recreatief gebruik.
- 87 In het Groenplan (2017) wordt een deel van deze missing links opgelijst.
- 88 Toekomstbomen zijn bomen in de publieke ruimte (straten en pleinen) die aangepast zijn aan de standplaats en ondergronds voldoende ruimte krijgen om te groeien en oud te worden.
- 89 Bron: Beleidsnota: '2016-2020 Atypische stadsbouwmeester'. (2017)
- 90 De Polderdorpen uit de Beleidsnota van de Stadsbouwmeester zijn Zandvliet, Berendrecht, Lillo en Ekeren. In de conceptnota worden deze samen omschreven als het deelgebied Noordelijke Districten.
- 91 Met de ondertekening van het Toekomstverbond werd op 15 maart 2017 een historische stap gezet. Dit akkoord tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen (stRaten-generaal, Ademloos en Ringland) vormde de start van een nieuw samenwerkingsmodel dat van Antwerpen een leefbare en vlot bereikbare regio moet maken.
- Wat 20 jaar onmogelijk leek, werd bereikt: alle neuzen in dezelfde richting om samen te werken naar een oplossing voor een betere mobiliteit en leefbaarheid in de Antwerpse regio. Geraadpleegd via <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/wegen/het-toekomstverbond-verzoent-mobiliteit-en-leefbaarheid>
- 92 De Grote Verbinding brengt de Oosterweelverbinding samen met de Ringparken en de Scheldebrug in één geheel, dat de komende jaren verder wordt uitgetekend en gebouwd.
- 93 Bron: Stad in Cijfers, Aandeel publiek groen (2019). Linkeroever heeft met 68% het grootste aandeel publiek groen van de Antwerpse deelgebieden. Bovendien bestaat dit publiek groen grotendeels uit gebruiksgroen (39% van het publiek groen) en natuurlijk groen (48% van het publiek groen), wat zorgt voor een hoger "groengevoel" dan andere groene stadsgordels zoals de Polderdistricten waar het publiek groen hoofdzakelijk bestaat uit agrarisch groen.
- 94 Zie project Kanaalkant. Naast een globale toekomstvisie (of kaderplan) met bijhorend actieplan is ook een mobiliteitsvisie voor de ontsluiting van de Bedrijvenzone en omgeving Bosuil en een conceptstudie voor de herinrichting van het bedrijventerrein met meer ruimte voor water en energie opgemaakt. Meer info: <https://kanaalkant.be/over-kanaalkant/>



STAD ANTWERPEN

Contact: ruimtelijkeplanning@antwerpen.be



BUUR Part of Sweco (*)

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

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.

COLOFON

