

STRATEGISCH RUIMTEPLAN ANTWERPEN

RUIMTE GEVEN AAN DE STAD VAN MORGEN

ONTWERP
8 SEPTEMBER 2023



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

INSPIRATIENOTA (2018)²

Leeswijzer

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

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

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

Het SRA is geen verordenend instrument. Er kunnen geen bouwrechten aan het SRA ontleend worden. Ook het kaartmateriaal heeft geen verordenende kracht en geeft indicatief de strategische lijnen en actiepunten aan. Enkele foto's zullen nog gewijzigd worden in de definitieve versie van het SRA.

Voorwoord

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

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

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

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

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

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

Annick De Ridder

Schepen voor haven, stadsontwikkeling, ruimtelijke ordening en patrimonium

Samenvatting

Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA) met als titel 'Ruimte geven aan de stad van morgen' is het nieuwe Beleidsplan Ruimte voor stad Antwerpen. Dit nieuwe planningsinstrument zal de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad vormgeven. Het SRA bestaat uit een strategische visie, een beleidskader en een actieprogramma.

STRATEGISCHE VISIE MET ÉÉN CENTRALE AMBITIE

De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling, met als tijdshorizon 2040. Stad Antwerpen heeft de ambitie om de meest leefbare stad van Vlaanderen te zijn met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken. Vanuit ruimtelijk perspectief identificeren we hiervoor een aantal essentiële succesfactoren. Het gaat om een gecombineerd en kwalitatief aanbod van wonen, voorzieningen, bedrijvigheid, publieke en groenblauwe ruimte. Centraal in de aanpak staat de 'Antwerpse bouwshift'. Extra ruimtevragen worden zoveel mogelijk opgevangen binnen de bebouwde ruimte en gekoppeld aan ontharding en vergroening. Via transformaties, renovaties, verdichting en vergroening wordt extra leefkwaliteit toegevoegd. Een hoger ruimtelijk rendement is mogelijk door slimmer te bouwen (stapeling van functies, gedeeld en meervoudig ruimtegebruik) en het beter benutten van onderbenutte (reeds aangesneden) ruimten (reconversie). Nabijheid, multimodale bereikbaarheid, inclusiviteit en een gevarieerd aanbod van voorzieningen vormen essentiële basisconcepten om de levenskwaliteit te versterken.

Antwerpen is een trotse, innovatieve, dynamische en weerbare stad die zijn erfgoed koestert en die flexibel en continu anticipeert op en mee evolueert met maatschappelijke, economische en culturele evoluties. Dit zijn basiswaarden die de identiteit van de stad bepalen. Voor de Antwerpenaar wordt levenskwaliteit pas een concrete, tastbare kwaliteit als ze betrekking heeft op de eigen wijk. Daarom vormt de ambitie 'sterke wijken' een essentieel onderdeel van ruimtelijk beleid van stad Antwerpen.

De stad speelt een bepalende rol in de Antwerpse regio en bij uitbreiding in heel Vlaanderen. Hij

neemt zijn verantwoordelijkheid en kiest ervoor om de voorzichtige verstedelijkingstendens van de afgelopen twee decennia verder te faciliteren. De Antwerpse, regionale en Vlaamse welvaart is mee afhankelijk van de consolidatie en de verdere versterking van het economische weefsel in Antwerpen. Het SRA erkent die vooraanstaande economische rol en vertaalt dit op ruimtelijk vlak. Het Routeplan 2030 formuleert voor de hele Antwerpse vervoerregio een ambitieuze modal shift en moet zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid van Antwerpen en zijn regio garanderen. Open ruimte in en om Antwerpen zorgt voor belangrijke ecosysteemdiensten. Zowel voor mobiliteit als voor open ruimte zijn regionale samenwerking en investeringen noodzakelijk.

DRIE STEDELIJKE LAGEN

LEVENDIGE WOONSTAD

De ambitie van het SRA is een kwaliteitssprong realiseren door gerichte transformatie op maat van de omgeving dat resulteert in een kwalitatieve en gezonde woonomgeving. Antwerpen wil een inclusieve stad zijn en zet in op sterke kernen waar zowel wonen, werken, leren, ontspanning en ondersteunende functies een plaats vinden. De stad transformeert en groeit met een evenwicht tussen bouw- en groenpotentieel. Dit gebeurt vanuit een gericht locatiebeleid en steeds met respect voor de identiteit en kenmerkende ruimtelijke structuur van elk gebied, inclusief het karakter van een wijk of een straat. Verder speelt Antwerpen in op de woonbehoeften en -voorkeuren van de huidige en toekomstige bewoners. Een gepaste woning, afhankelijk van de levensfase of omstandigheden waarin iemand zich bevindt is de ambitie.

Ruimtelijke krachtlijnen voor de levendige woonstad zijn: een gedifferentieerde transformatie op maat van de plek, de kracht van het bouwblok maximaal benutten, groen- en koeltetekorten wegwerken, een uitgebreid voorzieningen aanbod, inclusieve, veilige en aantrekkelijke publieke ruimtes, een verbeterde omgevingsgeluid en luchtkwaliteit en een kwalitatief en gedifferentieerd woonbeleid.

VEERKRACHTIG LANDSCHAP

De ambitie van het SRA is om een groenblauw netwerk verder uit te bouwen als integraal en prominent onderdeel van de stad. Het veerkrachtig landschap draagt tegelijk bij tot de leefkwaliteit, de ecologische kwaliteit en de evolutie naar een klimaatrobuuste stad tegen 2050.

Het SRA zet in op het vergroenen van de stad, zowel kwantitatief als kwalitatief. De groene stad biedt mensen de ruimte om te ontspannen, spelen, sporten en ontmoeten. Een groene stad biedt ook belangrijke gezondheidsvoordelen. Tegelijkertijd is de stad een habitat voor flora en fauna, met als doel de biodiversiteit te vergroten. Antwerpen hanteert een groennorm voor gebruiksgroen en zet in op lokale voedselvoorziening. 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.

Ruimtelijke krachtlijnen voor een veerkrachtig landschap zijn: versterken van het groenblauw netwerk, het wegwerken van ontbrekende groene schakels of 'missing links', het vervolledigen van het fijnmazig groenblauwnetwerk, het verhogen van de landschappelijke beleving, identiteit en verbondenheid en ruimte vrijwaren voor voedsel.

SLIMME NETWERKSTAD

Als slimme netwerkstad versterkt en ontwikkelt Antwerpen de juiste functies op de juiste plek. Antwerpen blijft groeien als regionaal centrum én als korte afstandsstad. Het floreert op buurt-, stads- en bovenlokaal niveau dankzij slimme en efficiënte

verbindingen en een doordacht locatiebeleid. De knooppunten waar verschillende vervoersnetwerken samenkomen, vormen niet enkel de draaischijf in het vervoerssysteem, maar zijn ook uitgelezen plekken om stedelijke functies te clusteren. Levendige plekken verbinden wijk, stad en regio. Door verdichting, functieverweving en de uitbouw van voorzieningen in de nabijheid te stimuleren, wordt het potentieel van de korte-afstandsstad verder versterkt en de modal shift ondersteund.

Antwerpen zet in op een gunstig ondernemersklimaat en biedt daarom een brede waaier aan vestigingslocaties, op maat van verschillende types en grootte van bedrijven. In de korte afstandsstad is het belangrijk om ook productie en maakindustrie in de stad te houden of te laten terugkeren. Het SRA zet waar mogelijk in op verweving van bedrijvigheid met andere stedelijke functies, en op de verdere uitbouw en kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten. Stad Antwerpen zet in op ruimte voor energie en circulariteit en zal de productie en opslag van hernieuwbare energie opdrijven en zo efficiënt mogelijk benutten. Dit alles moet bijdragen tot het halen van de klimaatdoelen en het verminderen van schadelijke emissies.

Ruimtelijke krachtlijnen voor de slimme netwerkstad: concentreren van bezoekersgerichte functies rond knopen en centra, versterken van de multimodale stedelijke ruggengraat van boulevards, verbinden over het water, inzetten op duurzame logistiek, zoveel mogelijk verweven van economisch activiteiten waar kan en scheiden waar moet, inzetten op klimaatneutraliteit en circulariteit, watergebonden bedrijvigheid en multimodale overslagpunten en het plannen van de ondergrond.

ZEVEN GEBIEDSGERICHTE RUIMTELIJKE VISIES

Aanvullend worden de krachtlijnen toegespitst in de gebiedsgerichte ruimtelijke visie voor zeven deelgebieden. Deze maken telkens een synthese van de drie stedelijke lagen, met waar nodig gebiedsspecifieke prioriteiten.

DE SCHELDE

De Schelde brengt de stad economische welvaart, landschappelijk perspectief, toeristische uitstraling, publieke kwaliteit en klimaatopportuniteiten samen. De verdere uitbouw van het geactualiseerde Sigmaphan geeft actief vorm aan een klimaatrobuust stadslandschap. Op beide oevers werkt stad Antwerpen zorgvuldig aan de publieke ruimte en ontwikkelt het waterfronten waar stad en rivier met elkaar in dialoog gaan en aandacht is voor biodiversiteit inclusief voldoende koelte en schaduw. Zo zijn de oevers, samen met de rivier, bouwstenen in de klimaatcorridor. De Scheldeoevers spelen hun toeristische troeven en aantrekkelijke horeca uit. De Schelde fungeert als economische ruggengraat en heeft nood aan versterkte verbindingen op, onder, over en langs het water.

RINGSTAD MET RINGPARKEN

De ontwikkeling van Ringstad en de Ringparken zal het aanzicht van Antwerpen de komende decennia danig veranderen en vormt een hefboom tot de realisatie van de meest leefbare stad. Ringstad creëert nieuwe stadsranden aan de ringruimte met de Singel als stedelijk front enerzijds en een nieuwe gezicht aan de districten van de 20e eeuwse gordel anderzijds. Ringstad is een geïntegreerd stadsontwikkelingsprogramma met nieuwe ontwikkelingskansen voor wonen, werken en ontspanning. Verder wordt vooral ingezet op de toevoeging van groenblauw, publieke ruimte en verbindingen tussen wijken. De geschakelde Ringparken, aangevuld met het Spoorpark vormen één doorlopende ecologische verbinding en variëren van bovenlokale tot lokale buurt- en wijkparken. De stationsomgevingen Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Luchtbal, en in de toekomst potentieel station Schijnpoort en station West, zijn de locaties met heel wat kansen. Langs de Singel wordt een (reservatiestrook voor) een warmtenet voorzien, waar bestaande wijken en nieuwe ontwikkelingen kunnen op aansluiten.

INTRA MUROS

Het stadscentrum is een bruisende plek waar wonen, cultuur, kennis en winkelen sterk verweven zijn. Het SRA wil de troeven van de historische binnenstad als metropool in zakformaat verder bestendigen en uitspelen en dit door de kwaliteiten en eigenheid van de diverse buurten te versterken. Het is die bijzondere mix die zorgt voor een bovenregionale aantrekkingskracht. De Leien hebben een bijzondere betekenis: ze vormen de monumentale overgang van de 19e eeuwse gordel met de historische binnenstad. De 19e eeuwse gordel is dankzij een netwerk van boulevards sterk verknoopt met de districten buiten de Ring en de regio. Het Eilandje en Nieuw Zuid vormen krachtige eindpunten voor Intra Muros en groeien verder uit tot volwaardige gemengde stadswijken, complementair met de binnenstad.

LINKEROEVER

Linkeroever is hét stadsdeel waar tegen 2030 de klimaatambities worden opgeschaald. Het is de long van de stad door enkele grote groene gebieden. Om deze rol te versterken wordt ingezet op de verbinding en versterking van de verschillende waardevolle ecologische structuren. Het oeverlandschap ondergaat een transformatie om de stad te beschermen tegen overstromingen. Linkeroever biedt ruimte als een recreatiecluster aan het water, met een bovenlokale aantrekkingskracht. Daarnaast ontwikkelt het zich verder als een volwaardige stedelijke plek binnen het centrumgebied met de Blancefloerlaan als stedelijke boulevard met nieuwe programma's. De verbindingen tussen linker- en rechteroever worden versterkt zowel onder, boven en op het water.

20E EEUWSE GORDEL

De 20e eeuwse gordel kent een enorme diversiteit: verschillende woontypologieën, handelsclusters, voorzieningenclusters, werklocaties, groenzones en meer. Dit stedelijk aanbod en de nabijheid van de binnenstad, Ringstad en Ringparken maken van de 20e eeuwse gordel een aantrekkelijke plek om te wonen. Dit wordt samengebracht in sterke, compacte

kernen met een eigen identiteit. De gordel is dé plek om te groeien op een duurzame manier. In kernen, nabij multimodale knopen en langsheen stedelijke boulevards zal stadsvernieuwing en selectieve verdichting de motor vormen voor een ruimtelijke en programmatorische kwaliteitsinjectie. De historische opbouw en het karakter van bestaande wijken blijven maatgevend.

De centrale opgave is de uitbouw van een korte-afstandsstad. We zetten in op kwalitatieve woonomgevingen met eigen voorzieningen en voldoende ruimte voor water en groen op fiets- en wandelafstand. De 20e eeuwse gordel geeft ruimte aan diverse clusters van stedelijke functies, zoals sport, retail, recreatie, kennis, zorg, werken en bedrijvigheid.

NOORDELIJKE DISTRICTEN

Ekeren zet in op strategische dorpskernversterking op maat van het district. Kwalitatief woningaanbod wordt afgestemd op voldoende variëteit aan voorzieningen. In Berendrecht en Zandvliet ligt de focus op het behoud van het kleinschalige karakter en de aanwezige polderarchitectuur. Dit gaat hand in hand met de integratie van het typerende landschap inclusief de interne landschapskamers. Lillo, met inbegrip van het veer en de getijdenhaven, is een waardevol, beschermd stadsgezicht en ontwikkelt zich verder als kleinschalige recreatieve schakel tussen het grenspark en havenland. Aan de noordzijde van de haven zorgen natuurgebieden en groenbuffers ervoor dat de haven landschappelijk wordt ingepakt en afgeschermd van de omliggende dorpen. Bufferzones zijn bovendien gebieden waar natuur en recreatie perfect samengaan. Aan de andere zijde van de polderdorpen worden de randen met het landbouwgebied versterkt.

KANAALZONE

De omgeving van het Albertkanaal staat voor een grote transformatie waar we sterk inzetten op de opwaardering van de economische zones. Het gaat om een multifunctionele ruimte waarbij de economie varieert van grootschalige bedrijvigheid, KMO-zones en stedelijke woonwerklocaties met een hogere mate

van economische verweving. Er wordt geïnvesteerd in het afwerken van woonwijken en voldoende bufferzones ter verbetering van de leefbaarheid in de woonwijken. Ringstad en de Ringparken bieden een nieuw gezicht aan de infrastructuurzone en geven tegelijkertijd een sterke injectie van leefkwaliteit voor de omliggende buurten. Het kanaal zelf evolueert van barrière naar een structurerende infrastructuur. De ontsluiting van de economische zones en het havengebied vormt een bijkomende uitdaging. Voor verschillende modi wordt naar optimalisaties gezocht die enerzijds de ommezwaai naar meer goederenvervoer via water stimuleren en anderzijds de leefbaarheid van de omliggende wijken verbeteren.

ZES OPERATIONELE KRACHTLIJNEN IN ÉÉN BELEIDSKADER

Het beleidskader zet de strategische langetermijnvisie om naar operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn. Het SRA bevat één beleidskader 'Ruimte geven aan de stad van morgen' met zes krachtlijnen.

ANTWERPSE BOUWSHIFT

Met 'De Antwerpse bouwshift: transformatie als hefboom voor vernieuwing' engageert stad Antwerpen zich om extra ruimtevragen zoveel mogelijk binnen de reeds bebouwde ruimte op te vangen. De transformatie van het bestaand stedelijk weefsel vormt een hefboom voor vernieuwing en vergroening van de stad waardoor de weerbaarheid verhoogt. Daar waar mogelijk gaat de transformatie gepaard met de reductie van de bebouwde footprint (door ontpitting en ontharding) en ontstaat ruimte voor buurtgroen, ten voordele van de nieuwe én de bestaande woningen. De transformatieleidraad, de bouwcode en de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) zijn belangrijke sturende instrumenten om de Antwerpse bouwshift stadsbreed op een kwalitatieve manier te realiseren.

STERKE WIJKEN MET HOGE LEEFBAARHEID

De tweede krachtlijn 'Sterke wijken met hoge leefbaarheid' gaat dieper in op de verschillende (stedelijke) kernen. Stad Antwerpen erkent zo de eigenheid van de diverse districten en wijken. Vanuit het principe van de korte afstand investeert stad Antwerpen in een goede mix van basisvoorzieningen op maat van iedere wijk. Voor het stadscentrum Intra Muros, de stedelijke kern Linkeroever, de stedelijke kernen van de 20e eeuwse gordel, de dorpskernen in de noordelijke districten, de laagdynamische gebieden als residentiële wijken en de fragmenten wordt telkens een strategie op maat van het gebied neergeschreven.

VAN STADSBREDE TOT LOKALE GROENBLAUWE EN DUURZAME VERSTERKING

De groenblauwe hoofdstructuur van de stad wordt versterkt door het beter verbinden en inrichten van verschillende superparken: Zuiderpark, Schijnpark, Noorderpark, Scheldepark en Ringparken. Voor elk van deze parken zijn opgaves geformuleerd in functie van klimaat en ecologie. Het SRA zet in op meer beschikbare oppervlakte voor beken en oppervlaktewater. Beekvalleien zijn cruciale groenblauwe dragers doorheen het landschap. Door maximaal ruimte voor water in de vallei te voorzien en structureel te investeren in een praktijk om neerslagafstroming te vertragen en het natuurlijk bufferend vermogen te herstellen, wordt de sponslandschapsfunctie van deze resterende open landschappen ondersteund.

Op de lokale schaal zet stad Antwerpen in op aanvullende klimaatadaptieve maatregelen: ontharden van structureel niet-functionele verharde ruimten op straten en pleinen, vergroening in functie van infiltratie en verkoeling en het maximaal behouden en versterken van het al aanwezige groen. Er is ook aandacht voor de noodzakelijke omschakeling naar hernieuwbare energie en met een belangrijk rol voor warmtenetten. Ook voor de verbetering van luchtkwaliteit en het beperken van het omgevingsgeluid worden diverse maatregelen genomen. Antwerpen investeert in stilteplekken en in ruimte voor voedselproductie.

RINGSTAD MET RINGPARKEN

De overkapping creëert kansen om de fysieke en mentale barrièrewerking van de Ringzone om te draaien. Stad Antwerpen zal met Ringstad en de Ringparken een nieuw stuk dynamische stad maken, met groene publieke ruimte als verbindend element en bebouwing als de lijm tussen binnen- en buitenstad. De rafelige randen langs de Singel en de Ring worden 'afgewerkt' en betrokken op de kernstad. Slimme, creatieve en hoogkwalitatieve invulprojecten moeten de lasnaden worden voor een naadloos over- en opgaan van rand in centrum. De uitbouw van de nieuwe ringruimte resulteert in een sterkere relatie van de 20e eeuwse gordel met de binnenstad en zet maximaal in op een verbeterde leefkwaliteit van de omliggende wijken.

GERICHTE VERDICHTING ROND MULTIMODALE KNOPEN

Verdichten gebeurt voornamelijk in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen en langs boulevards. Hier krijgt een gemengd programma van woningen, kantoren, bovenlokale voorzieningen en andere stedelijke functies een plek. De ontwikkelingskansen van de knopen kunnen worden benut volgens de invloedssfeer van de knoop en naarmate de multimodale bereikbaarheid verbeterd wordt. De belangrijkste stationsomgevingen Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Luchtbal worden aangeduid als interregionale schakels waar verschillende modaliteiten samen komen, zowel in openbaar vervoer als fietsverbindingen. Deze worden aangevuld met regionale schakels.

Het historisch gegroeid netwerk van boulevards is ruimtelijk structurerend zowel voor het groenblauwe, het mobiliteits- als het energienetwerk. Ze bieden continuïteit, variëteit, verbinding en belevingswaarde. Het zijn assen waarin verdichting en vergroening kansen moeten krijgen. In de zones tussen de knopen is er plaats voor gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten. Voor de boulevards zal een geïntegreerd streefbeeld opgemaakt worden ter garantie van de samenhang op vlak van leefbaarheid, ruimte en verkeer.

VERWEVEN WAAR KAN, SCHEIDEN WAAR MOET

Stad Antwerpen zet in op de verhoging van het rendement en de verweving van economische functies. De beschikbare ruimte voor economische functies is schaars en staat nog verder onder druk voor een herbestemming met hoger grondrendement zoals wonen. Antwerpen streeft ernaar om de bestaande hoeveelheid ruimte die bestemd is voor, of gebruikt wordt door industrie, minstens te behouden. Op basis van de eigenheid van ondernemers, perceelgrootte, inrichting, uitstraling en bereikbaarheid onderscheiden we grootschalige bedrijventerreinen, KMO-bedrijventerreinen en productieve zones. Ondersteunende diensten voor de bedrijfsactiviteiten zijn welkom indien ze de aantrekkelijkheid verhogen en de performantie optimaliseren.

In de rest van het stedelijk weefsel passen we voldoende ruimte voor economie in. Stad Antwerpen stimuleert waar mogelijk de verweving van niet-woonfuncties in de stedelijke kernen, in de bedrijvige knopen en in stedelijke (woon)werklocaties. Een evenwichtige functiemix stimuleert meervoudig ruimtegebruik wanneer functies met verschillende tijdspatronen worden gecombineerd. Dit komt de sociale, economische en culturele dynamiek van de stad ten goede. Ook retail is een belangrijk aspect ter bevordering van de leefbaarheid van buurten en woonwijken. Enerzijds zijn er winkelgebieden die verschillende verkooppunten en verschillende type winkelruimtes clusteren en behoren tot de stedelijke kern. Anderzijds bevinden de gescheiden grootschalige retailclusters zich op goed bereikbare locaties, zowel voor de aantrekking van bezoekers als voor de toelevering van goederen.

zeker niet zal beperken. De volgende jaren zal dit actieprogramma stelselmatig worden opgevolgd en aangevuld (zie de acties rond monitoring en evaluatie van het SRA). Het actieprogramma bestaat uit korte-, middellange en lange termijnacties.

Het actieprogramma beschrijft de rol en het aandeel van de stedelijke overheid en de districten in de realisatie van de toekomstvisie tot een trotse, dynamische, innovatieve en weerbare stad, maar uiteraard zal dit enkel kunnen gerealiseerd worden met heel wat partners: burgers, bedrijfsleven, andere overheden, middenveld, ... Het gaat hier zowel om het verderzetten van bestaande partnerschappen zoals in kader van het gebiedsprogramma Kanaalkant als het opstarten van nieuwe samenwerkingen, bijvoorbeeld rond de stedelijke groei en de bouwshift.

De eerste reeks acties gaan in op het plannen, reguleren en regisseren: monitoring, uitwerking van de nieuwe Transformatieleidraad, de stedelijke ontwikkelingskost (SOK), herziening van de bouwcode, de opmaak van het woonbeleidsplan, ... Zo kan met behulp van het Instrument de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) stad Antwerpen voorwaarden opleggen aan transformatie- of verdichtingsprojecten om voorzieningen- en groentekorten weg te werken. Het huidige instrument wordt behouden en verbreedt. De Transformatieleidraad wordt aanvullend een belangrijk innovatief instrument dat stad Antwerpen moet toelaten om de kansen en randvoorwaarden van deze transformatieprojecten te identificeren en af te wegen. Verder wordt ook ingegaan op een niet-exhaustieve lijst van gebiedsgerichte projecten die centraal staan in het realiseren van de krachtlijnen van het beleidskader. Deze projecten zijn vaak gekoppeld aan de groenblauwe structuur, Ringstad en Ringparken alsook enkele knopen.

STRATEGISCH ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma bevat de acties waarmee stad Antwerpen het SRA tot uitvoering brengt. Deze lijst is zeker niet exhaustief: het zijn de acties waartoe stad Antwerpen zich engageert op het moment van goedkeuring van het SRA, maar waartoe het zich

1	Samenvatting	4
	Inleiding	13
	SRA als nieuw planningsinstrument	15
	De rijke planningstraditie inspireert	19
	Een stevige inhoudelijke basis	21
	SRA gekaderd binnen Vlaams en Provinciaal ruimtelijk beleid	25
2	Strategische visie	29
	A Ambities voor de stad van morgen	34
	B Drie stedelijke lagen	40
	1 Levendige Woonstad	42
	2 Veerkrachtig Landschap	60
	3 Slimme Netwerkstad	74
	C Zeven deelgebieden	94
	1 Schelde	96
	2 Over de Ring	100
	3 Intra Muros	104
	4 Linkeroever	108
	5 20e eeuwse gordel	112
	6 Noordelijke districten	116
	7 Kanaalzone	120
	D Synthese	124

3

Beleidskader

129

Ruimte geven aan de stad van morgen

1	De Antwerpse bouwshift: transformatie als hefboom voor vernieuwing	132
2	Meest leefbare stad van Vlaanderen met hoge levenskwaliteit in sterke wijken	136
3	Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking	156
4	Ringstad met Ringparken als complementen van de werf van de eeuw	172
5	Gerichte verdichting rond multimodale knopen	180
6	Verweven waar het kan, scheiden waar moet	188
7	Actieprogramma	198

Woordenlijst

212



THE
PLAYGROUND
BOARD GAMES,
Coffee,
←
& Belgian
beers



1

Inleiding

SRA als nieuw planningsinstrument	15
De rijke planningstraditie inspireert	19
Een stevige inhoudelijke basis	21
SRA gekaderd binnen Vlaams en Provinciaal ruimtelijk beleid	25

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

SRA ALS NIEUW PLANNINGSINSTRUMENT

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

WAT IS EEN BELEIDSPLAN RUIMTE?

Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (hierna 'SRA') is een nieuw planningsinstrument, een beleidsplan ruimte, dat de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad zal sturen en vormgeven. Zoals decretaal vastgelegd, bestaat een ruimtelijk beleidsplan uit een strategische visie en één of meerdere beleidskaders die samen de klijtlijnen schetsen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De strategische visie omvat een robuuste langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling, met als tijdshorizon 2040. Een beleidskader bevat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en actieprogramma's voor een thema of/ en voor een gebiedsdeel.

DOORWERKING VAN HET BELEIDSPLAN

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



TOETSING VAN DE MILIEUEFFECTEN

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

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

HET SRA ALS SYNTHESE

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

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

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

MONITORING, EVALUATIE EN BIJSTURING VAN HET SRA

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

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

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

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



Strategische ruimtes uit het s-RSA (2006)

DE RIJKE PLANNINGSTRADITIE INSPIREERT

DE EERSTE GROTE AMBITIES EN PROJECTEN IN DE RECENTE GESCHIEDENIS

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

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

HET S-RSA, EEN INSPIRATIEBRON

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

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



EEN STEVIGE INHOUDELIJKE BASIS

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

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

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

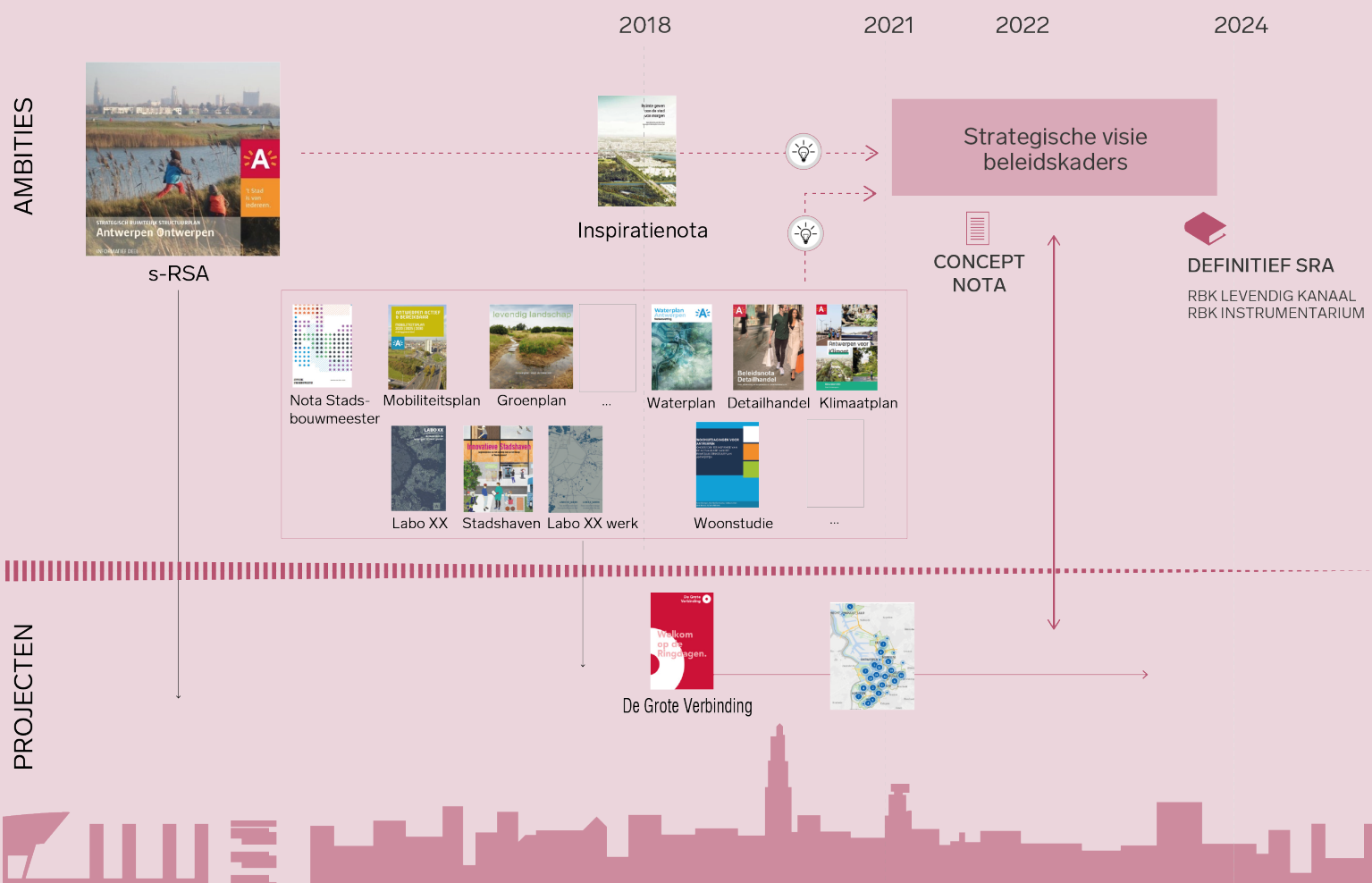
Aanvullend baseerde de Inspiratienota zich op bestaande beleids- en studienota's waar verschillende elementen zoals bereikbaarheid en nabijheid, de juiste schakel op de juiste plaats, modal shift, de uitbouw van superparken, de vijf ruimtelijke figuren uit de nota van de Stadsbouwmeester, de potentie van de 20e eeuwse gordel, ... geïntegreerd werden en zo opnieuw een belangrijke basis vormen voor de opmaak van het SRA. Het gaat hierbij om onder meer: Masterplan Scheldekaaien (2010), het Mobiliteitsplan (2015, momenteel in herziening), Structuurschets Berendrecht-Zandvliet (2015), het Groenplan (2017), de Beleidsnota '2016-2020, Atypische stadsbouwmeester' (2017), de Visienota Routeplan 2030 (2018), het studiewerk Labo

XX en Labo XX_Werk, Innovatieve Stadshaven, Metabolisme van Antwerpen - Stad van stromen en de ambitienota Over de Ring (2017).

BELEIDSNOTA'S EN -PLANNEN (NA 2018)

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

De publicatie "Ringstad: stad maken over de Ring" beschrijft de visie om de stadsontwikkeling langs de Ring de komende jaren actief in goede banen te leiden. De ambitie is om nieuwe levendige stadsdelen langs de randen van de overkapping te realiseren tezamen met de zeven Ringparken, die de verbinding zullen maken tussen de omliggende wijken. Ringstad zet het vernieuwingselan van Antwerpen voort, door de eeuwen heen een centrum voor innovatie en investeringen. Hierbij zijn publieke investeringen een belangrijke motor, al is het noodzakelijk om ook private investeringen te blijven aantrekken. Hier zal Ringstad een belangrijke positie innemen. In deze zone zal er 1 miljoen vierkante meter stedelijk programma ontwikkeld worden, waardoor er een nieuw stedelijk district wordt gerealiseerd in het hart van de stad.



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

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

HET SRA VERTREKT VAN EEN STEVIGE GEBIEDSKENNIS

Antwerpen heeft een rijke traditie in ruimtelijke en omgevingsanalyses. Zo'n analyse geeft een cijfermatig en cartografisch inzicht wat er te kort is in de omgeving van een woonbuurt of een toekomstig stadsproject, zoals groen, bus- en tramhaltes, scholen of sportinfrastructuur. De gegevens worden vergeleken met wat het minimale aanbod in de wijk of buurt zou moeten zijn. Een voorbeeld is de onderbouwing van de ruimtelijke keuzes op Spoor Noord door een kwantitatieve analyse in 2001. Het dichtbevolkte Antwerpen Noord kreeg daardoor een park van 17 ha waardoor het groentekort (deels) werd opgelost.

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

Naast klassieke thema's zoals socio-demografie, economie, wonen, mobiliteit en voorzieningen, worden omwille van nieuwe inzichten en noden steeds meer data in kaart gebracht: lucht, geluid,

hitte, ontharding, water etc. Deze gegevens zijn in bovengenoemde instrumenten beschikbaar van het brede stadsniveau tot het meer fijnmazige niveau van wijken, buurten, bouwblokken en percelen. Op maat of gebiedsgericht kunnen ook simulaties en toekomstscenario's worden uitgezet.

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



Strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2018)

SRA AFGESTEMD MET VLAAMS EN PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID

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

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

BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN (BRV)

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

De strategische visie zet in op vijf 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, waarvan volgende aspecten voor Antwerpen belangrijk zijn.

Vlaanderen kiest voor het terugdringen van bijkomend ruimtebeslag. De Vlaamse Regering bevestigde op 22 februari 2022 in haar conceptnota over de bouwshift de doelstelling om het bijkomend ruimtebeslag te reduceren van 6 ha/dag in 2020 naar 3 ha/dag tegen 2025 en 0 ha/dag tegen 2040. Om deze doelstelling te kunnen waarmaken is de verhoging van het ruimtelijk rendement noodzakelijk.

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

Wonen en werken zal hoofdzakelijk gebeuren nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen. Zo moeten de juiste functies ontwikkeld worden op de juiste plaats. Het toekomstige voorzieningenniveau en de bereikbaarheid bepalen de draagkracht van de kern voor een bijkomend werk- en woonaanbod. Zo moet de woondichtheid op bewandelbare afstand rond het geheel van strategische collectieve vervoersknopen en binnen de ruimtelijke ruggengraat met 50 % toenemen tegen 2050 ten opzichte van 2015.

Vlaanderen werkt aan een robuuste open ruimte. De verhardingsgraad in de open ruimte wordt teruggedrongen. Onze open ruimte wordt in het perspectief van klimaatverandering namelijk onmisbaar voor waterberging en klimaatregulering. Ontharding en vergroening moeten de versnippering van de open ruimte terugdraaien. Op deze manier kan een netwerk van groenblauwe aders uitgebouwd worden dat de open ruimte tot in de kernen brengt. Dit netwerk biedt naast een versterkte ecologische waarde ook een vergrote landschapsbeleving en recreatieve component. Daarnaast zullen deze functies ook afgestemd worden op mogelijke hernieuwbare energieproductie.



PROVINCIAAL BELEIDSPLAN RUIMTE ANTWERPEN (PBRA)

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

De zeven bijhorende ruimtelijke strategieën zijn:

- **Offensieve open ruimte:** De beheerders van de open ruimte, m.n. natuur, landbouw, water en recreatie ontplooiën zich samen en op een duurzame en gelijkwaardige manier om elkaar en de open ruimte te versterken.
- **Samenhangend ecologisch netwerk:** Een onafgebroken ecologisch netwerk van natuurgebieden, valleigebieden, kleine landschapselementen en (blauw)groene netwerken doorheen de open en de bebouwde ruimte creëren. Dit kan gaan van zeer grootschalige gebieden tot fijnmazige ingrepen.
- **Van versnippering naar bundeling:** Er wordt ingezet op een efficiënter ruimtegebruik om de open, onverharde ruimte te vrijwaren en versterken. Versnippering wordt tegengegaan

en bebouwing gebundeld. De financiële en ruimtelijke meerwaarde van de verdichting aan multimodale vervoersknopen kan worden gekoppeld aan de ontsnippering van de open ruimte. De kosten en baten van de ontwikkeling voor de private sector en de overheid kunnen op die manier evenwichtig verdeeld worden.

- **Ruimtelijke multimodale knopen:** Een ruimtelijke multimodale knoop is een plek waar meerdere vervoersnetwerken op een hoogwaardige manier met elkaar in verbinding staan en er eveneens voorzieningen zijn die de overschakeling vergemakkelijken. De bundeling van dynamische functies op goed gelegen plekken creëert een hefboom voor de verduurzaming van de mobiliteit en de uitbouw van een degelijk en multimodaal aanbod.
- **Sluitend locatiebeleid voor (hoog) dynamische functies:** (Hoog)dynamische voorzieningen en bedrijvigheid worden in eerste instantie verweven in multimodaal ontsloten kernen. Functies die niet verweefbaar zijn in kernen, worden gebundeld aan multimodale vervoersknopen (buiten de kernen).
- **Levendige kernen:** De levenskwaliteit, het behoud van karakter en identiteit is in elke kern belangrijk. Enkel de kernen die multimodaal goed ontsloten zijn en een hoog voorzieningenniveau hebben, zijn geschikt om de bevolkingsgroei op te vangen. Dit gaat gepaard met een hogere ruimte-efficiëntie.
- **Energietransitie:** Het ruimtelijk beleid streeft naar een vermindering van het energieverbruik door een energie-efficiënte inrichting. De bundeling van activiteiten creëert nabijheid, wat resulteert in minder en kortere verplaatsingen, en verhoogt ook de aantrekkelijkheid voor het openbaar vervoer.

Het PBRA vertaalt deze principes en strategieën in drie beleidskaders: de 'Sterke netwerken: ruimte en mobiliteit', 'Levendige kernen' en 'Verdichten en ontlichten van de ruimte' ter ondersteuning van de ambitie om tegen 2040 geen bijkomende ruimte meer aan te snijden.

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



Provinciehuis © LUCID





2

Strategische visie

A	Ambities Stad van Morgen	34
B	Drie stedelijke lagen	40
	1 Levendige Woonstad	42
	2 Veerkrachtig Landschap	60
	3 Slimme Netwerkstad	74
C	Zeven deelgebieden	94
	1 Schelde	96
	2 Over De Ring	100
	3 Intra Muros	104
	4 Linkeroever	108
	5 20e eeuwse gordel	112
	6 Noordelijke districten	116
	7 Kanaalzone	120
D	Synthese	124

INLEIDING

STRATEGISCHE VISIE

B

DRIE STEDELIJKE LAGEN



Levendige woonstad



Slimme netwerkstad



Veerkrachtig landschap

A



C

ZEVEN DEELGEBIEDEN



BELEIDSKADER RUIMTE VOOR DE STAD VAN MORGEN

WAT VINDT U IN DIT HOOFDSTUK?

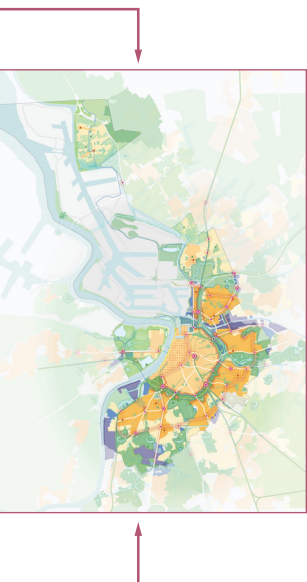
De strategische visie van het SRA beschrijft de ruimtelijke toekomst van de stad en kijkt daarbij vooruit tot 2040. Deze visie wordt opgebouwd uit drie delen.

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

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

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

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



Deel A
Strategische visie

Strategische visie op de stad van morgen





STAD VAN MORGEN

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



GEZOND &
VEILIG



AANTREKKELIJK
& INCLUSIEF



DUURZAAM &
KLIMAATVEILIG

Trots

Dynamisch

Innovatief

Weerbaar



AMBITIES VOOR DE MEEST LEEFBARE STAD VAN VLAANDEREN

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

De stad van morgen is ...

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

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

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

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

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

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

... een **biodiverse** stad, waar natuur en mens een plaats hebben;

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

SUCCEFACTOREN VOOR DE LEVENSKWALITEIT

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

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

Het SRA zal aandacht besteden aan de nodige ruimte en aan de vestigingscondities voor de verdere uitbouw van deze componenten, zodat het aanbod de behoeften kan invullen. De beschikbare ruimte is echter schaars en moet dus efficiënt worden gebruikt. Daarom kiest het SRA voor een Antwerpse bouwshift. Extra ruimtevragen worden zoveel mogelijk opgevangen binnen de bebouwde ruimte en gekoppeld aan ontharding en vergroening. Via transformaties, renovaties, verdichting en vergroening wordt extra leefkwaliteit toegevoegd. Een hoger ruimtelijk rendement is mogelijk door slimmer te bouwen (stapeling van functies, gedeeld en meervoudig ruimtegebruik) en het beter benutten van onderbenutte (reeds aangesneden) ruimten.

De ruimtelijke organisatie is mee bepalend voor de verplaatsingen naar en binnen de stad. Alle ontwikkelingen hebben ook een invloed op de mobiliteit, die op zijn beurt een grote impact heeft op de leefbaarheid: veiligheid, gezondheid, aantrekkelijkheid, inclusiviteit, duurzaamheid en klimaatrobustheid. Het verklaart waarom het mobiliteitsbeleid niet volledig los kan worden gezien van het ruimtelijk beleid.



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

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

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

BASISWAARDEN

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

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

Antwerpen is een **dynamische stad**. Doorheen zijn geschiedenis is Antwerpen voortdurend geëvolueerd: als havenstad, als economisch centrum, als metropool. Deze continue verandering heeft van Antwerpen een sterke, moderne stad met historische wortels gemaakt. Ook vandaag en in de toekomst blijft de stad in beweging, letterlijk en figuurlijk. De stad past zich aan maatschappelijke, economische en culturele evoluties aan. De mondiale tendens naar verstedelijking geeft Antwerpen de wind in de zeilen. Voor het ruimtelijk beleid betekent dit dat het SRA niet uitgaat van een status quo, maar anticipeert op dit proces van voortdurende verandering. Het SRA creëert ruimte voor de stad van morgen. De stedelijke dynamiek wordt een hefboom om de stad te vernieuwen en te verbeteren, om de levenskwaliteit verder te versterken.

Antwerpen is een **innovatieve stad**. De stad staat van oudsher open voor vernieuwing. De stedelijke uitdagingen van morgen zijn complex en omvangrijk. Ze vragen om nieuwe, innovatieve oplossingen. Ook in zijn ruimtelijk beleid wil Antwerpen ruimte bieden voor vernieuwende concepten, voor innovatieve stadsvernieuwing. Innovatie kan de effectiviteit, de haalbaarheid en de kwaliteit van de stadsvernieuwing

versterken en kan een grotere maatschappelijke meerwaarde genereren. Het SRA zet in op een goede balans tussen een robuust kader en ruimte voor innovatie.

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

STERKE WIJKEN

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

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

DE REGIONALE ROL VAN ANTWERPEN

Wonen en voorzieningen

Met 532.000 inwoners (2022) is Antwerpen met voorsprong de grootste stad van Vlaanderen en huisvest ze evenveel inwoners als de andere 29 gemeenten van het arrondissement Antwerpen samen. De stad speelt als woonstad dus een bepalende rol in de Antwerpse regio en bij uitbreiding in heel Vlaanderen. In lijn met het Vlaamse stedenbeleid wil de stad ook in de toekomst die rol blijven waarmaken.

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

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

van de leefkwaliteit in de stad. Antwerpen zou zijn aandeel in de Vlaamse bevolkingsgroei moeten kunnen consolideren. Ze bepleit een krachtig Vlaams stedenbeleid dat inzet op een grotere groei van de steden. Die hebben immers de beste bereikbaarheid, het ruimste voorzieningenniveau en het grootste tewerkstellingspotentieel. Hierdoor vermindert de druk op het buitengebied die zo opnieuw zijn open ruimte functie kan opnemen.

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

Economie en tewerkstelling

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

Mobiliteit

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

Open ruimte

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

Deel B
Strategische visie

Drie stedelijke lagen





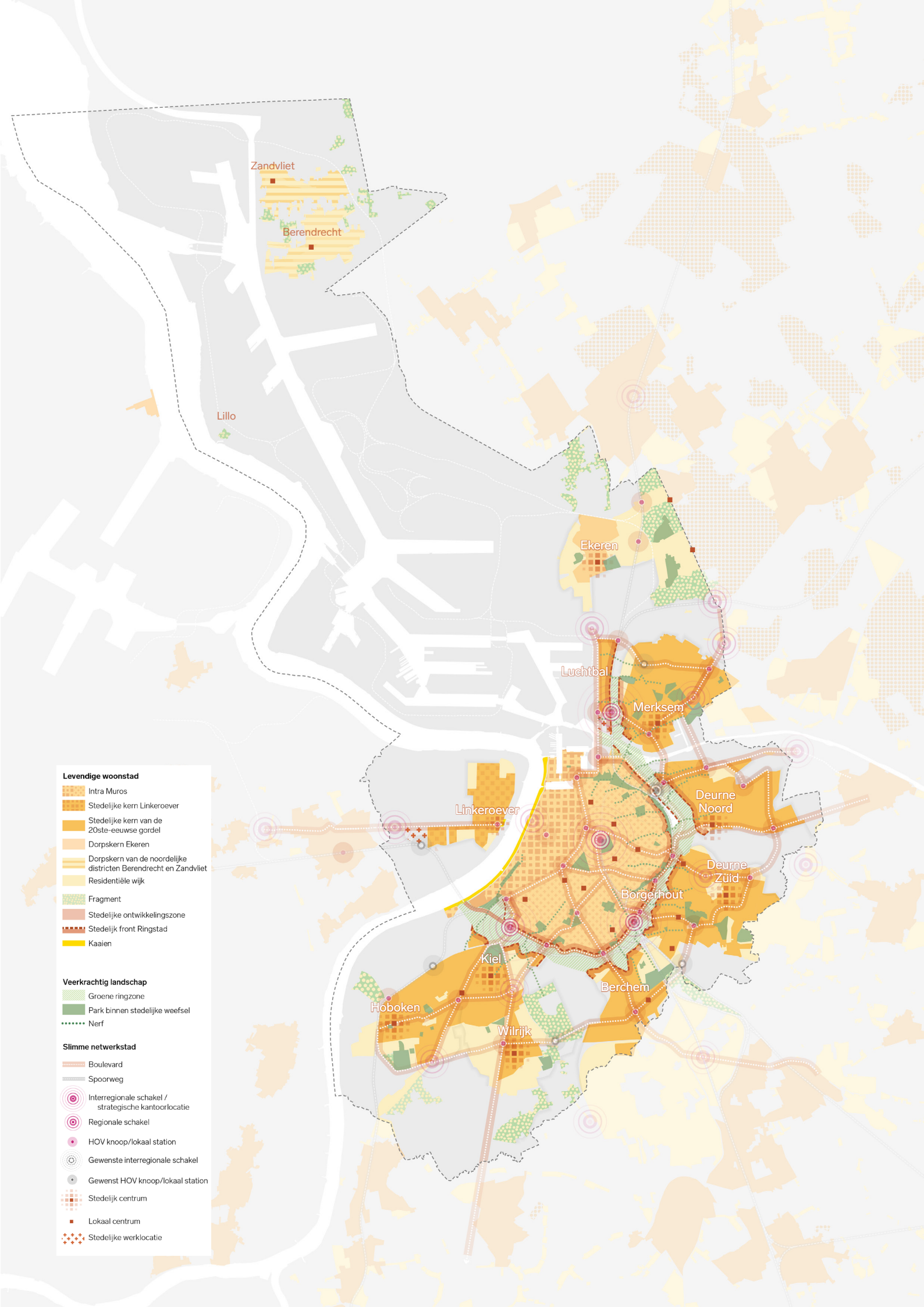
1

Levendige woonstad



ONWEG STRAAT EN RUIMTEPLAN ANTWERPEN

september 2023



Levendige woonstad

- Intra Muros
- Stedelijke kern Linkeroever
- Stedelijke kern van de 20ste-eeuwse gordel
- Dorpskern Ekeren
- Dorpskern van de noordelijke districten Berendrecht en Zandvliet
- Residentiele wijk
- Fragment
- Stedelijke ontwikkelingszone
- Stedelijk front Ringstad
- Kaaien

Veerkrachtig landschap

- Groene ringzone
- Park binnen stedelijke weefsel
- Nerf

Slimme netwerkstad

- Boulevard
- Spoorweg
- Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
- Regionale schakel
- HOV knoop/lokaal station
- Gewenste interregionale schakel
- Gewenst HOV knoop/lokaal station
- Stedelijk centrum
- Lokaal centrum
- Stedelijke werklocatie

AMBITIES

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



Iedereen voelt zich thuis in de wijk

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



Kwalitatief en gevarieerd wonen voor de huidige en toekomstige Antwerpenaren

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



Selectief en gericht woonaanbod op de juiste plek

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

KANSEN EN UITDAGINGEN

DEMOGRAFISCHE EVOLUTIE

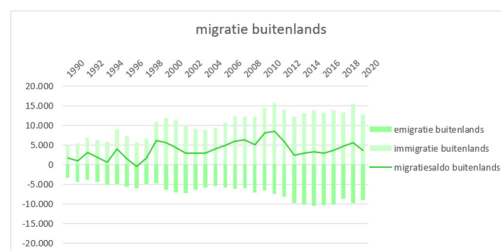
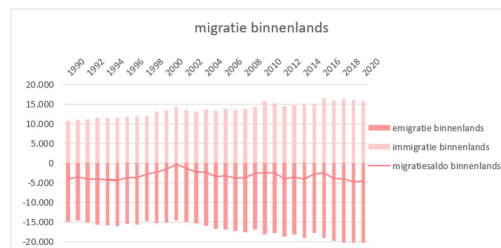
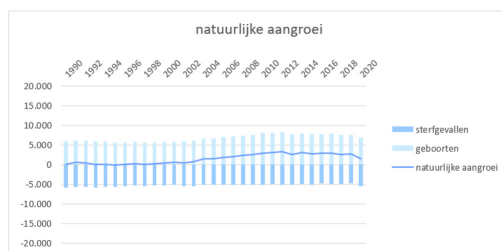
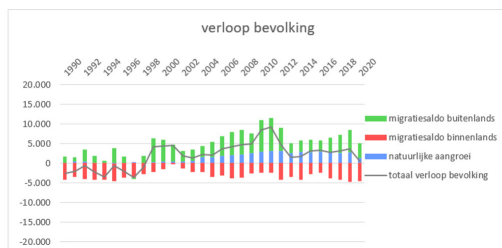
Antwerpen is qua inwoneraantal de grootste stad van Vlaanderen. Ze telt anno 2022 ca. 532.000 inwoners en ca. 243.000 huishoudens. De afgelopen 20 jaar is Antwerpen relatief sterk gegroeid: +75.000 inwoners of +16,5%. Extra inwoners kunnen het sociaal-economische draagvlak van Antwerpen versterken, maar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

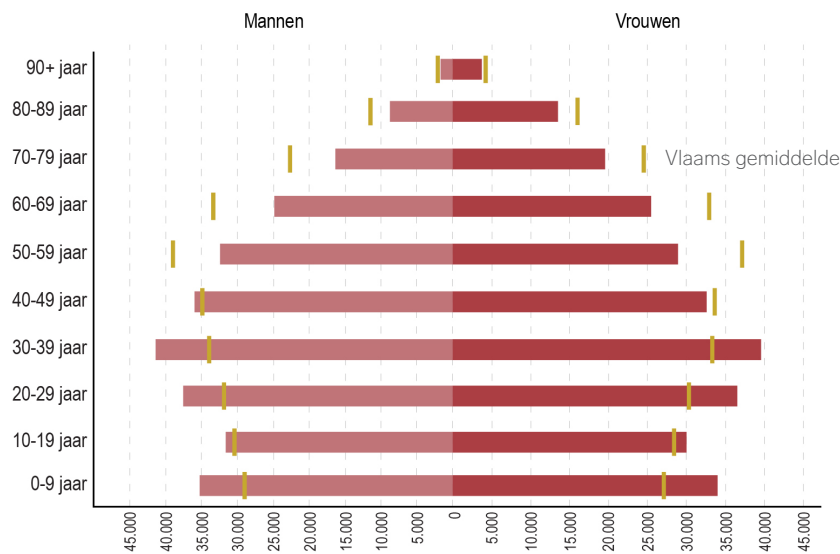
Bijzonder aan de Antwerpse bevolkingsevolutie (2000 – 2020) is de sterke groei van het aantal jongeren en van de inwoners op beroepsactieve leeftijd. Tegen de Vlaamse trend in, is het aantal senioren gedaald. De afgelopen twee decennia kende Antwerpen een geringere gezinsverdunding dan de rest van Vlaanderen.

WOONBEHOEFTE EN -AANBOD

Antwerpen kent dus een relatief jonge bevolking met een hoog aandeel kinderen, tieners, starters en jonge gezinnen. De meeste verhuisbewegingen (2020) naar en uit de stad gebeuren door de

jongere leeftijdsgroepen. Vooral inwoners tussen 18 en 39 jaar verhuizen meer naar dan uit de stad. De 18 tot 24-jarigen worden aangetrokken door de binnenstad, terwijl de 24 tot 39-jarigen zich voornamelijk vestigen in de 20e eeuwse gordel en in Linkeroever. Uit bevestigingen blijkt dat na vijf jaar 76% nog in de stad wonen. Dit aandeel blijft constant over de jaren heen. Het negatieve verhuissaldo van kinderen (-18 jaar) en inwoners ouder dan 40 jaar geeft echter aan dat voornamelijk huishoudens met kinderen en ouderen uit de stad trekken. Een verandering in levensfase vormt dan ook één van de belangrijkste motivaties om te verhuizen. Er is een grote vraag aan aanpasbaarheid van woningen of toegankelijke woningen: aanpasbaar aan wijzigende levensomstandigheden, zodat de woning bruikbaar blijft ongeacht gewijzigde omstandigheden, zoals ouderdom, ziekte, (tijdelijk) beperkte mobiliteit etc. Het voorzien van nieuwe, betaalbare woontypologieën gericht op gezinnen en ouderen is een belangrijke uitdaging voor Antwerpen. Ca. 75% van het totale woonaanbod bestaat echter uit meergezinswoningen en dat percentage ligt hoger dan het Vlaamse gemiddelde, waar dit ca. 34% is. Eén op de drie nieuwe woningen ontstaat door het opsplitsen van grotere woningen in kleinere woonunits. In Antwerpen is het aantal eengezinswoningen op 15 jaar tijd met 8.000



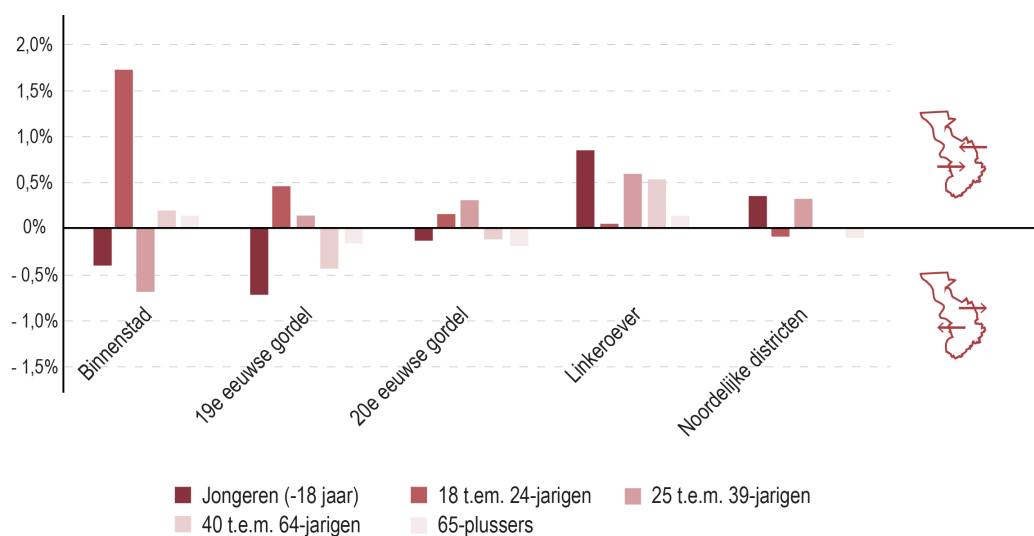


Leeftijd en aantal inwoners Antwerpen (Stad in Cijfers, 2021)

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

De woon(on)betalbaarheid in de stad vormt één van de belangrijkste verhuismotieven. Anno 2020 gaf ongeveer 30% van de Antwerpse bevolking meer dan één derde van het besteedbaar inkomen uit aan wonen. Voornamelijk huishoudens met een laag tot modaal inkomen ondervinden problemen

met die woon(on)betalbaarheid. Het aandeel aan sociale woningen, per definitie gericht op de laagste inkomens, bedraagt vandaag 6% in Vlaanderen en bijna 10% in Antwerpen. Antwerpen deed dus reeds inspanningen in dit segment. Het bestaande patrimonium zal, daar waar nodig, verder gerenoveerd worden en er zal ook bijkomende sociale huisvesting gerealiseerd worden. Net als de bovenmodale en hoge inkomens komen de (onder) modale inkomens op de private koop- en huurmarkt terecht. Door de stijgende vastgoedprijzen wordt het ook voor de groep binnen dat middensegment (o.a. starters zonder familiale steun, mensen in sleutelberoepen, huishoudens met één inkomen



Verhuisbewegingen (Stad in Cijfers, 2020)

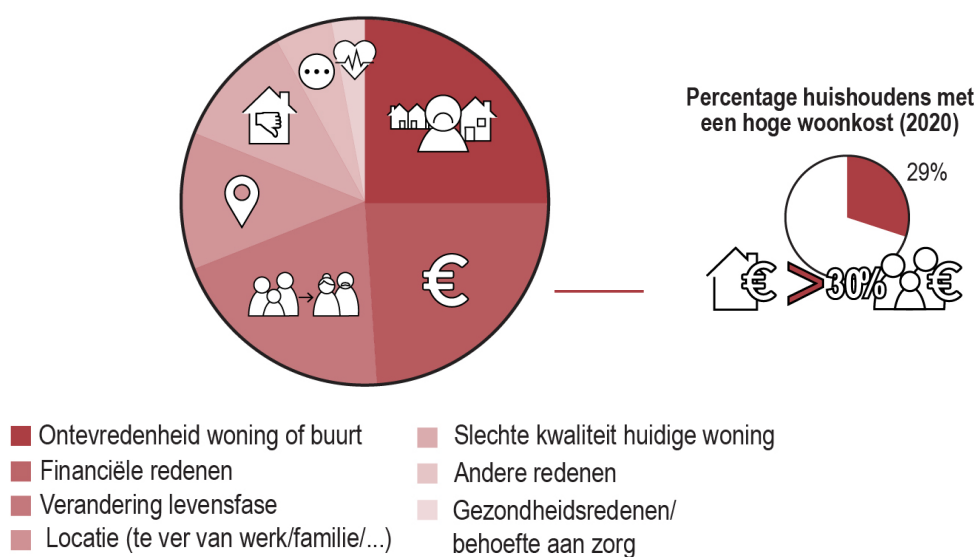
etc.) moeilijker om nog een betaalbare, kwalitatieve woning in de stad te vinden. Het inzetten op nieuwe en betaalbare woonvormen, -typologieën en -formules voor deze groep vormt dus een grote uitdaging. Uit reeds opgezette experimenten en ervaringen worden lessen getrokken inzake de impact van een lokale overheid op de betaalbaarheid van deze nieuwe woonformules.

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

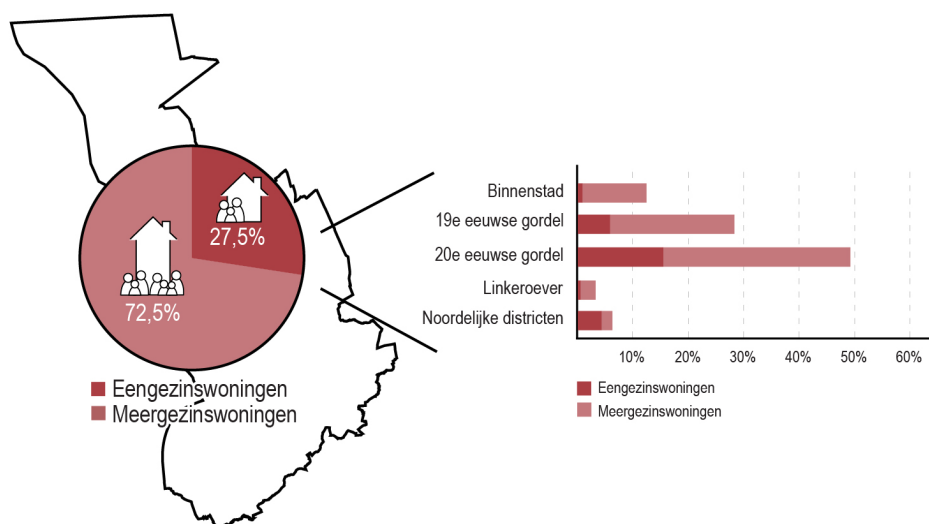
de renovatie van zijn eigen patrimonium. Daarnaast focust ze op de renovatie van private woningen met o.a. het aanbieden van (gratis) renovatiecoaching via het EcoHuis en de woonkantoren en de actualisatie van de bouwcode. Ze blijft ook de komende jaren sterk werken aan de (duurzame) renovatie van woningen en aan de strijd tegen leegstand, verkrotting, verwaarlozing en huisjesmelkerij.

TOEKOMSTIGE BEVOLKINGSGROEI

Stad Antwerpen stelt voor zichzelf een opgave voorop om ruimte te bieden voor een realistische bevolkingsgroei tot 2040 van 6 à 7,5% of 30.000 à 40.000 bijkomende inwoners. Hierbij wordt enerzijds tegemoet gekomen aan de ambities van Vlaanderen om te groeien op goed voorziene en bereikbare locaties en anderzijds aan een kwalitatieve groei in afstemming met de omgeving en het veerkrachtige landschap.



Verhuismotieven (Stad in Cijfers, 2020)



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

Om deze bevolkingsgroei op te vangen, zijn extra woongelegenheden nodig. Ongeveer één derde van de groei zal kunnen opvangen worden in lopende en geplande projecten. Een ander derde zal kunnen voorzien worden door gerichte en selectieve transformaties in onder meer de 20e eeuwse gordel. De overige groei zal dan ingepland kunnen worden door het nieuwe stadsdeel 'Ringstad'. Deze ontwikkelingen worden gerealiseerd zonder dat op grote schaal open ruimte of economisch bestemde ruimte moet worden opgeofferd.

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

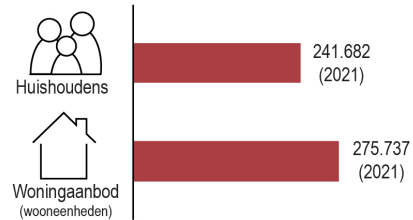
Een ambitieuze inwonersgroei is ook een opportuniteit. De nood aan extra woningen creëert een krachtige hefboom voor toekomstbestendige stadsvernieuwing en de verbetering van het huidige woningbestand. De inwonersgroei biedt tegelijk de nodige arbeidscapaciteit om de stedelijke economie verder te versterken.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

WOONOMGEVING

De aanwezigheid en de concentratie van stads- en basisvoorzieningen, alsook de kansen op werkgelegenheid, zijn onmiskenbaar grote voordelen van wonen in de stad. In 2021 woonde 78% van de inwoners op 5 minuten te voet van minstens 10 buurtvoorzieningen, 87% op 10 minuten te voet van minstens 6 wijkvoorzieningen en 90% op 20 minuten te voet van minstens 11 stadsdeelvoorzieningen. Doordat grotere woningen opgedeeld worden in kleinere entiteiten, binnengebieden verdicht worden en er veel grootschalige nieuwbouwprojecten worden gerealiseerd, verhogen de dichtheden in bepaalde wijken van Antwerpen. De uitdaging is om het voorzieningenniveau blijvend te kunnen afstemmen op deze hogere dichtheden. Naast het belang van voorzieningen in de buurt speelt, ook de kwaliteit van de woonomgeving een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van Antwerpen als woonstad. Uit het woononderzoek van de KU Leuven blijkt dat de Antwerpenaren meer rust, groen, (verkeers)veiligheid en gezonde leefomstandigheden in hun leefomgeving wensen. De kwaliteit van de woonomgeving is – in combinatie met het woonaanbod – een belangrijke drijfveer om de stad al dan niet te verlaten. Veel recente stadsvernieuwingprojecten spelen in op deze uitdagingen. Een belangrijke uitdaging



in de woonomgeving blijft de luchtkwaliteit in de stedelijke straten met druk verkeer, in het bijzonder in de zogenaamde 'street canyons'. Met onder meer een lage-emissiezone (LEZ) zet Antwerpen al sterk in op maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en met het ruimtelijk beleid wil ze blijvend inzetten op een aangename woonomgeving voor iedereen. Daarnaast geeft een heldere en leesbare weghiërarchie richting aan het mobiliteitsbeleid, waarbij de gemotoriseerde weggebruiker zo lang mogelijk gebruik maakt van het hoofdwegennet en onderliggende straten en pleinen bedoeld zijn voor bestemmingsverkeer. Op die manier krijgen woonstraten ruimte en lucht voor bewoners, voetgangers en fietsers. In de 19e eeuwse en 20e eeuwse gordel streven we naar minder autogebruik en verbeteren we de verkeersleefbaarheid in de wijken door de uitbreiding van zones 30 en door een systematische buurtleefbaarheidsaanpak.





RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN

ANTWERPEN TRANSFORMEERT GEDIFFERENTIEERD OP MAAT VAN DE PLEK

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

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

Als tweede factor worden de **bestaande dichtheden en de aanwezige mix van voorzieningen en economische functies in overweging genomen**. Gebieden waar de dichtheid en de functiemix reeds hoog zijn, komen minder in aanmerking voor

bijkomende verdichting en verweving. Gebieden met een groot groentekort hebben dan weer baat bij een transformatie.

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

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

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

Het SRA identificeert op basis van de voornoemde logica's verschillende gebieden en gebiedstypes, die elk op een specifieke manier zullen omgaan met de uitdagingen inzake vergroenen, verweven en verdichten.

Het **centrumgebied Intra Muros** kent een hoge mate van (grootstedelijke) functiemenging en een hoge woondichtheid. Hier wordt, bovenop de lopende en geplande stadsontwikkelingen, geen specifieke opgave inzake verweving

en verdichting gedefinieerd. De focus ligt op vergroening om de groentekorten weg te werken. Gerichte transformaties blijven mogelijk voor zover ze een ruimtelijke, programmatorische en/of maatschappelijke meerwaarde bieden voor hun omgeving.

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

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

De **kernen in de 20e eeuwse gordel** (Hoboken, Kiel, Wilrijk, Berchem, Deurne-Zuid, Deurne-Noord, Merksem, Luchtbal) kennen over het algemeen een goede multimodale bereikbaarheid, een hoog voorzieningenniveau en een groot aanbod van kansrijke gebieden voor vergroening, verweving en verdichting. Verdichting vormt de hefboom voor een vernieuwing en een versterking van de 20e eeuwse gordel; evenwel steeds in relatie tot het voorzieningenniveau, de knooppuntwaarde en de draagkracht van de plek. De kernen in de 20e eeuwse gordel kunnen een belangrijk deel van de toekomstige inwonersgroei van de stad opvangen.

De **dorpskernen** in de noordelijke districten (Ekeren en Berendrecht-Zandvliet-Lillo) hebben een eerder lage densiteit met voldoende lokale voorzieningen en dit binnen een landelijke karakter. Ze zijn multimodaal minder goed ontsloten dan de andere districten. Beperkte groei door dorpse inbreiding waarbij

nieuwe bebouwing voorzien wordt op diepe kavels of in binnengebieden is mogelijk om de dorpsdynamiek te bestendigen, waarbij de landschapsstructuren identiteitsbepalend blijven.

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

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

ANTWERPEN MAXIMALISEERT DE KRACHT VAN HET BOUWBLOK

Het SRA wil meer doen met dezelfde ruimte. Ontwerpend onderzoek toont aan dat Antwerpen binnen het bestaande stedelijk weefsel nog over een groot bouwpotentieel beschikt. Dat potentieel situeert zich grotendeels in de buitenzijde van de klassieke bouwblokken. Het gaat hierbij vooral om bouwblokken in de 20e eeuwse gordel. De schaal van de bestaande bebouwing is er vaak beperkter dan de potentie van de plek toelaat. Door in te zetten op gestapeld bouwen aan de randen van het bouwblok en een meer collectief ruimtegebruik in het binnengebied, verhoogt de ruimtelijke efficiëntie van het bestaande stedelijk weefsel. Dit creëert tegelijk een hefboom om de woonkwaliteit van zo veel mogelijk woningen binnen het bouwblok te verbeteren. De schaal van een straat, laan, plein of park bepaalt mee de bouw mogelijkheden van de aangrenzende bouwblokken. Het gaat hier om

een morfologische strategie die het samenspel tussen de bebouwde ruimte en de onbebouwde ruimte dirigeert. Hierbij wordt er gestreefd naar een dissonante harmonie die de nieuwe bouwvolumes verenigt met de omgeving.

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

Bij het onderzoek naar de transformatiemogelijkheden wordt gekeken naar de kansen van het volledige bouwblok, met als doel het bouw- en groenpotentieel te optimaliseren. De bouwfocus ligt in eerste instantie op de rand van het bouwblok, eerder dan in het binnengebied. Het is soms aangewezen om het binnengebied te ontpitten en als (gedeelte) groene ruimte in te richten in plaats van te herontwikkelen. Dit laat dan toe om de rand van het bouwblok te transformeren en te verdichten. Vanuit een ontwikkelingsgericht beleid is het belangrijk dat om erfgoedwaarden van de betrokken gebouwen of gehelen te consolideren en ze een toekomstperspectief te bieden. Functioneel (her) gebruik en een nuttige invulling staan voorop.

Deze aanpak resulteert in een globale verhoging van de woonkwaliteit en een vernieuwing van het patrimonium in een groot deel van het bouwblok. Een groen binnengebied kan deels een semipubliek of zelfs publiek karakter krijgen, en daarmee als speelruimte, luwte- of koelteplek bijdragen aan de woonkwaliteit van de ruimere omgeving. Een groen binnengebied kan ook bijdragen aan een verbeterde informele doorwaadbaarheid van de buurt en een verhoogde verblijfskwaliteit van de omliggende gebouwen, al blijven de omliggende straten de primaire, volwaardige publieke ruimte waarop het

bouwblok zich oriënteert. Het binnengebied van een bouwblok kan ook ruimte (blijven) bieden aan verweefbare bedrijvigheid of voorzieningen, bijvoorbeeld wanneer de maat van het binnengebied te beperkt is om als kwaliteitsvolle groene ruimte in te richten. In de hele stad zijn slechts enkele bestaande bouwblokken voldoende groot om in het binnengebied een groene inrichting te combineren met een (her)ontwikkeling. Dergelijke operatie moet kaderen binnen een globale visie en transformatiestrategie voor het hele bouwblok, waarbij een significante maatschappelijke meerwaarde wordt gerealiseerd voor het hele bouwblok en zijn omgeving.

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

ANTWERPEN WERKT GROEN- EN KOELTETEKORTEN WEG

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



ontharden en toegankelijk(er) te maken en straten en pleinen te vergroenen.

Bij de herinrichting en verdere stadsontwikkeling van de meer versteende delen van de stad en nieuwe stadsdelen hanteert stad Antwerpen het sturend principe van groenblauwe dooradering (waterberging, -infiltratie en -hergebruik). Nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen zijn belangrijke hefboomen om extra groen te creëren. Dat extra groen staat niet enkel ten dienste van de nieuwe bewoners, maar helpt ook om de groentekorten voor bestaande bewoners in de wijk en de buurt weg te werken. Om deze nieuwe groene ruimten ook als koelteplekken te benutten, is het voorzien van hoogstammig, schaduwrijk groen een belangrijk aandachtspunt. Ook het ontpitten en ontzegelen van binnengebieden in functie van meer groen draagt hiertoe bij. Om een reëel verkoelend effect te krijgen, is het belangrijk dat de groenzones voldoende ruim en evenwichtig verspreid liggen.

Deze plekken vormen nieuwe, groene entiteiten in de stedelijke omgeving met een belangrijke bedrage aan biodiversiteit, verkoeling en verdamping, waterinfiltratie en -buffering en klimaatrobuuste groenblauwe dooradering. De aanleg moet hierop worden afgestemd.

Stad Antwerpen heeft ook aandacht voor het verhogen van het groenvolume en investeert in het aanplanten van toekomstbomen. Het aandeel groenblauw in projecten wordt steeds op basis van de noden van de omgeving beoordeeld. Het wegwerken van deze tekorten is een leidend principe bij de ontwikkelingsmogelijkheden. Ook zichtgroen is belangrijk voor de woonkwaliteit en gezondheid. In de onbebouwde ruimte moet het aandeel boomkroonbedekking verder toenemen, zowel via inspanningen op privaat domein als in de publieke ruimte.

ANTWERPEN WERKT AAN EEN UITGEBREID VOORZIENINGENAANBOD

De nabijheid en beschikbaarheid van buurt- en stedelijke voorzieningen is cruciaal voor de aantrekkingskracht en het dagelijks functioneren van een stad. Bovendien zorgt een evenwichtige functiemix voor vitaliteit en creëert hij betrokkenheid van bewoners bij hun directe leefomgeving.

Stedelijke centra en lokale centra zorgen voor een nabij en geclusterd aanbod van publieke en commerciële voorzieningen. De clustering versterkt de levendigheid van deze centra en faciliteert synergieën zoals gedeeld gebruik. Zorgvuldige transformaties binnen bestaande en geplande districts- en wijkcentra intensifiëren het voorzieningenaanbod en vergroten door een woonverdichting op maat ook het gebruikerspotentieel. Nieuwe (grootschalige) stadsontwikkelingen zijn belangrijke hefboomen om bestaande tekorten in voorzieningen weg te werken. Stad Antwerpen streeft naar een **maximale commerciële leefbaarheid van buurten, wijken en stadsdelen**. Buurtwinkelen gebeurt doorheen heel het weefsel van de stad en richt zich op buurtbewoners. (Boven)lokaal winkelen wordt georganiseerd in de afgebakende kernwinkelgebieden, die multimodaal bereikbaar zijn. Deze kernwinkelgebieden zijn onderdeel van zowel de stedelijke als de lokale centra (zie knopen en centraliteiten in de Slimme Netwerkstad). Buiten de winkelgebieden kunnen bestaande winkels behouden blijven, maar gelden beperkende voorwaarden voor nieuwe winkelruimte. Ook de **nabijheid van onderwijs, cultuur, ontspanning, jeugd- en seniorenwerk, zorg, diensten, ... is een belangrijke troef in de woonstad**. In elke wijk moet voldoende infrastructuur aanwezig zijn voor verenigingen. Gedeeld gebruik van lokalen en infrastructuur kan samenwerking tussen verenigingen en groepen nog versterken. Schoolgebouwen en sportinfrastructuren worden optimaal benut en vervullen ook een rol

als belangrijke (ontmoetings)plekken in de buurt. Antwerpen blijft zich profileren als een internationale kunst- en cultuurstad met een rijk verleden en een creatieve toekomst. Stad Antwerpen koestert ook het Antwerpse nachtleven en identificeerde geschikte locaties (niet-limitatief) waar verhuizende of nieuwe grootschalige nightlife een duurzame toekomst kan uitbouwen in balans met de omgeving inclusief het beheer van de impact van het programma. Kleinschalige nightlife blijft verweven en verweefbaar in het stedelijk weefsel.

Antwerpen zet ook verder in op het aantrekken van economische activiteit, bedrijvigheid, kantoren, leer-werkopportunities etc. Hierdoor profileert Antwerpen zich ook in de toekomst als 'werkstad': Antwerpenaren en bewoners van de regio kunnen in de stad aantrekkelijke werkgelegenheid vinden.

Stad Antwerpen zal klimaatinclusieve initiatieven rond energieopwekking en -delen, hemelwateropvang en -hergebruik faciliteren. Dit kan dan gaan over initiatieven in de publieke of semipublieke ruimte (zoals bijvoorbeeld de hemelwaterbuffer van het Zuidpark), maar ook op of langs private en publieke gebouwen.

ANTWERPEN RICHT PUBLIEKE RUIMTE INCLUSIEF, VEILIG EN AANTREKKELIJK IN

Kwaliteitsvolle publieke ruimten zijn essentieel voor een leefbare stad. Ze vormen inclusieve, hoogwaardige en toegankelijke verblijfs- en ontmoetingsplekken, waar een groot deel van het sociaal leven zich afspeelt. Bewoners en bezoekers kunnen hier elkaar ontmoeten, bewegen en tot rust komen. De publieke ruimte zorgt voor verbinding tussen zijn gebruikers en is **gericht op iedereen, inclusief de (aller)kleinsten, jongeren, personen**

met een tijdelijke of permanente beperking en de oudsten in de stad. Kinderen hebben nood aan spelmogelijkheden in een veilige, gezonde en aangename omgeving om de motoriek te ontwikkelen en vriendschappen te smeden. Mensen met een beperking hebben nood aan zowel fysiek, sociaal als informatief toegankelijke publieke ruimte zodat autonomie en volwaardige participatie mogelijk wordt. Ouderen hebben nood aan aansluiting met burens en worden zo gestimuleerd om er meer en zelfstandig op uit te trekken. Het activeren en opwaarderen van functioneel ingerichte zones, zoals woonerven, tuinstraten en (water)pleinen kan ontmoetingen faciliteren en stimuleren.

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

Genoeg **differentiatie aan ontmoetingsplekken** (sport, spel, rust) in functie van alle gebruikers is nodig. Niet iedere locatie leent zich tot hetzelfde niveau van gebruiksintensiteit. Het SRA streeft naar een gevarieerd aanbod (zowel in tijd als in gebruik) doorheen de stad. De inrichting, en bijgevolg het stimuleren van bepaalde activiteiten, in de publieke ruimte houdt steeds rekening met de locatie en de nabije omgeving. Zo blijft het gebruik maximaal in harmonie met de omgeving en helpt sociale controle om de veiligheid in de publieke ruimte te bewaken.

ANTWERPEN VERBETERT OMGEVINGSGELUID EN LUCHTKWALITEIT

Stad Antwerpen streeft in alle wijken (bestaande en toekomstige) en voor alle inwoners naar een verbetering van de omgevingskwaliteit en gezondheid. Bij de locatiekeuze en de ontwerpfase van gebiedsontwikkelingen, gebouwen, publieke ruimten of infrastructuurprojecten, wordt gestreefd naar een goede luchtkwaliteit en geluidskwaliteit. Dit is zeker nodig als het gaat om geluids- en luchtgevoelige functies (wonen, zorg, kinderopvang, onderwijs, recreatie). Bij de verbetering van lucht- en geluidskwaliteit gaat de voorkeur uit naar brongerichte maatregelen: de geluidsbron verminderen, verplaatsen of wegnemen. Waar dit niet mogelijk is, worden maatregelen voorzien op planniveau, zoals de creatie van voldoende afstand of een afscherming tussen de kwetsbare voorzieningen en de geluidsbronnen.

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

ANTWERPEN ZET IN OP EEN KWALITATIEF EN GEDIFFERENTIEERD WOONBELEID

Stad Antwerpen streeft ernaar dat inwoners een gepaste, kwalitatieve woning kunnen vinden, op maat van hun mogelijkheden, draagkracht, noden en wensen. Daartoe moet een divers woningaanbod

worden uitgebouwd, voor alle types gezinnen en fases van het leven. Elke buurt heeft een variatie aan woningtypes, wat leidt tot (demografisch en socio-economisch) gemengde inwonersgroepen. De **woondiversiteit** houdt steeds rekening met de ruimtelijke en maatschappelijke draagkracht van de buurt. Om een gezonde mix aan woontypologieën te garanderen, zal stad Antwerpen eengezinswoningen maximaal vrijwaren. Ze ernaar het aantal gezinswoningen verder uit te bouwen.

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

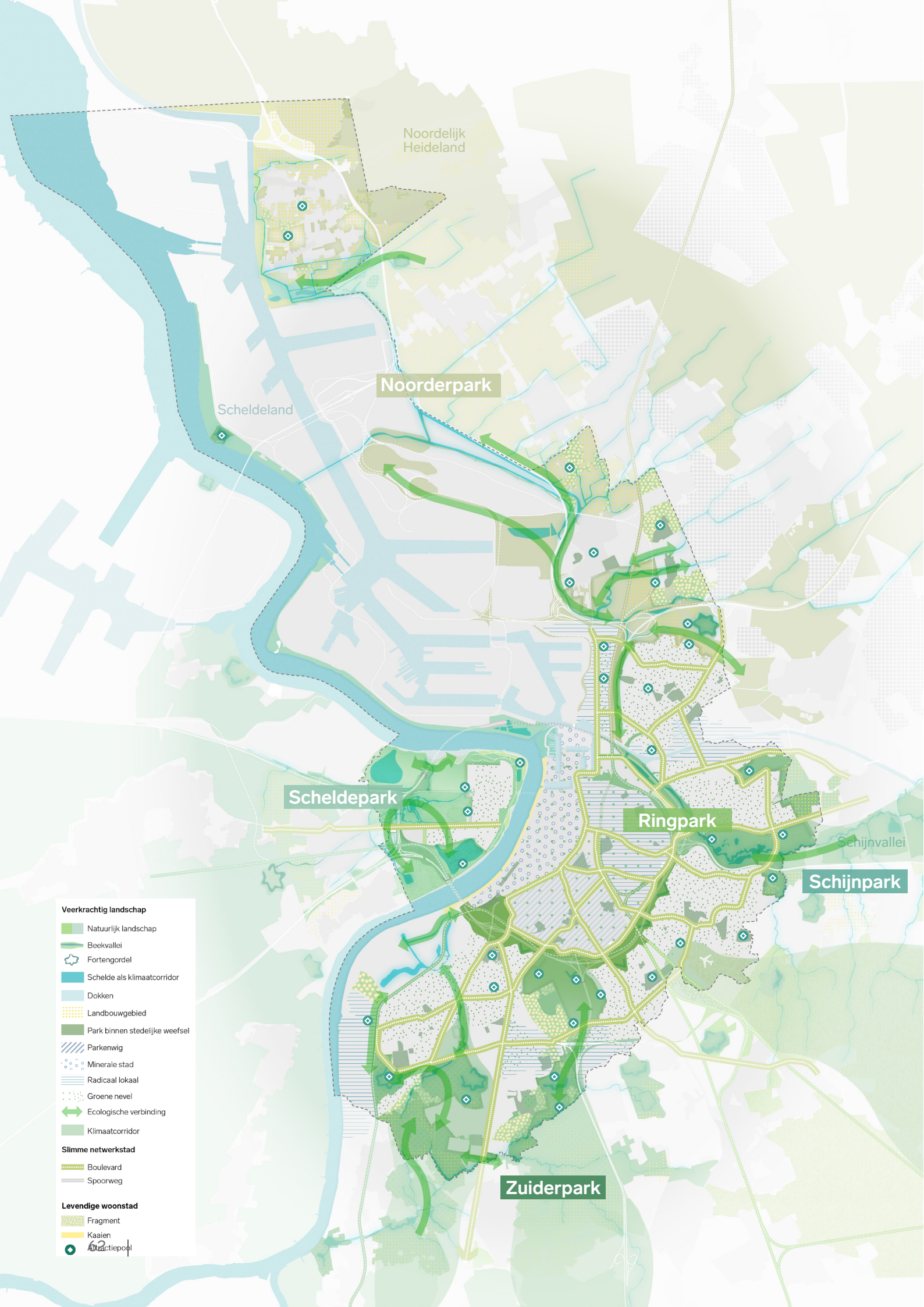
Stad Antwerpen zal een woonbeleidsplan opstellen om deze krachtlijnen van het woonbeleid verder te operationaliseren.

An aerial photograph of Runcvoortpark. In the upper center, there is a large, white, multi-story building with a grey roof and many windows. In front of the building is a circular green lawn with a white path around it. A river flows through the lower right portion of the image. The park is filled with trees, many of which are bare, suggesting a cooler season. A paved path winds through the park. In the background, a residential area with houses is visible.

2

Veerkrachtig landschap





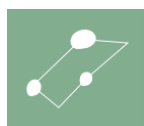
AMBITIES

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



We vergroenen de stad

De stad vergroent zowel kwantitatief als kwalitatief en vergroot daarbij zijn groenoppervlakte. De kwaliteit van het groenaanbod is steeds in overeenstemming met de beoogde functies ervan. De groene stad biedt mensen de ruimte om naar buiten te komen en te ontspannen, spelen, sporten, ontmoeten en tuinieren. Een groene stad biedt ook belangrijke gezondheidsvoordelen. Tegelijkertijd is de stad een habitat voor flora en fauna, met als doel de biodiversiteit te vergroten. Ruimte geven aan ecologische processen en inzetten op biodiversiteit zorgt ervoor dat het groen ook op de lange termijn zijn waarde behoudt.



Een groenblauw netwerk versterkt de weerbaarheid

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

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



De waterstad

Antwerpen, stad aan de stroom, is een waterstad. De stad wordt watersensitief: ze vernat en bestrijdt droogte. Water is ook een essentieel onderdeel voor de ruimtelijke kwaliteit en van de leefbaarheid in Antwerpen. Er wordt in belangrijke mate ingezet op de versterking van de aanwezige natuurlijke en historische watersystemen. Hierbij wordt rekening gehouden met oppervlaktewater, hemelwater, grondwater en het belang ervan voor bodem en vegetatie, en de beleevingswaarde die water heeft.

KANSEN EN UITDAGINGEN

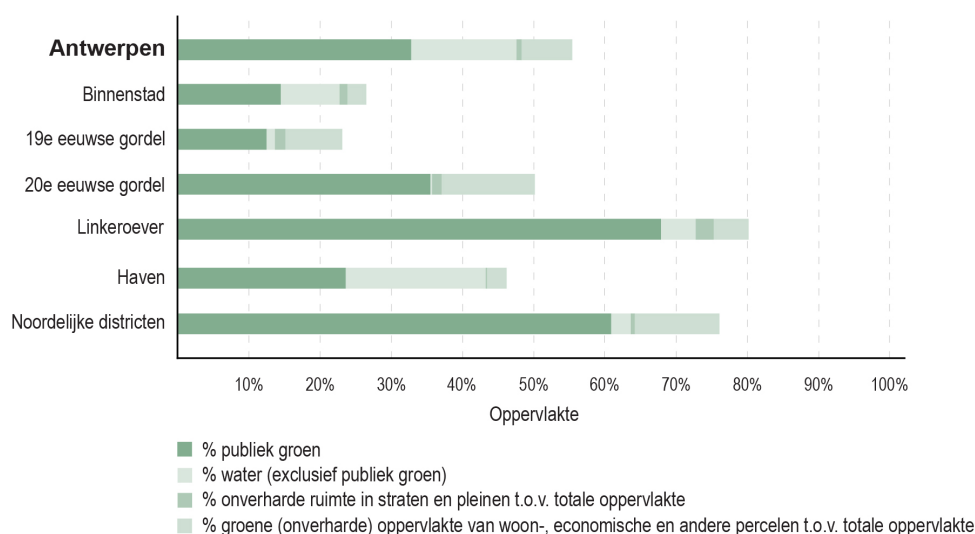
GROENBLAUWE OPPERVLAKTE

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

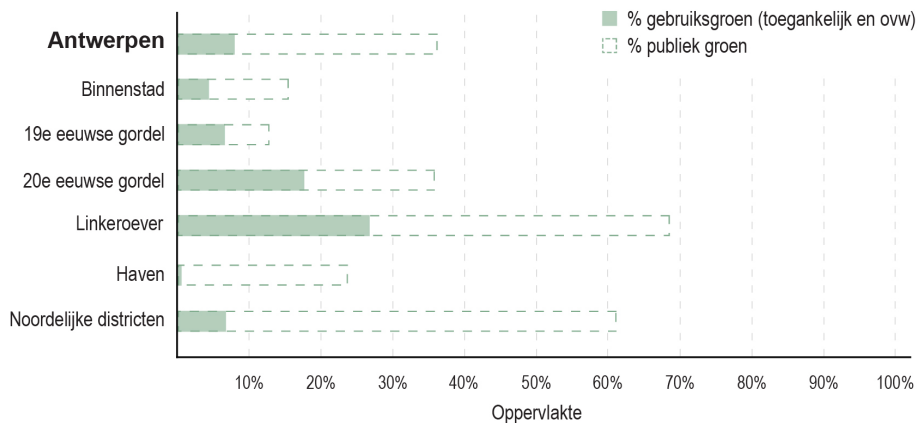
een centraal aandachtspunt. Het gebied rond de Ring zal in de toekomst mee deel uitmaken van de robuuste stedelijke groenblauwe structuur. Bij de realisatie van deze verbindingen doorheen de stad blijft het gebruik van de ondergrond een uitdaging. Ondergrondse constructies en leidingen beïnvloeden de beplantingsmogelijkheden en hebben een impact op de ruimte voor water en ondergrondse waterstromen.

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

Antwerpen hanteert als minimumnorm voor gebruiksgroen minimaal 4m² toegankelijk en bruikbaar groen per inwoner, en dit op een aanvaardbare afstand. Het totale tekort aan gebruiksgroen bedroeg in 2022 ongeveer 35 ha en situeert zich hoofdzakelijk in Intra Muros en Hoboken(-Noord). Bijna 83% van de inwoners heeft weliswaar gebruiksgroen binnen 5 minuten wandelafstand; door het tekort wordt het bestaande



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



Aandeel gebruiksgroen per deelgebied (Stad in Cijfers, 2021)

gebruiksgroen meestal sterk overbelast. Het wegwerken van de groentekorten is dus een belangrijke opgave, aanvullend aan het behoud van bestaande, natuurlijke groenstructuren.

ecologische ruimteclaims moeten worden verzoend met de vraag naar recreatieve groene ruimte, ruimte voor waterbuffering en ruimte voor voedsel. Deze noden kunnen elkaar aanvullen en versterken in een integrale benadering, zonder elkaar te beconcurreren.

KLIMAATADAPTIEVE STAD

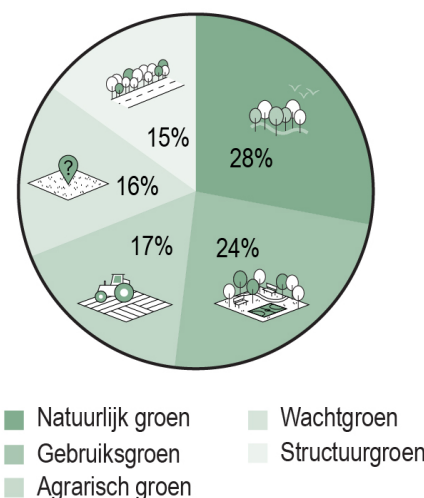
In 2016 had iets meer dan de helft (54%) van de inwoners directe toegang tot een koelteplek in de vorm van een plein, gebruiksgroen of natuur. Koelteplekken zijn kleine groene parken of pleinen waar inwoners verkoeling kunnen vinden op warme zomerdagen en die beschikbaar, bereikbaar en betreedbaar zijn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

Antwerpen wapent zich ook tegen overstromingen vanuit de Schelde en door hevige neerslag. De historische identiteit van Antwerpen als waterstad, de verschillende waterlopen en enkele historische infrastructuur zoals de ruïnen in de binnenstad bieden aanknopingspunten om terug meer ruimte voor water in de stad te brengen.

De zorg voor goed functionerende, biodiverse ecosystemen blijft een uitdaging voor Antwerpen. Dit vereist de nodige ruimte waar natuurlijke ecologische processen kunnen plaatsvinden. Deze

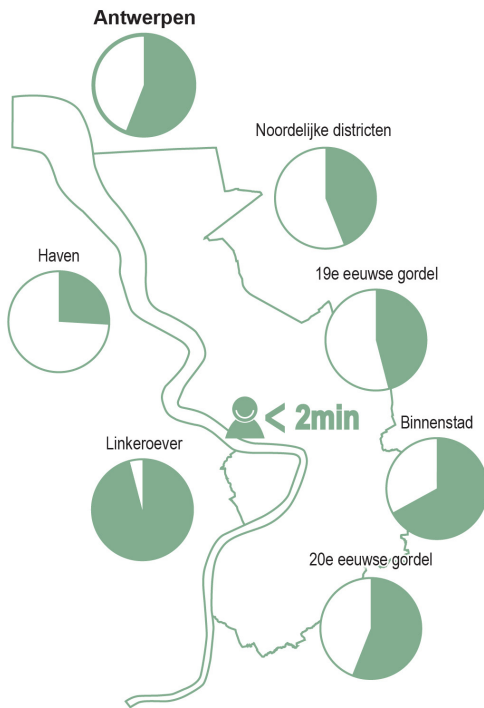
LOKALE VOEDSELVOORZIENINGEN

Anno 2022 is 5,6% van het Antwerpse grondgebied bestemd als landbouwgrond. Deze gronden zijn voornamelijk gesitueerd in de noordelijke districten (Ekeren, Berendrecht-Zandvliet-Lillo) en in Wilrijk.



Indeling publiek groen Antwerpen (Stad in Cijfers, 2021)





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

In Berendrecht ligt zelfs de grootste biologische boerderij van Vlaanderen. De kwetsbaarheid van bestaande (open) landbouwgebieden vormt een aandachtspunt. De stedelijke context biedt anderzijds veel potentieel voor innovatieve vormen van stadslandbouw (zoals verticale landbouw of indoorlandbouw) in gebouwen en op daken, maar ook voor gemeenschapsprojecten en kleinschalige korte keten initiatieven zoals pluktuinen, gemeenschappelijke teeltuinen en volkstuinen.

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

RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN

ANTWERPEN VERSTERKT HET GROENBLAUW NETWERK EN WERKT MISSING LINKS WEG

Het groenblauw netwerk is samengesteld uit verschillende groene en blauwe componenten. Dit netwerk kan verder uitgebouwd worden door deze te versterken, de kwaliteit te waarborgen en met elkaar te verbinden via ontbrekende schakels of 'missing links'. Aanwezig kwalitatief groen wordt maximaal behouden en versterkt. Kwalitatief groen omvat bijvoorbeeld een variatie aan inheemse beplanting, dichte struikvegetaties, waterpartijen en toekomstbomen die voldoende ruimte krijgen om op lange termijn zowel boven- als ondergronds sterk uit te groeien. Door principes van natuurinclusief ontwerp toe te passen worden meer organismen aangetrokken waardoor de biodiversiteit ofwel soortenrijkdom verhoogt.

Om ervoor te zorgen dat de Antwerpenaren maximaal kunnen profiteren van de gezondheidsvoordelen van het groene landschap, worden verbindingen voor actieve weggebruikers in het groenblauw netwerk verder uitgebouwd. Dit komt de toegankelijkheid van het groenblauw netwerk ten goede. Aanvullend kan het ecologisch netwerk een drager zijn van een groenblauw recreatief tot zelfs een groen functioneel belevingsnetwerk waardoor actief transport en sportieve recreatie gestimuleerd worden.

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

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

De beekdalen en waterlopen vallen grotendeels samen met deze natuurlijke landschappen. In de beekdalen en waterlopen wordt het natuurlijke systeem geherwaardeerd en wordt de relatie versterkt tussen de beekstructuren en hun stedelijke omgeving. Vanuit het hinterland komen verscheidene beken naar de Schelde toegestroomd. Op de plekken waar het natuurlijke systeem vandaag overgaat in de stad, liggen vaak nog veel kansen om de groenblauwe structuur opnieuw te versterken. Voortgaand op de terreinlogica, vormen de lagergelegen delen van de stad een belangrijk aandachtspunt. In deze gebieden is gravitaire afstroming naar waterlopen of via het rioleringsstelsel niet evident, en is er bovendien vaak sprake van een hoge bebouwingsdichtheid of een hoge verhardingsgraad. Stad Antwerpen heeft de ambitie om deze watergevoelige gebieden prioritair aan te pakken. Hier is een meer doorgedreven stadsrenovatie met inbegrip van wijzigingen in gebouw- of woontypologieën aangewezen. Hierbij kan het gaan om te ontlichten in functie van nieuwe open ruimte, kiezen om kwetsbare functies (bv. scholen, ziekenhuizen, hoofdtoegangswegen, ondergrondse parkeergarages, metrotunnels, ...) op deze plekken te vermijden, een lagere terreinbezetting door compactere bebouwing, ...

Antwerpen hanteert bij de herinrichting en verdere stadsontwikkeling in zowel de bestaande stadsdelen alsook nieuwe stadsdelen steeds het sturend principe van groenblauwe dooradering in functie van waterberging, -infiltratie en -hergebruik. Verder bouwend op het Waterplan, definieert het SRA vijf waterstructuren die elk vragen om

een specifieke aanpak in functie van de uitbouw van een watersensitieve stad. De grenzen van de verschillende waterstructuren zijn bij de uitwerking van het SRA verder te verfijnen. In de grensgebieden zal maatwerk nodig zijn. De vijf geïdentificeerde waterstructuren zijn de volgende:

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

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

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

De Ringparken vormen een nieuwe groenblauwe structuur waarin hoogteverschillen kunnen worden benut om een volledige hemelwatercascade te doorlopen. De Ringparken hebben potentieel ook een groot bergingsvermogen, waarop afwatering mogelijk is. In die zin hebben ook de groene nerven een potentie als waterbufferende en -transporterende corridors tot de Ringparken.

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

Voor elk van deze waterstructuren definieert het Waterplan een hemelwatercascade die de waterdruppel volgt vanaf het moment dat deze neervalt totdat hij verdwijnt in de Schelde of in de ondergrond. De hemelwatercascade fungeert als

leidraad die aangeeft hoe men in elke waterstructuur een project watersensitief kan maken. Onder meer door de aanleg van een tweede waternet wil stad Antwerpen ook inzetten op het hergebruik van gezuiverd water, waarop ook parken en vijvers, openbaar groen en fontein en kunnen aansluiten.

De vermindering van verharding is een belangrijke bronmaatregel waar Antwerpen – zowel op publiek als privaat domein – op wil inzetten. Hierdoor moet er minder regenwater naar waterlopen en riolen worden afgevoerd, en kan het regenwater bovendien de grondwatertafel terug aanvullen. Reductie van de bodemafdekking biedt ook potenties om de stad verder te vergroenen, wat helpt in de strijd tegen de hitte en ook biodiversiteitsvoordelen biedt.

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



Zo dragen ze in de toekomst bij tot een verhoogde belevingswaarde en kunnen ze een rol opnemen in het groenblauw netwerk.

Een aanzienlijk deel van de bestaande groene ruimte bestaat uit private tuinen, parken of campussen. Dit **privaat groen** kan vaak een rol spelen in de versterking van het groenblauw netwerk en het wegwerken van de missing links. Dat is bijvoorbeeld het geval in de residentiële wijken en de woonfragmenten (zie Levendige Woonstad) en bij de grootschalige functies binnen de open ruimte (zie Slimme Netwerkstad). De structurerende waarde van het stadslandschap en de groene ruimte versterken dankzij hun samenhang de ruimtelijke organisatie van de stad.

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

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

ANTWERPEN VERVOLLEDIGT HET FIJNMAZIG GROENBLAUW NETWERK

Het groenblauw netwerk vormt de kern van het veerkrachtig landschap. Het netwerk draagt bij tot een hogere leefbaarheid, een performante waterhuishouding en een versterkte ecologische

basiskwaliteit. Het netwerk is sterk vertakt en verweven in het stedelijke weefsel. Toch zal dit netwerk niet volstaan om elke Antwerpenaar voldoende groen in haar of zijn directe omgeving te kunnen aanbieden. Daarom wordt het groenblauw netwerk aangevuld met een extra laag, de groenblauwe nevel. Verdere vergroening en ontharding doorheen de stad en dus in de wijken heeft tal van positieve effecten. Het versterkt de leefkwaliteit, maakt de woonomgeving aantrekkelijker, brengt alle inwoners in direct contact met groen, draagt bij tot de fysieke en mentale gezondheid, versterkt de biodiversiteit, vergroot het waterabsorberend vermogen en bestrijdt de hittestress. Wat het watersysteem betreft verdienen natuur gebaseerde oplossingen voor het watersysteem de voorkeur boven civieltechnische oplossingen.

Om in heel de stad meer ruimte te creëren voor groen en blauw, worden niet-functionele verharde zones op straten en pleinen waar mogelijk onthard en vergroend. Hierbij gaat er aandacht naar een grotere boomkruidekking en het vrijmaken van ruimte voor boomwortels in de ondergrond. Hierdoor kunnen ze bijdragen aan vergroening in functie van buurtgroen voor bewoners, infiltratie en verkoeling. Stad Antwerpen onderzoekt en benut ook kansen om op het grondgebied van de stad nieuw bos (bijvoorbeeld type Tiny Forests als kleine stukjes wilde natuur met ecologische, sociale en/of educatieve meerwaarde) aan te planten. De potenties voor bijkomende bebossing moeten stadsbreed gezocht worden en kunnen ook aansluiten bij bestaande bossen zoals bijvoorbeeld het Sint-Annabos. Tegelijk worden opportuniteiten benut om reeds ontharde ruimten en bestaand groen te optimaliseren. Bij de (her) inrichting van de publieke ruimte wordt ingezet op gevarieerde gelaagdheden en soorten groen. Grondgebonden groen verdient zoveel mogelijk de voorkeur en daarbij wordt geïnvesteerd in de bodemkwaliteit.

Bij private buitenruimten, zoals (voor)tuinen en tuinen, worden via de bouwcode een bovengrens gezet op verharding. Hoogstammig groen zorgt voor de nodige verkoeling. Groene gevels en daken kunnen dit potentieel bijkomend vergroten. In de buitenruimte van grootschalige programma's wordt verder ingezet op vergroening en ontharding. Bedrijventerreinen, recreatieclusters, ziekenhuis- en onderwijscampussen zijn vaak eilanden in het stedelijke weefsel of de open ruimte. Niettemin hebben ze door hun omvang veel potentieel om een rol te vervullen inzake klimaatadaptatie, waterhuishouding en ecologie. Hun groene buitenruimten kunnen publiek toegankelijk gesteld worden, om bij te dragen aan de leefkwaliteit van de buurtbewoners. Daarbij moeten evenwel voldoende zones gereserveerd blijven in functie van stilte- en luwtegebieden, waar verstoring (onder meer geluid, licht) tot een minimum beperkt wordt. Een ecologisch netwerk kan aanvullend een belangrijke drager vormen van een groenblauw recreatief netwerk tot zelfs een groen functioneel belevingsnetwerk, en ook actieve verplaatsingen en recreatie stimuleren.

Niet enkel de kwantiteit maar ook de kwaliteit van de groenblauwe ruimte is belangrijk. Biodiversiteit en ecologische meerwaarde worden daarbij als uitgangspunt genomen. Die houden rekening met het klimaatpotentieel van de groenblauwe ruimten. Dit potentieel is op elke plek anders, afhankelijk van aanwezige factoren met een gunstige bijdrage aan klimaatadaptatie (bodemsoort, vegetatie, waterelementen etc.) en de doelstellingen voor de adaptatiestrategie (waterbuffering, infiltratie, verkoeling etc.). Groen kan immers een grote ecologische bijdrage leveren door verminderde opwarming dankzij schaduwvorming, afkoeling via verdamping, luchtzuivering door captatie van schadelijke stoffen uit de lucht, maskeren van storende geluiden door natuurlijke geluiden, ... Er kan in het bijzonder werk worden gemaakt van 'toekomstbomen', bomen die meer dan 120 jaar oud kunnen worden en met andere woorden meerdere generaties stadsbewoners kunnen overleven.

Geschikte locaties kunnen gereserveerd worden voor deze toekomstbomen.

ANTWERPEN VERHOOGT DE LANDSCHAPPELIJKE BELEVING, IDENTITEIT EN VERBONDENHEID

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

De belevingswaarde van groenblauwe ruimten in de stad wordt bepaald door de schaal, de complexiteit, de aanwezige natuurlijke elementen, het open of gesloten karakter en de aanwezigheid van cultuurhistorische elementen. Het herstellen en verhogen van de belevingswaarde van de open ruimte, gebeuren op maat van de specifieke plek. Bestaande, typische landschapseigen elementen worden behouden, hergebruikt of opgewaardeerd (bijvoorbeeld de Fortengordel). Verloren gegane specifieke landschapselementen kunnen worden geïntroduceerd, in relatie tot het historische kader. Nieuwe, hedendaagse stedelijke landschappen kunnen worden geïntroduceerd als deel van de dynamische evolutie van de stad (bijvoorbeeld park Spoor Noord, de Kaaïen, het Zuidpark, de Ringparken). Aanvullend bouwt stad Antwerpen verbindingen voor actieve weggebruikers verder uit in het groenblauw netwerk, wat ten goede komt van de toegankelijkheid van deze gebieden.

Door waardevol patrimonium in de open ruimte actuele bestemmingen te geven, kan dit patrimonium versterkt en behouden worden en daarbij ook de belevingswaarde en identiteit van de open ruimte vergroten. De belevingswaarde is niet beperkt tot enkel waarnemen, maar richt zich ook op actief benutten. Hierbij gaat het zowel over ruimte voor hoogdynamische recreatie als een netwerk van

zachte recreatie in en langsheen de groengebieden. Zo wordt ook water – waar mogelijk – beleefbaar gemaakt als recreatief element (bijvoorbeeld zwembijvers, inrichting van oeverlanden van parkvijvers). Medegebruik gebeurt echter steeds met respect voor de draagkracht van het gebied. Een doordachte spreiding houdt rekening met de kwetsbaarheid van natuur- en landbouwgebieden.

Recreatieclusters zijn plekken in de open ruimte waar recreatieve functies zoals volkstuinen, sportvelden etc. ingericht kunnen worden. Binnen deze clusters kunnen alle infrastructuren en faciliteiten voorzien worden die nodig zijn voor het beoogde recreatief gebruik. De recreatieve functies benutten plekken waar nieuwe harde recreatie kan ingeplant worden of waar bestaande activiteiten betere ontwikkelingskansen krijgen. Op deze plekken wordt ingezet op het versterken van de relatie tussen de clusters en hun landschappelijke omgeving. In waardevolle landschappen kunnen recreatieve activiteiten behouden blijven, mits beperking van de landschappelijke impact. Indien herinrichting hiervoor geen oplossing biedt, dient voor herprogrammatie of selectieve afbouw geopteerd te worden.

ANTWERPEN MAAKT RUIMTE VOOR VOEDSEL

De stad heeft een beperkte oppervlakte aan landbouwgronden. Daarom worden regionale en grensoverschrijdende samenwerkingen aangemoedigd die connectiviteit tussen de verschillende open ruimtegebieden versterkt.

De stedelijke context biedt kansen voor zowel innovatieve landbouwvormen in gebouwen en op daken, als voor gemeenschapsprojecten en kleinschalige korte keten initiatieven zoals volks- en samentuinen. Om de nood aan ruimte voor voedsel af te wegen of te verzoenen met andere ruimteclaims, worden diverse strategieën gehanteerd.

Het transport van voedsel in en naar de stad moet zo duurzaam mogelijk verlopen. Bij korte keten landbouw blijft de impact van transport beperkt.

Stad Antwerpen zet in op het verhogen van de nabijheid en bereikbaarheid van gezond voedsel, wat resulteert in slimme voedselomgevingen. Wijken met een beperkt winkelaanbod van groenten, fruit en andere bestanddelen van een gezond voedingspatroon, de zogenaamde voedselwoestijnen, worden vermeden en weggewerkt.

Lokale voedselinitiatieven zetten veranderingsprocessen in gang en verhogen de zichtbaarheid en beleefbaarheid van gezond voedsel in de stad. Zo ontstaat een grotere variatie van stadslandbouw en innovatieve projecten. Stad Antwerpen gaat op zoek naar vernieuwende projecten zoals ongebruikte daken, beschikbare gevels of een mogelijke stadsserre in het toekomstig Ringpark Groenendaal.



3

Slimme netwerkstad



Slimme netwerkstad

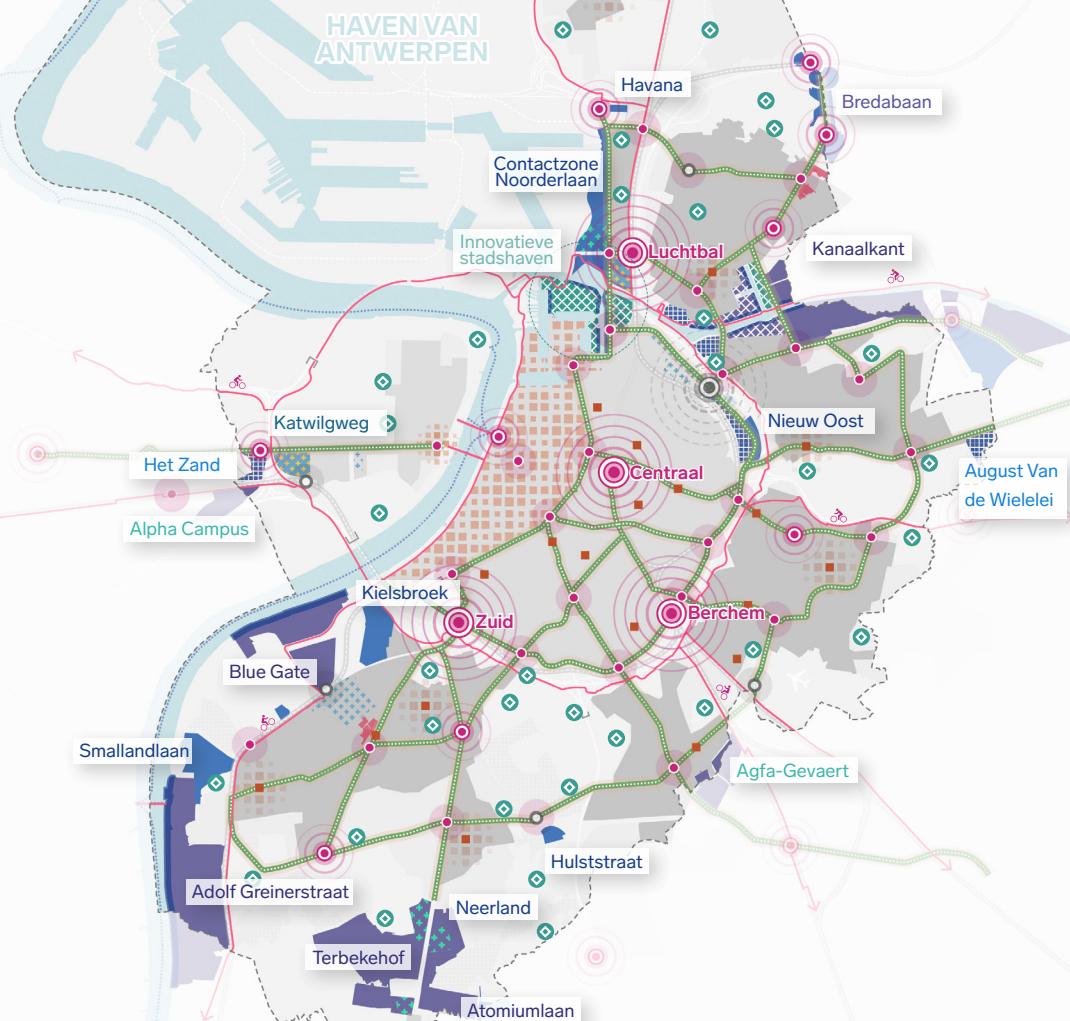
- Boulevard
- Spoorweg
- Fietsostrade
- Waterbus
- Verbinding over/onder de Schelde
- Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
- Regionale schakel
- HOV knoop/lokaal station
- Gewenste interregionale schakel
- Gewenste HOV knoop/lokaal station
- Stedelijk centrum
- Lokaal centrum
- Kernwinkelvegebied, kennis, kantoren, cultuur, evenementen & toerisme
- Stedelijke woonwerklocatie
- Stedelijke werklocatie
- Productieve zone
- KMO-zone
- Grootschalig bedrijventerrein
- Watergebonden bedrijvigheid
- Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
- Bedrijventerrein in ontwikkeling
- Retailcluster in woongebied
- Perifere retailcluster
- Contactzone met de haven

Levendige woonstad

- Intra Muros
- Stedelijk kern
- Residentiële wijk
- Attractiepool

Veerkrachtig landschap

- Schelde en dokken



AMBITIES

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



Levendige plekken verbinden wijk, stad en regio

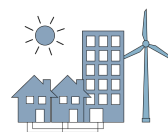
Als slimme netwerkstad versterkt en ontwikkelt Antwerpen de juiste functies op de juiste plek. De knooppunten waar verschillende vervoersnetwerken samenkomen, vormen niet enkel de draaischijf in het vervoerssysteem, maar zijn ook uitgelezen plekken om stedelijke functies te clusteren. Antwerpen blijft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



Ruimte voor ondernemen

Antwerpen zet in op een gunstig ondernemersklimaat en biedt daarom een brede waaier aan vestigingslocaties, op maat van verschillende types bedrijven, van klein tot groot. In de korte afstandsstad is het belangrijk om ook productie en maakindustrie in de stad te houden of te laten terugkeren. Het SRA zet waar mogelijk

in op verweving van bedrijvigheid met andere stedelijke functies, en op de verdere uitbouw en kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen voor niet-verweefbare activiteiten.



Ruimte voor energie en circulariteit

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



KANSEN EN UITDAGINGEN

MODAL SHIFT

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

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

Het ruimtelijk beleid kan aan de vooropgestelde modal shift een essentiële bijdrage leveren. Een nog beter uitgeruste stadsregio vermindert de nood aan verre verplaatsingen. Een gericht locatiebeleid, met de concentratie van stedelijke functies rond multimodale knooppunten, stimuleert het gebruik van openbaar vervoer. Door verdichting, functieverweving en de uitbouw van voorzieningen in de nabijheid te stimuleren, wordt het potentieel van de korte afstandsstad verder versterkt. De doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers draagt hier verder toe bij. Ruimtelijke ingrepen op strategische plaatsen kunnen als hefboom werken om het verplaatsingsgedrag te veranderen.

BEDRIJFS- EN KANTOORRUIMTE

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

Ongeveer de helft van de kantorenvorraad (2,2 miljoen m²) van Vlaanderen bevindt zich in Antwerpen. Antwerpen kent op het vlak van kantoren vooral een vervangmarkt. De kantorenmarkt is sterk in evolutie waarbij er hoge eisen gesteld worden op vlak van duurzaamheid. Er moet vooral ingezet worden op renovatie van verouderde gebouwen en gerichte nieuwbouw op duurzaam bereikbare locaties.

TOERISTISCH HART EN KERNWINKELGEBIEDEN

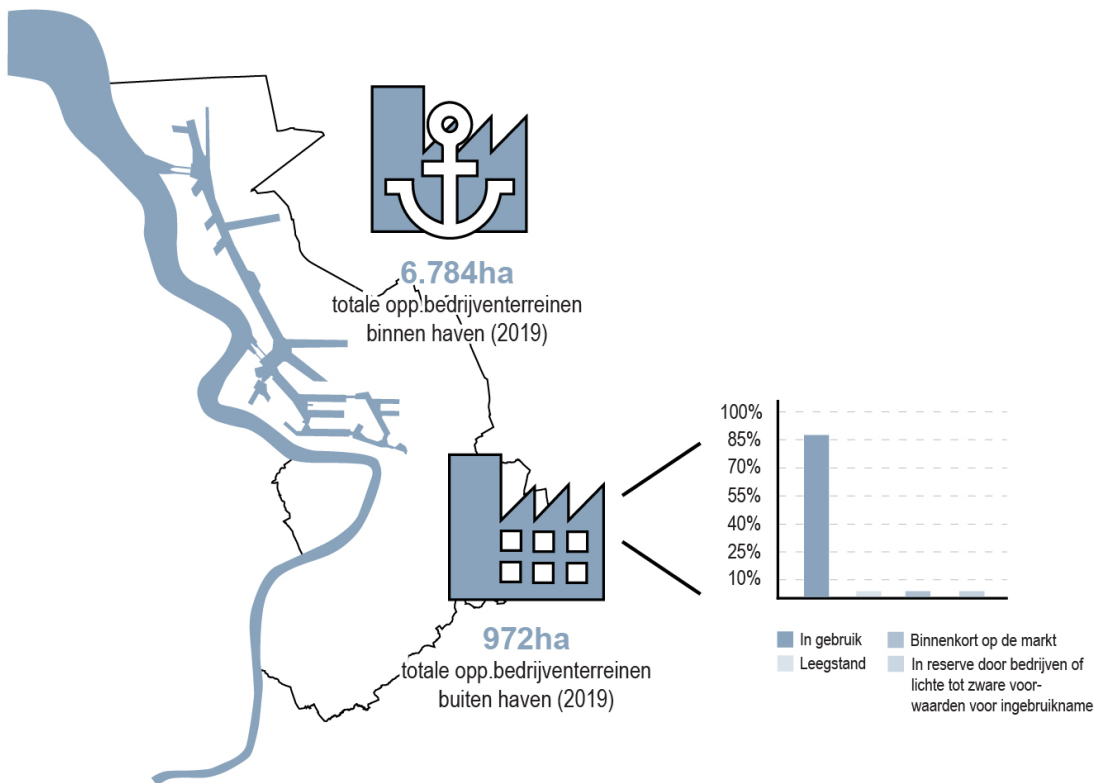
Antwerpen telt ongeveer 1,4 miljoen m² aan commerciële panden (retail, horeca etc.). De stad heeft een hoofdkernwinkelgebied met een sterke, zelfs internationale uitstraling. De detailhandel bevindt zich echter in een versnelde transitie onder druk van e-commerce en internationale

(prijs)concurrentie. Dit heeft zich tot 2022 geuit in een daling van het aantal verkooppunten en een schaalvergroting. Het is niet duidelijk hoe en of deze trend zich zal verderzetten. Er is nood aan het verdichten van winkelgebieden en aan het inzetten op identiteit en beleving. De evolutie naar e-commerce en zero-emissie levering van de binnenstad vraagt daarnaast ook ruimte voor logistieke dienstverlening. Samen met de logistieke bedrijven en de lokale handelaars bekijkt stad Antwerpen welke ruimtelijke noden (onder meer logistieke hubs en laad- en loszones) nodig zijn.

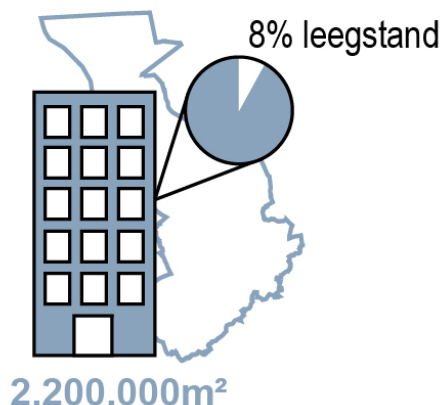
Antwerpen is de grootste horecastad in Vlaanderen. De horecaondernemingen vertegenwoordigen 7,1% van alle ondernemingen in de stad. De Meting van de Antwerpse horecakernen (2022) toont een algemene stijging van het aantal horecazaken in de stad en daarnaast ook de spreiding in het aanbod.

In Antwerpen is de voorbije decennia sterk geïnvesteerd in het historisch patrimonium en de toeristische beleving van de binnenstad. Van het Havenhuis en het MAS in het noorden tot Nieuw-Zuid is in de historische binnenstad een rijk en kwalitatief toeristisch weefsel gegroeid. Stad Antwerpen zal het toeristisch potentieel van de binnenstad als economische troef verder benutten, en bewaakt daarbij een goede afstemming tussen beleving voor bezoekers en leefkwaliteit voor bewoners.

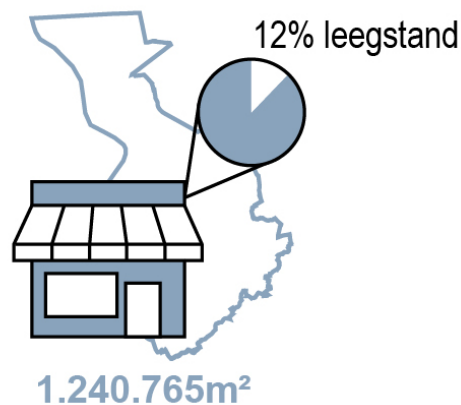
MICE (Meetings, Incentives, Conventions en Exhibitions) vormen samen een belangrijke component van verblijfstoerisme. Deze attractoren worden net als grotere hotels omwille van duurzame bereikbaarheid in de nabijheid van multimodale knopen ingepland.



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



Totale kantoor oppervlakte en leegstand
Antwerpen (2019)



Totale oppervlakte commerciële panden en leegstand
Antwerpen (2019)

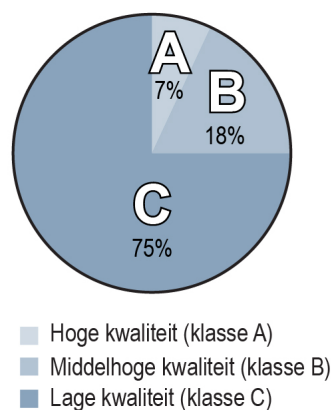
KLIMAATDOELEN EN EMISSIES

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

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

energiearmoede aan te pakken.

De verduurzaming van de energievoorzieningen zou ook nog kunnen zorgen voor zo'n 60% van de noodzakelijke broeikasgasreducties. Antwerpen heeft een bijzonder groot potentieel voor de verdeling van duurzame warmte via warmtenetten. Dit werd aangetoond in de Strategische Energievisie stad Antwerpen (SEViA). Warmtenetten zullen in de toekomst toelaten om een deel van de stad duurzaam, efficiënt en collectief te verwarmen. De realisatie van deze warmtenetten vormt een grote uitdaging, omwille van de vereiste grootschalige infrastructuraanpassingen. Dit transitieproces brengt tegelijk heel wat koppelkansen mee voor stadsvernieuwing en de heraanleg van de publieke ruimte.



Staat van de kantorenmarkt in
Antwerpen (2019)



RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN

ANTWERPEN CONCENTREERT BEZOEKERSGERICHTE FUNCTIES ROND KNOPEN EN CENTRA

Door een gericht locatiebeleid dat rekening houdt met de ligging, het bereikbaarheidsprofiel, het (gewenste) type activiteiten en het wegwerken van barrières, versterkt stad Antwerpen bestaande **knopen en centraliteiten** en bouwt er nieuwe uit. Deze plekken **bundelen activiteiten en geven structuur en vitaliteit aan de stad en aan de wijken**. Ze lenen zich meestal tot functiemenging en intensivering van het ruimtegebruik, steeds op maat van de omgeving en in relatie tot het mobiliteitsprofiel. Hoe beter de multimodale bereikbaarheid, hoe grootschaliger de functies die zich hier (kunnen) vestigen. De knopen en centraliteiten beschikken steeds over hoogwaardige, efficiënte, veilige en leesbare publieke ruimte, zodat ze kunnen uitgroeien tot aangename verblijfsplekken. Hierbij gaat er extra aandacht naar veilige en vlotte verbindingen voor de actieve weggebruikers. Een evenwichtige functiemix komt de sociale, economische en culturele dynamiek in de knopen en de centraliteiten, hun omgeving en bij uitbreiding de stad ten goede.

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

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

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

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

De **stedelijke centra** hebben (de potentie van) een bovenlokale **aantrekkingskracht van voorzieningen zoals een (kern)winkelgebied, horeca, scholen, culturele infrastructuur, zorgvoorzieningen, districtshuizen en monumenten**. De stedelijke centra zijn multimodaal goed ontsloten. Ze spelen een belangrijke rol in de korte afstandsstad omdat ze dagelijkse voorzieningen aanbieden voor een grote groep omwonenden. In de stedelijke centra kan door verdichting en verweving het multifunctioneel ruimtegebruik worden versterkt. Transformaties op maat van het centrum vormen een hefboom voor de vernieuwing en versterking van de stedelijke structuur. Vrijkomende ruimte, zoals lege handelspanden en oude bedrijfslocaties, wordt ingezet voor multifunctionele versterking: kleinschalige stedelijke maakindustrie, ateliers, creatieve ruimten, zorgfuncties, dienstverlening etc. Lokale centra zijn buurtwinkelgebieden die concentraties vormen van gemengde functies met een verzorgend karakter en op deze manier een belangrijke sociale functie hebben. De focus ligt op het kleinschaligere karakter ten opzichte van de stedelijke centra.



Stad Antwerpen brengt het horeca-aanbod in kaart via strategische horecakernen en lokale horecakernen. De strategische horecakernen omvatten een hoge densiteit van horeca, dit geeft uitdagingen op het vlak van toelevering (mobiliteit), afvalophaling, bezoekersstromen en terrassen op het openbaar domein. Maar ook in de lokale wijken, buiten het toeristische centrum, groeit het buurtondersteunend horeca-aanbod. Het lokale aanbod zorgt voor een goede commerciële mix waaruit in sommige wijken mooie samenwerkingsverbanden voortvloeien, bijvoorbeeld met de plaatselijke handelaars of andere gebruikers van de buurt. Het lokale aanbod zorgt voor een goede commerciële mix waaruit in sommige wijken samenwerkingsverbanden voortvloeien, bijvoorbeeld met de plaatselijke handelaars of andere gebruikers van de buurt.

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

Lokale en wijkcentra, voorzieningenclusters en microcentraliteiten zijn plekken die door hun kleinschalige concentratie aan stedelijke functies en voorzieningen een bijdrage leveren aan het wijkleven en de korte afstandsstad. Het gaat onder meer om

de lokale kernwinkelgebieden in de 19e eeuwse gordel en op Linkeroever, buurtwinkelgebieden doorheen de stad, schoolsites, sportclusters, nieuwe stadsontwikkelingsprojecten etc. Deze plekken zijn op vlak van mobiliteit soms, maar niet altijd, gekoppeld aan lokale of buurtschakels. Lokale schakels zijn gericht op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Buurtschakels worden alleen bediend door functionele lijnen van het aanvullend net of door vervoer op maat met een wervingsradius die beperkt is tot de onmiddellijke omgeving. Deze centra en schakels lenen zich tot de versterking van lokale en buurtvoorzieningen.

ANTWERPEN VERSTERKT ZIJN MULTIMODALE STEDELIJKE RUGGENGRAAT VAN BOULEVARDS

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

De vervoerregio Antwerpen zet in op de ontwikkeling van een **dragend regionaal**

netwerk van snelle, frequente en comfortabele openbaar vervoersverbindingen: het A-net.

Dit kwaliteitsnetwerk biedt de reiziger garanties in termen van snelheid, betrouwbaarheid, aansluitingen en aanvullende diensten in knooppunten. Het bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram en bus, zowel binnen de urbane zone als in het omliggende regionale netwerk. Dit betekent het intensiveren en uitbouwen van het voorstadsnet op het spoor, het versnellen en uitbreiden van het tramnet op te selecteren hoofdlijnen en aansluitende hoogwaardige busverbindingen. Daarnaast biedt het hoofdfietsnet comfortabele, directe, continue en veilige fietsvoorzieningen, in goede samenhang met het A-net, die woonkernen en attractiepolen verbinden. Een netwerk van hoofdroutes, kernroutes en het lokale fietsnet versterken de stedelijke structuur. Op dit netwerk sluiten ook lokale fietsroutes aan.

De versterkte hoogwaardige OV-lijnen en fietsnetwerken maken in hoofdzaak gebruik van de historische en recentere stedelijke assen. Infrastructuraanpassingen zijn een kans om de publieke ruimte opnieuw in te richten, met waar mogelijk méér aandacht voor representativiteit, verblijfskwaliteit en groen. Deze wijzigende mobiliteitsfunctie is bij uitbreiding een opportuniteit om het ruimtelijke structurerend vermogen van deze assen te revaloriseren, net zoals de boulevards ooit de dragers van verstedelijking waren. Het SRA koppelt een ruimtelijk versterkend beleid aan **de multimodale stedelijke ruggengraat van boulevards. Langsheen deze assen komen de verschillende modi maximaal samen.**

Het zijn – elk met hun eigen maat en ligging – steeds hoogwaardige ruimten die niet enkel een multimodale mobiliteitsfunctie hebben maar ook in de ruimere zin verbindend werken (voor ontmoeting, als groene linten etc.). Om geen barrières te vormen doorheen de stad wordt steeds maximaal ingezet op voldoende ruimte voor oversteekbaarheid, rust- en ontmoetingsplekken, biodiverse bermen en inrichtingen zodat ze ook fauna en flora

verbinden. Langsheen deze boulevards dienen zich transformatiemogelijkheden aan, waarvan het potentieel gekoppeld is aan het omliggende gebiedstype, het multimodaal bereikbaarheidsprofiel, bestaande functiemenging, inrichting van de publieke ruimte etc.

ANTWERPEN VERBINDT OVER HET WATER

Antwerpen wil zijn multimodale bereikbaarheid ook bestendigen via het water, door een netwerk van haltes op zowel rechter- als linkeroever voor functionele en recreatieve reizigers. De voetgangerstunnel, de veerdienst en in de toekomst ook de fietsersbrug over de Schelde zijn belangrijke schakels in het stedelijke en regionale wandel- en fietsnetwerk. Het Steenplein is naast aanlegplaats voor cruiseschepen ook een **aanmeerplaats voor de veerdienst en de waterbus** en in die zin een belangrijk regionaal knooppunt.

ANTWERPEN WERKT AAN DUURZAME STEDELIJKE LOGISTIEK

Stad Antwerpen erkent het belang van vrachtvervoer, laden en lossen en ook het uitzonderlijk transport. **Duurzame stedelijke logistiek** is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid en zal ook binnen het beleidsdomein economie en stadsontwikkeling de nodige aandacht krijgen. Het verduurzamen van logistieke stromen zal de komende jaren op kruissnelheid komen. De precieze ruimtelijke behoeften van deze transitie zijn momenteel nog onduidelijk. Antwerpen houdt de vinger aan de pols en zal met diverse partijen in de logistieke keten samenwerken aan stil, schoon, zuinig, vlot, veilig en efficiënt transport van goederen. Indien nodig zal gewerkt worden aan het strategisch inpassen van



één of meerdere stedelijke logistieke hubs in de rand van het stedelijk weefsel.

ANTWERPEN VERWEEFT WAAR KAN, SCHEIDT WAAR MOET

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

Antwerpen biedt een gevarieerd en gelaagd aanbod van aangepaste bedrijvige milieus dat inspeelt op de verschillende ruimtevragen van ondernemingen.

Sommige bedrijven zijn verweefbaar, andere niet. Dankzij het hanteren van duidelijke randvoorwaarden zorgt stad Antwerpen ervoor dat bedrijven met een te grote impact niet verweven worden. Daarom zijn verschillende types van vestigingslocaties nodig. Gebaseerd op de beleidsnota Ruimtelijke Economie, onderscheidt het SRA **gemengde woonwerkmilieus, winkelgebieden, bedrijventerreinen, en innovatiemilieus**. Ze onderscheiden zich door hun diversiteit in omgevingskenmerken en kwaliteiten. Ze geven vertaling aan de economische ambities van de stad en dragen tegelijk bij aan de ambities met betrekking tot ruimtelijk beleid, mobiliteit, klimaat en circulariteit. De bedrijvige milieus worden maximaal gekoppeld aan openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en (voor sommige categorieën) aan bestaande concentraties van voorzieningen.

De **verweven woonwerkmilieus** zijn locaties waar bedrijvigheid gecombineerd wordt met wonen. Deze worden onderverdeeld in bedrijvige knopen, stedelijke woonwerklocaties, stedelijke werklocaties en toplocaties voor kantoorontwikkelingen. Verweving wordt overal gestimuleerd, maar zeker in de bedrijvige knopen en stedelijke werklocaties. De **bedrijvige knopen** (zoals stedelijke centra, lokale centra en openbaar vervoer schakels) zijn dynamische plekken in het stedelijke weefsel met opportuniteiten voor de inbedding van kleinschalige economische activiteit. In de bedrijvige knopen richt het beleid zich op het behouden en stimuleren van economische dynamiek en de verweving van bedrijven in het stadsweefsel. De **stedelijke woonwerklocaties** zijn (voormalige) bedrijfssites die getransformeerd worden naar gemengde woonwerkmilieus (zoals bijvoorbeeld de Lageweg en de Slachthuissite). Dit zijn bij uitstek locaties waar de kans gegrepen wordt om samen met woonontwikkeling in te zetten op ruimte voor bedrijvigheid. De mate van verweving hangt steeds af van opportuniteiten en de marktvraag. De bedrijvige activiteiten zijn verenigbaar met de nabijgelegen woongelegenheden. **Stedelijke werklocaties** leunen aan bij gemengde woonwerkmilieus, maar hebben een nog groter aandeel in een hoofdzakelijk bedrijvige bestemming. De verbreding naar bijkomend programma laat toe om aan te sluiten bij de onmiddellijke stedelijke omgeving, zoals een stedelijke boulevard. **Toplocaties voor kantoren** zijn zones voor grootschalige nieuwe kantoorontwikkeling, bijvoorbeeld in de stationsomgevingen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Centraal. Op termijn biedt ook Ringstad de mogelijkheid voor nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen nabij de multimodale knopen. Deze locaties kunnen ook ruimte bieden voor leren op de werkplek.

Wat betreft **detailhandel** vindt het (boven) lokaal shoppen plaats in de strategische (hoofd) kernwinkelgebieden en zit het buurtwinkelen verweven in de hele stad. Baanwinkelgebieden en -linten worden geconcentreerd op specifieke, geschikte locaties en verminderd of zelfs weggewerkt op ongewenste plekken. Dit vraagt om

een clustering van de detailhandel, de optimalisatie van het ruimtegebruik en de verbetering van de verkeersaansluiting. Bovendien verhoogt de winkeldichtheid in kleinere handelskernen in de districten. In alle wijken blijven verspreid liggende buurtwinkels een belangrijke aanvulling voor dagelijkse aankopen op korte afstand.

De beschikbare ruimte voor bedrijvigheid staat sterk onder druk. De beschikbare oppervlakte voor **bedrijventerreinen** dient maximaal behouden te blijven op het grondgebied van stad Antwerpen. De Stad maakt een onderscheid tussen **grootschalige bedrijventerreinen, KMO-bedrijventerreinen en productieve zones**. Binnen deze terreinen is een diversificatie in de bedrijfsoppervlakte, de inrichting, de uitstraling en het type activiteiten mogelijk. Met het oog op de noodzakelijke ruimte voor niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten, blijft het aandeel juridisch bestemde bedrijventerreinen behouden en groeit dit aandeel verder mee met de stad. Juridisch bestemde economische ruimte die minder geschikt is voor bedrijvigheid, kan vervangen worden door nieuwe, beter geschikte locaties.

In de **innovatiemilieus** krijgt de ontwikkeling van circulaire, creatieve en digitale ontwikkelingen in de sectoren van de haven, petrochemische industrie, diamant, detailhandel en mode voldoende ruimte. Ook rond nieuwe, toekomstige groeisectoren kan een innovatiemilieu gevormd worden. In Antwerpen zijn Intra Muros, gespecialiseerde bedrijventerreinen en campussen aangeduid als innovatiemilieus.

ANTWERPEN ZET IN OP KLIMAATNEUTRALITEIT EN CIRCULARITEIT

Bij de heraanleg van de publieke ruimte of bij stadsvernieuwingsprojecten, wordt ruimte voor energie steeds vanaf de start van het planningsproces meegenomen om lock-ins te vermijden. Zowel de nabijheid van functies als de hoge bouwdichtheid in de stad maakt de uitwisseling van (drink- en proces)water en energie (warmte en



Kielsbroek © SKYVISION

elektriciteit) mogelijk. Energiezuinige, energieneutrale of energiepositieve gebouwen zorgen voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking.

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

Circulair en duurzaam bouwen gaat uit van het idee dat een gebouw – onder meer door de gebruikte materialen – een lange levensduur heeft en dankzij een slimme, flexibele structuur makkelijk aanpasbaar is voor een wijzigend gebruik. De transformatie van leegstaande gebouwen biedt vaak ruimte voor een nieuwe typologische of functionele invulling. Op basis van de structuur kan een flexibilisering

van de gebruiksfunctie overwogen worden, met ruimte voor wonen of verweefbare economische functies. Circulaire gebouwen zijn wanneer nodig ook demonteerbaar, zodat materialen en bouwsystemen later hergebruikt kunnen worden.

Hoewel gebouwen met een erfgoedwaarde niet altijd gelinkt worden aan (energetische) duurzaamheid, gaat het vaak om structuren die generatie na generatie in gebruik blijven. Door historische en hedendaagse architecturale ingrepen, krijgen ze steeds opnieuw een andere bestemming en blijven ze tot op vandaag aangepast aan hedendaags gebruik. De bouwmaterialen van historische gebouwen hebben meestal een heel lange levensduur. Stad Antwerpen weegt de hedendaagse (energetische) noden daarom steeds af tot de beeldkwaliteit en de duurzaamheid van het historische gebouwenbestand. Nieuwe technieken die energetische renovatie en hernieuwbare energieopwekking verzoenen met beeldkwaliteit (zoals de integratie van PV-cellen in dakbedekkingen), moeten alle kansen krijgen.

Ook de bedrijventerreinen dragen bij aan ambities op vlak van energie, klimaat en circulariteit. Zo kunnen bronnen van restwarmte (zoals datacenters, industrie en condenswarmte) gekoppeld worden aan potentiële gebruikers (zoals woningen, kantoren en andere bedrijven). De klimaatstrategie kent zijn vertaling via aandacht voor duurzaamheid, circulariteit en klimaatadaptatie. In het geval van bestaande bedrijventerreinen wordt samen met de bedrijven op zoek gegaan naar innovatieve oplossingen en samenwerkingen die een meerwaarde bieden voor de huidige bedrijven, zonder dat deze de concurrentiepositie van deze bedrijven zou bedreigen.

Naast de reductie van de energiebehoefte, wordt de uitstoot van CO₂ afgebouwd door hernieuwbare energiebronnen of restwarmte te gebruiken. Stad Antwerpen wil de productie van lokaal geproduceerde hernieuwbare energie opdrijven. In het centrumgebied (Intra Muros) en de stedelijke kernen van de 20e eeuwse gordel en Linkeroever kunnen stedelijke warmtenetten een rol spelen. De Roadmap 2030 identificeerde pilootzones en warmtevraaggebieden. In de kernen van de noordelijke districten en de residentiële wijken zal hoofdzakelijk worden ingezet op volledig elektrische energievoorzieningen voor gebouwen. Deze strategie kan steeds bijgestuurd worden naarmate nieuwe technologieën of andere warmtebronnen beschikbaar worden gemaakt. Bij stadsvernieuwingsprojecten moet bekeken worden hoe een ontwikkeling kan samengaan met de toepassing van alternatieve energiebronnen waarmee de bebouwde omgeving klimaatneutraal verwarmd en gekoeld kan worden.

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

ANTWERPEN KIEST VOOR WATERGEBONDEN BEDRIJVGHEID EN MULTIMODALE OVERSLAGPUNTEN

Om een modal shift naar binnenvaart of spoor economisch haalbaar te maken, wordt ingezet op consolidatie en bundeling van productieve en logistieke bedrijven met een interregionaal en internationaal werkingsgebied. Deze bedrijven worden maximaal geclusterd rond (grootschalige) multimodale overslagpunten, waarbij op dergelijke locaties maximaal ruimte wordt voorbehouden voor bedrijvigheid. Vanuit deze versterkte multimodale hubs worden synchromodale vervoersoplossingen aangeboden. Dit houdt in dat verschillende transportmodaliteiten flexibel en duurzaam ingezet worden. Doordat transporten kunnen worden gebundeld, ontstaan efficiëntievoordelen en wordt hoogfrequent vervoer met cargotreinen en binnenvaartschepen mogelijk.

De potenties voor grootschalige en kleinschalige watergebonden bedrijvigheid moeten dan ook maximaal benut worden. Deze situeren zich langs de twee belangrijke waterlopen: de Schelde en het Albertkanaal. Passend binnen de uitbouw van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) en de recente verhoging van alle kanaalbruggen, is het wenselijk om de watergebonden bedrijvigheid hier te vrijwaren en verder te intensifiëren. De verhoging van de bruggen resulteerde ook in de verbeterde verbinding van het Albertkanaal naar de haven, wat de binnenvaart alle kansen geeft tot verdere modernisering en ontwikkeling. Langs de Schelde kan watergebonden bedrijvigheid opnieuw een grotere rol spelen met de uitbouw van Blue Gate Antwerp. Dit vraagt om specifieke infrastructuur en overslagruimte tussen de bedrijven en het water.

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

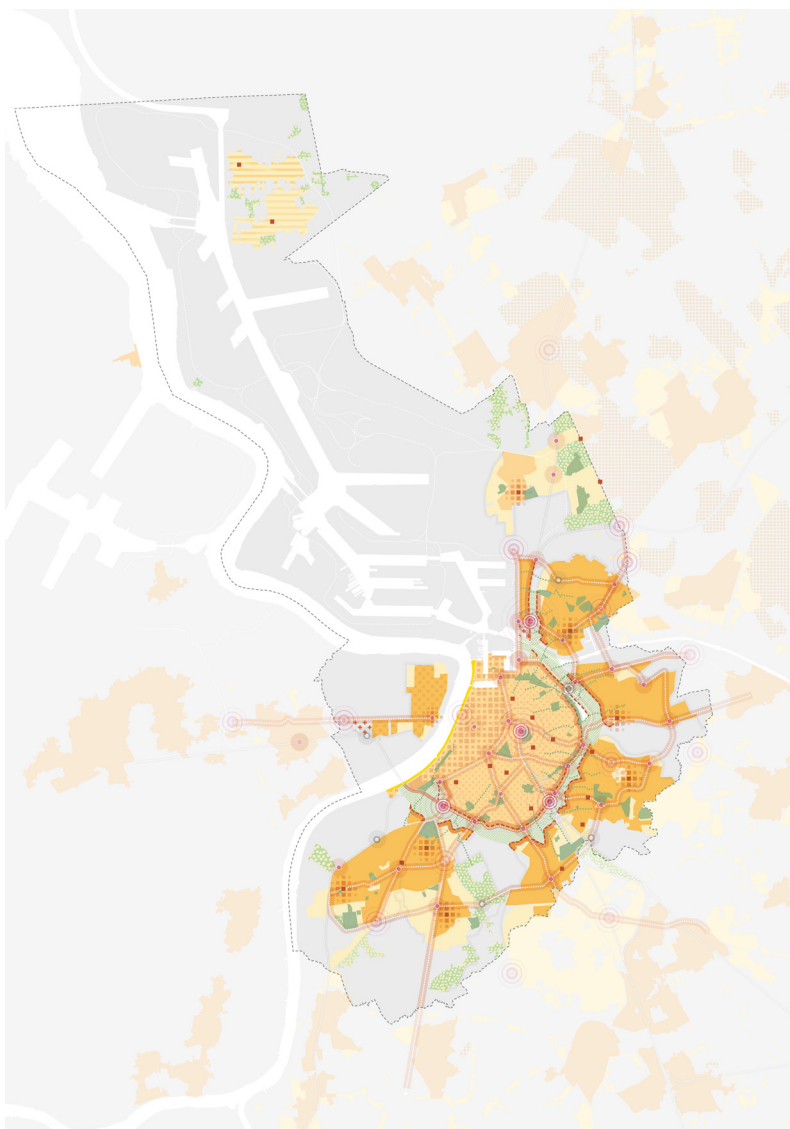
E-commerce vereist ruimte voor logistieke dienstverlening zowel in de stad (microhubs verspreid doorheen de wijken) als aan de rand (distributiecentra). Daarom is ook de aantakking van deze punten op het fietsnetwerk een belangrijk aandachtspunt: het vergemakkelijkt de omslag naar emissievrije logistiek.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

ANTWERPEN PLANT DE ONDERGROND

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

SYNTHESE

LEVENDIGE WOONSTAD



Iedereen voelt zich thuis in de wijk



Selectief en gericht woonaanbod op de juiste plek

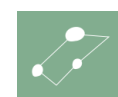


Kwalitatief en gevarieerd wonen voor de huidige en toekomstige Antwerpenaren

VEERKRACHTIGHEID



We vergroenen de stad



Een groenblauw netwerk voor de weerbaarheid



De waterstad

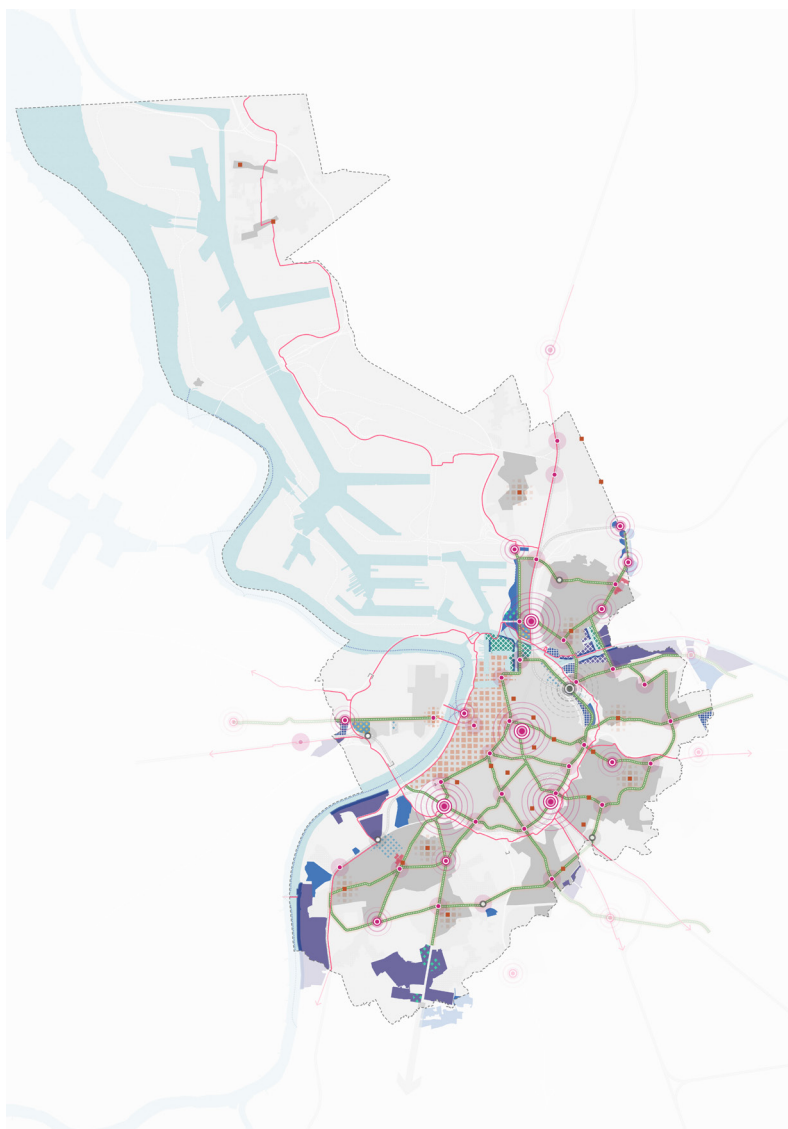
G LANDSCHAP



stad

etwerk versterkt

SLIMME NETWERKSTAD



Levendige plekken verbinden wijk,
stad en regio



Ruimte voor ondernemen



Ruimte voor energie en circulariteit



Deel C

Strategische visie

Zeven deelgebieden

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

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

De gebiedsgerichte ruimtelijke visies maken voor elk deelgebied de synthese van de drie stedelijke lagen, met waar nodig gebiedsspecifieke prioriteiten. Deze visies vormen het kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven.

OVERKOEPELENDE LEGENDE

Levendige woonstad

-  Intra Muros
-  Stedelijke kern
-  Residentiële wijk
-  Fragment
-  Stedelijke ontwikkelingszone
-  Stedelijk front Ringstad
-  Stedelijk front Linkeroever
-  Kaaien
-  Publieke ruimte thv knopen
-  Attractiepool

Veerkrachtig landschap

-  Natuurlijk landschap
-  Beekvallei
-  Fortengordel
-  Schelde en dokken
-  Landbouwgebied
-  Park binnen stedelijke weefsel
-  Ringpark
-  Parkenwig
-  Groene nevel
-  Afwatering richting de Schelde via de ruïen
-  Ecologische verbinding
-  Kleinschalige groenverbinding door het woonweefsel
-  Nerf

Slimme netwerkstad

-  Boulevard
-  Singel
-  Districtentram
-  Spoorweg
-  Fietsostrade
-  Waterbus
-  Verbinding over/onder de Schelde
-  Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
-  Regionale schakel
-  HOV knoop/station
-  Gewenste interregionale schakel
-  Gewenste HOV knoop/lokaal station
-  Stedelijk centrum
-  Lokaal centrum
-  Stedelijke woonwerklocatie
-  Stedelijke werklocatie
-  Productieve zone
-  KMO-zone
-  Grootchalig bedrijventerrein
-  Watergebonden bedrijvigheid
-  Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
-  Bedrijventerrein in ontwikkeling
-  Retailcluster in woongebied
-  Perifere retailcluster
-  Contactzone met de haven

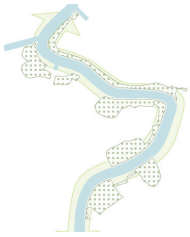
1

Schelde

De Schelde bracht Antwerpen, en bij uitbreiding de ruimere Vlaamse regio, welvaart en voorspoed. Ze is de levensader die de economische bloei van onze stad en haven mogelijk maakt. Ze is de ruggengraat van het regionale stroomgebied, het Benedenscheldebekken, als onderdeel van het grotere Natura-2000 gebied. De Schelde vormt in Antwerpen een belangrijk deel van een groter ecosysteem, met onder meer ook Ringpark West en diverse aanpalende natuurgebieden. Ondanks de barrièrewerking van het water, zorgt de groenblauwe structuur voor verbindingen voor fauna en flora en staat het in nauw contact met de stad en zijn ruimere omgeving.

Langsheen de oevers komen de contrasten tussen bebouwd en onbebouwd, dicht en open, groot en klein, hoog- en laagdynamisch, samen in een krachtige stedelijke identiteit. De stad richt zich op de Schelde, zowel op rechter- als linkeroever, voor mens, mobiliteit, energie, fauna en flora. Deze wisselwerking resulteert in een samenhangende stedelijke ruimte die landschap, stad en rivier met elkaar verbindt. De Schelde brengt economische welvaart, landschappelijk perspectief, toeristische uitstraling, publieke kwaliteit en klimaatopportuniteiten samen. Het deelgebied 'Schelde' is een stedelijke omgeving die voortdurend verandert.





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

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

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

De Schelde fungeert voor de ruime stedelijke omgeving als een klimaatcorridor, waarbij het water zorgt voor verkoeling en ventilatie.

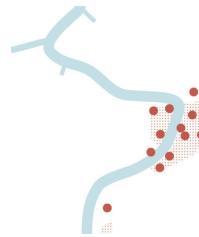


***Biodiverse natuurlijke oevers
en harde Scheldekaaien
nemen elk hun eigen rol op***

Op beide oevers werkt stad Antwerpen zorgvuldig aan de publieke ruimte en ontwikkelt het waterfronten waar stad en rivier met elkaar in dialoog gaan. Tegelijk geven de oevers elk een ander antwoord op de relatie tot de rivier. Een hoofdzakelijk verstedelijkte ruimte met groensnippers op rechteroever, langs een krachtig stedelijk front, onderscheidt zich van de samenhangende groene ruimte op Linkeroever. De nieuwe Scheldekaaien

zijn de maatregel om de klimaatveiligheid van de stad te vergroten door de Kaaien te stabiliseren en de waterkering te verhogen. Op Linkeroever wordt samen met de dijkwerken naar een positieve balans van slikken en schorren gestreefd ter verbetering van het ecologisch functioneren van de getijdenrivier en ter bescherming en ontwikkeling van een veelheid aan biotopen.

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



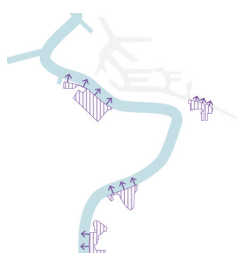
***Dynamische kernen aan het
water met grootschalige
voorzieningen***

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

De dynamische ontwikkelingen op de rechter Scheldeoever kennen hun zwaartepunt in de strategische stadsvernieuwingprojecten Nieuw Zuid en het Eilandje. Hier transformeren oude havengebieden naar nieuwe stadsdelen als gemengde woon- en werkomgevingen. Op Linkeroever bieden het Sint-Annastrand en het

Galgenweel ruimte om te ontspannen, te onthaasten, te sporten en te flaneren langs de Scheldeboorden. In het noorden vervult ook Lillo op kleine schaal een recreatieve rol.

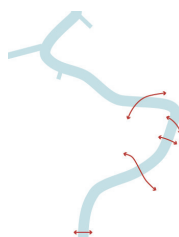
Ook de wijk Polderstad in Hoboken bevindt zich op een boogschuit van het water met een potentieel sterk groen karakter. Ten noorden liggen de dorpskernen van Berendrecht en Zandvliet weliswaar op enige afstand van de Schelde, maar de nabijheid van open water zorgt voor koelte en draagt bij aan de levenskwaliteit voor de dorpen.



Schelde als economische ruggengraat

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

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



Versterkte verbindingen op, onder, over en langs het water

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

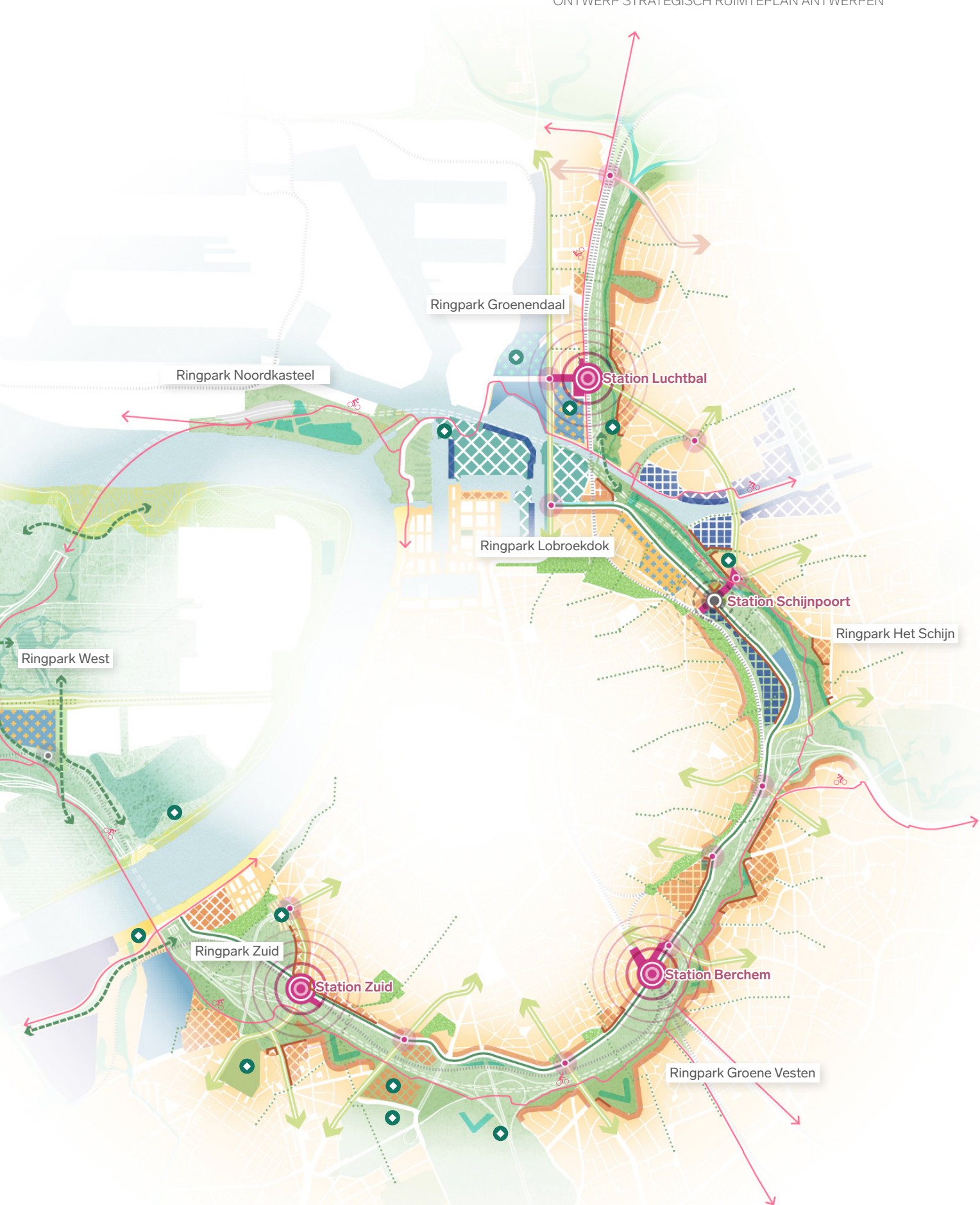
Een fietsbrug over de Schelde, ter hoogte van de Kennedytunnel, zal niet alleen een fysieke verbinding vormen maar zeker ook een prominente mentale link tussen de linker- en rechteroever.

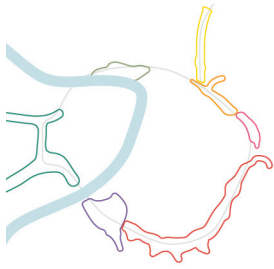
2

Ringstad met Ringparken

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







Grootschalige overkapping als drager van transitie

Met De Grote
Verbinding wordt
honderden hectaren

ruimte teruggewonnen door een gefaseerde en gedeeltelijke overkapping van de Ring. De ringruimte is een nieuw te ontwikkelen stadsdeel, met de unieke kans om op grote schaal te anticiperen op belangrijke maatschappelijke uitdagingen. De impact van het ringverkeer wordt substantieel verkleind, wat leidt tot een verbeterde geluids- en luchtkwaliteit en een sterkere band tussen Intra Muros en de 20e eeuwse gordel. Er ontstaat een omvangrijk groenblauw landschap dat noodzakelijke ecosysteem- en recreatieve diensten levert. Vanuit omliggende wijken wordt hemelwater op strategische plekken verzameld en gebufferd.

Ook de ruimtelijke integratie van infrastructuur vormt een belangrijke opgave. Multimodale assen in de vorm van fietsverbindingen en openbaar vervoer, versterkt door de uitbouw van performante knopen, moeten de vooropgestelde modal shift mee realiseren. Ook nieuwe grootschalige infrastructuur zoals circulaire waterleidingen en een stadsbreed warmtenet krijgen een plek in de ringruimte.

De realisatie verloopt gefaseerd, afhankelijk van de opeenvolgende overkappingsprojecten. Elke fase voegt kwaliteit toe, in de vorm van verhoogde leefbaarheid en stadsvernieuwing.

Ringstad creëert nieuwe stadsranden aan de ringruimte

Ringstad omvat een heel palet van nieuwe ontwikkelingen langs de overkapping. Zo ontstaat een heel nieuw stadsdeel en krijgen de wijken die nu nog met de rug naar de Ring zijn gekeerd, een nieuw gezicht. Barrières tussen binnen- en buitenstad verdwijnen met publieke ruimte en de nieuwe Ringparken als verbindend element. Ringstad is een geïntegreerd stadsontwikkelingsprogramma met nieuwe ontwikkelingskansen voor wonen, werken en ontspanning. Verder wordt vooral ingezet op infrastructurele optimalisaties en de toevoeging van nerven, groenblauwe en publieke ruimtes als verbindingen met de omliggende wijken.



Een parelsnoer van geschakelde Ringparken

De groene ruimte
wordt landschappelijk
en ecologisch

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

De geschakelde Ringparken vormen aan de buitenzijde een 'Connecterende Vallei'. De opeenvolgende groene ruimten vormen één doorlopende ecologische verbinding en variëren van bovenlokale tot lokale buurt- en wijkparken. Ze krijgen een prominente plek in de publieke ruimte en hebben elk een eigen identiteit en karakter, inspelend op de lokale context en de rol in het bredere landschap. Hier wordt ruimte gemaakt voor verkoeling en natte natuur, onder meer door extra ruimte voor het Schijn en het multifunctioneel inzetten van water in vorm van zwembijvers. De groene vallei kan versterkt worden door groene radiale verbindingen over de Ring. Aan de binnenzijde vormt aansluitend het Spoorpark een langgerekte publieke ruimte die Intra Muros begrenst. De Ringparken leveren een waardevolle bijdrage aan het wegwerken van de grote groentekorten in de omliggende wijken.



Ruimte creëren voor meer stad

De ringruimte neemt
een deel van de
stedelijke groei op

in nieuwe kwaliteitsvolle gebiedsontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zetten in op wonen, ruimte voor bedrijvigheid en publieke voorzieningen. De bestaande tekorten in de omliggende wijken worden opgevangen, met ruimte voor publieke en groene ruimte als verbindend element. Vandaag bevinden zich al verschillende grootstedelijke programma's

langsheen de Ring, zoals het Sportpaleis en de Cultuurcluster met de Singel en de Expo. Die worden aangevuld met bijkomende grootstedelijke bezoekersaantrekkelijke functies, al dan niet geïntegreerd in de Ringparken.

De stationsomgevingen Antwerpen Zuid, Berchem en Luchtbal, en in de toekomst ook mogelijk de stations Schijnpoort en West, zijn kansrijke, multimodaal zeer goed bereikbare locaties met een sterke aantrekkingskracht. Als centraliteit geven ze ruimte aan metropolitane functies, publieke voorzieningen, stedelijke werklocaties met kantoren en kleinschalige bedrijvigheid. In de zones tussen de stations is er plaats voor gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten. Aanvullend op de stations zijn er ook kleinere multimodale knopen ter hoogte van de kruising van de Singel met de radiale boulevards. Deze groeien (opnieuw) uit tot lokale centraliteiten met een gemengd stedelijk programma.

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



De Singel als stedelijk front

De aaneengesloten bebouwing vormt vandaag reeds een duidelijke stedelijke rand langs de Singel. Die wordt versterkt door nieuwe stadsontwikkelingen, die inspelen op de identiteit van de omgeving. Nieuwe stedelijke programma's versterken de multifunctionaliteit van het stedelijk front.

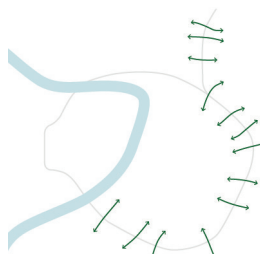
De Singel fungeert eveneens als belangrijke hoogwaardige openbaarvervoersas. Het Singelfietspad wordt verder geconnecteerd met ander fietspaden. Die duurzame vervoersnetwerken komen samen in de multimodale knopen van stations en lokale centraliteiten, ingebed in hoogwaardige publieke ruimte. Bebouwing langs de buitenzijde van de Singel kan enkel worden toegevoegd ter hoogte van de multimodale knopen en occasioneel

in het Ringpark als bermgebouwen. Dergelijke gebouwen blijven ondergeschikt aan het landschap en huisvesten een programma ter ondersteuning van de Ringparken.



Een nieuw gezicht voor de districten van de 20e eeuwse gordel

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



Nerven verbinden over de ringruimte

Ringstad overbrugt de fysieke en mentale barrières van de Ring, de Singel en het ringspoor. De boulevards vormen een continue ruimtelijke structuur die Intra Muros met de 20e eeuwse gordel verbindt. Ze worden aangevuld door talrijke kleinschaligere nerven. Nerven zijn groene zachte verbindingen voor voetgangers en fietsers naar de Ringparken vanuit de omliggende wijken. Deze dragen bij tot de maasverkleining (en dus de verhoging van de bereikbaarheid) van het trage netwerk. De nerven creëren bovendien verbindingen over de ladderstructuur van ring- en singelfietspad. De nerven vormen zelf een kralensnoer van publieke groene plekken, pleintjes en straten, en dragen bij aan de verbeterde leefkwaliteit van de publieke ruimte.

3

Intra Muros

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

Elke buurt kent een eigen karakter, een kwaliteit die verder wordt omarmd en versterkt. Intra Muros is in trek als woonlocatie. De stadsvernieuwingsprojecten van de voorbije jaren hebben in veel wijken bijgedragen tot een sterk verbeterde woonkwaliteit. Een doorgedreven energetische renovatie zorgt voor een verdere opwaardering van het woningpatrimonium. Kwalitatieve publieke, groenblauwe en verkoelende ruimte blijft een aandachtspunt voor de vaak sterk verdichte woongebieden. De publieke ruimte vereist een innovatieve aanpak om slim om te gaan met de vele ruimteclaims: verblijfsruimte, multimodale circulatie, ontharding en vergroening. In de bouwblokken dienen zich mogelijkheden aan om de huidige bebouwing te versterken, te ontpitten en kleinschalige maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau te integreren. Gerichte transformaties creëren ruimte voor nieuwe woonvormen die mee een antwoord kunnen bieden aan grote actuele en sociale noden. Tegelijk blijven er, voornamelijk in het noorden van de Binnenstad en in Antwerpen Noord (2060), locaties waar kleinschalige, verweefbare en niet-hinderlijke bedrijvigheid een plaats kan blijven vinden.

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





De stad aan de Schelde, een historische metropool in zakformaat

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

Het stadscentrum is een bruisende plek waar cultuur, kennis en handel sterk verweven zijn. Het is veel méér dan een hoofdkernwinkelgebied: er wordt ook gewoond en gewerkt. Voorzieningen, pleinen en parken zijn nabij en vlot bereikbaar. De Kaaïen zijn de plek waar stad en Schelde met elkaar in dialoog gaan. Ze vormen een opeenvolging van grote publieke ruimten die plekken creëren voor ontmoeting en vergroening, en tegelijk bijdragen aan een waterrobuuste en klimaatbestendige stad. De beleving van de Schelde wordt de stad ingetrokken door dwarse groenblauwe nerven die water opnieuw een prominente plek geven in de binnenstad en het dense stedelijk weefsel verluchten. De Schelde brengt als klimaatcorridor verkoeling voor de binnenstad. De Via Sinjoor versterkt als dwarse relatie een autovrije as tussen de Scheldekaaien en het Centraal station.



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

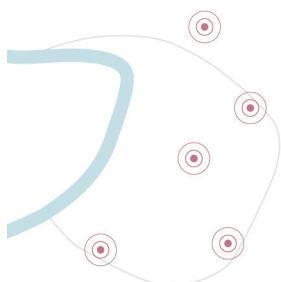
De 19e eeuwse gordel is dankzij een netwerk van boulevards sterk verknoopt met de districten buiten de Ring, en bij uitbreiding de stadsregio. Dit structurerend, beeldbepalend netwerk brengt herkenbaarheid en verzamelt gevarieerde stedelijke functies binnen een stevige groenstructuur en voldoende ruimte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

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



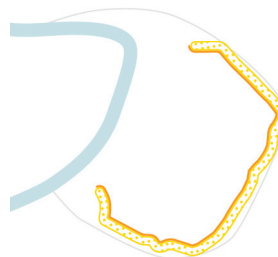
***Nieuw Zuid en het
Eilandje als krachtige
en hoogwaardige
stadsvernieuwings-
projecten***

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



***Stations als
multimodale poorten***

De treinstations, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Antwerpen-Zuid, Antwerpen-Luchtbal (en in de toekomst mogelijk station Schijnpoort) zijn belangrijke interregionale schakels die de stad verbinden met Vlaanderen en Europa. Deze plekken bieden ruimte voor kantoren en hoogdynamische voorzieningen. Ze bieden een concentratie van publiekstrekkende programma's. Ze evolueren naar levendige stationsbuurten met een kwalitatieve publieke ruimte en talrijke ontmoetingsplaatsen.



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

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

4

Linkeroever

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

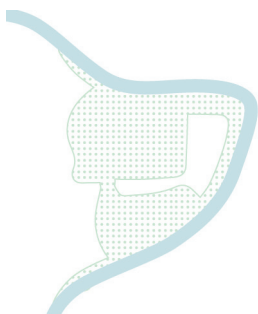




***De ruimtelijke
vertaling van een
klimaatneutraal
stadsdeel***

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

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



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

Het grootschalige Scheldeland en de Zandvlakte van Linkeroever vormen een robuust en ecologisch waardevol landschappelijk kader. Het kenmerkende landschap wordt doorgetrokken langs het infrastructuurlandschap en de open plekken in het bebouwde weefsel. Dit draagt bij tot een sterke landschappelijke samenhang, een verbeterde groene doorwaadbaarheid in de wijk en

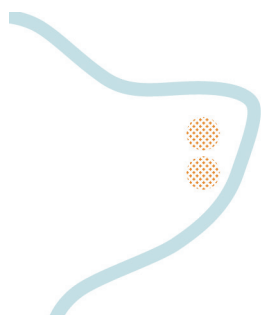
kwalitatieve publieke ruimten. Hierbij ontstaat er een nieuwe parkstructuur die de landschappelijke diversiteit van Linkeroever versterkt. Doorheen Europark wordt ingezet op een nieuwe continue verbindende figuur van zachte connecties als missing link in de boulevardstructuur en fietsnetwerk. Bij uitbreiding verbinden groene doorsteken zowel noord-zuid als oost-west de verschillende woonwijken met het omliggende landschappelijke en recreatieve gebied.



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

Het gevarieerd oeverlandschap van de Scheldeboorden vormt een groene tegenhanger van de minerale Kaaian aan rechteroever. Het oeverlandschap ondergaat een transformatie om de stad beter te beschermen tegen overstromingen. De heraanleg van de dijken is een hefboom voor kwaliteitsverbetering, zowel op vlak van biodiversiteit als ruimtegebruik. De dijk wordt een groene wandelpromenade en recreatief park. Het natuurlijk duinbiotop aan de aanlegsteiger van de waterbus aan Sint-Anneke Plage en de bestaande functies blijven behouden en worden waar nodig versterkt. Sint-Anneke Plage wordt in volle glorie hersteld, met voldoende ruimte voor horeca.

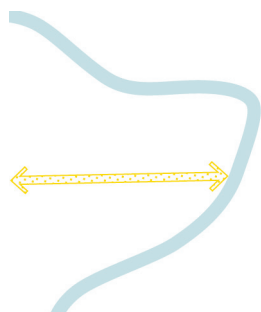
Het recreatief karakter wordt gestimuleerd door de vele wateractiviteiten op het Galgenweel en de publiek toegankelijke natuur in het Rot en het Sint-Annabos. Recreatie op Linkeroever gaat hand in hand met respect voor de ecologische waarde van het gebied. Hierdoor kan Linkeroever transformeren tot een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



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

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

Onder meer door verschillende nieuwe woonprojecten trekt dit stadsdeel heel wat nieuwe bewoners aan. Er blijven tegelijk ook een aantal maatschappelijke opgaven in de huidige wijken. Naast de modernistische torens met een uniek karakter is er ook nood aan kleinschalige plekken die uitnodigen tot ontmoeting, zodat het buurtgevoel versterkt wordt. Ook de verhoging van het voorzieningenaanbod en een goede mix in het woonaanbod versterken de leefbaarheid op Linkeroever.

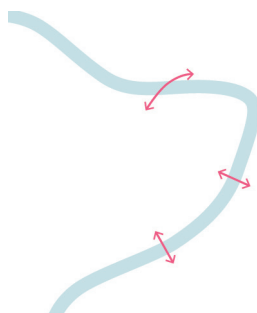


***De Blancefloerlaan,
een stedelijke
boulevard met nieuwe
programma's***

De Blancefloerlaan is een typische hedendaagse boulevard, dankzij zijn breedte en groen karakter. Door de aanwezigheid van een sneltram is de hele as multimodaal goed bereikbaar. Gevarieerde

stedelijke programma's versterken de as: het Frederik van Eedenplein als toegangspoort en hart van Linkeroever en eindpunt van de boulevard; de versterking van een lokaal kernwinkelgebied; verschillende multifunctionele ontwikkelingen, zoals Fab181, een hotspot voor innovatieve, culturele en creatieve bedrijven; horeca en diensten; woningen; stedelijke werklocatie zoals Katwilgweg. De Blancefloerlaan fungeert daarnaast ook als poort tot de groene voorzieningen in de omgeving, met een toegang tot Ringpark West ter hoogte van Middenvijver. Een verbeterde oversteekbaarheid is noodzakelijk om de boulevard als geheel verder te versterken.

Na de aanleg van de Scheldetunnel, wordt de Charles Decosterlaan een fiets- en wandelboulevard. Het verkeer in de Waaslandtunnel wordt beperkt tot lokaal verkeer, wat de verkeersleefbaarheid sterk ten goede zal komen.



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

De multimodale verbindingen tussen linker- en rechteroever worden verder versterkt. Zo krijgen de inwoners van Linkeroever vlot toegang tot de rechteroever van de stad. Inwoners van rechteroever kunnen dan weer gemakkelijk de Schelde oversteken om van de natuur- en recreatiegebieden te genieten. De park & ride Linkeroever ten westen (OV, auto) en het Frederik van Eedenplein ten oosten (OV, te voet, fiets) vormen de belangrijkste toegangspoorten. De nieuwe fietsbrug over de Schelde, ter hoogte van de Kennedytunnel, symboliseert de verbinding van beide oevers. Stad Antwerpen ijvert voor de opening van het station West als belangrijke overstap- en bestemmingsknoop.

5

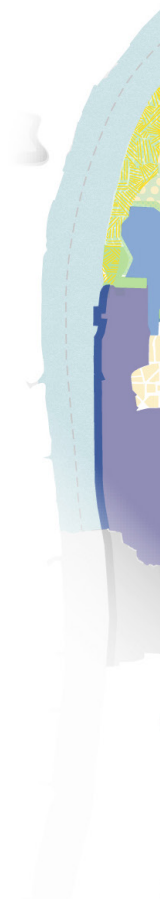
20e eeuwse gordel

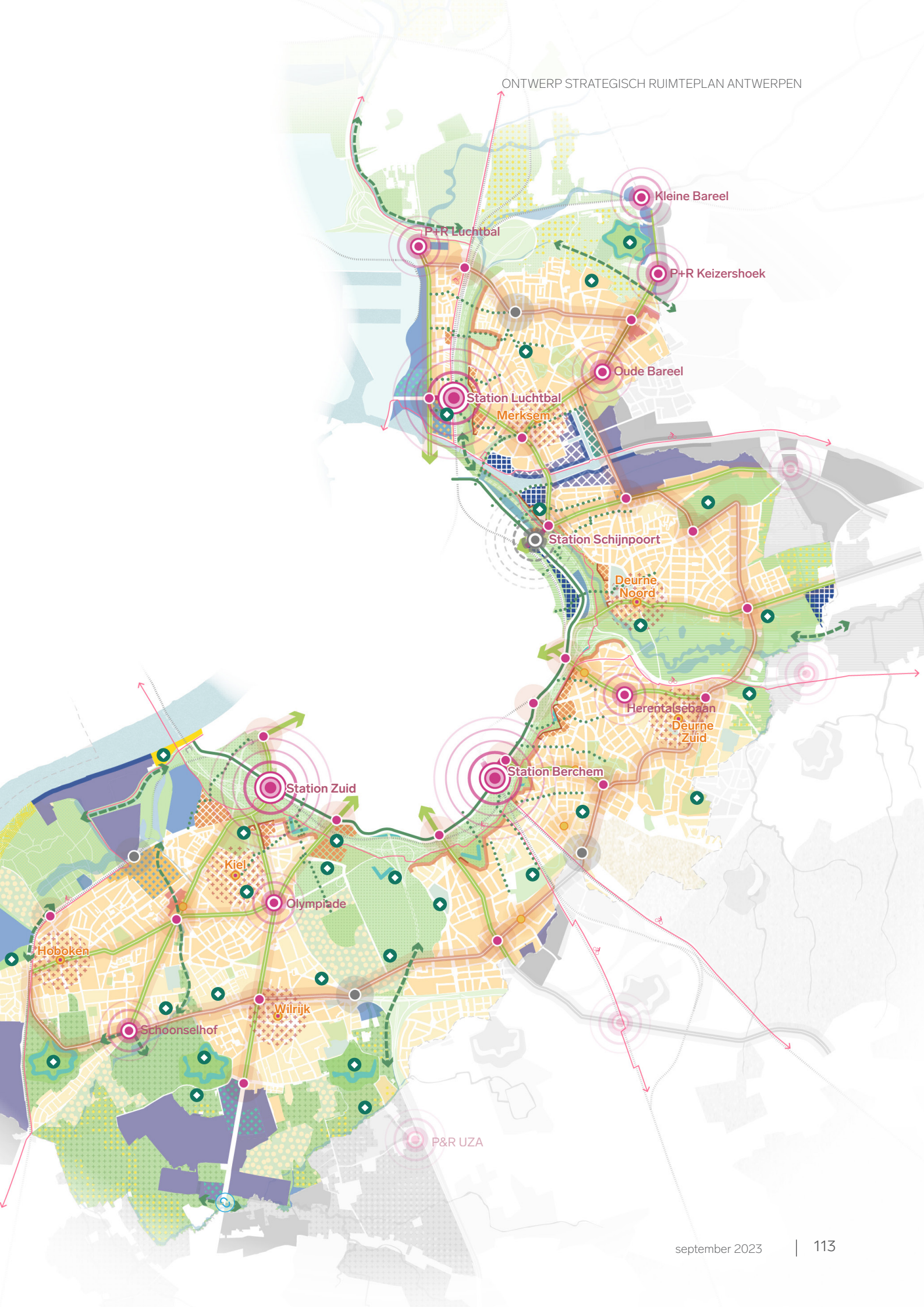
De 20e eeuwse gordel kent een grote diversiteit: woonkernen, residentiële wijken, handelsclusters, voorzieningenclusters, werklocaties, groenzones en meer. Samen met de nabijheid van de binnenstad, maakt dit ruime stedelijk aanbod van de 20e eeuwse gordel een aantrekkelijke plek om te wonen. De hele gordel biedt ook ruimte voor bedrijvigheid, innovatie en creativiteit.

Het SRA zet in op een duurzame stadsontwikkeling, die inspeelt op deze diversiteit en de verschillende identiteiten binnen de gordel. De basis hiervoor werd gelegd in de studies 'Labo XX' en 'Labo XX-werk'. De historische opbouw en het karakter van bestaande wijken blijft maatgevend. In kernen en nabij knopen zal stadsvernieuwing en selectieve verdichting de motor vormen voor een ruimtelijke en programmatorische kwaliteitsinjectie.

Centrale opgave is de uitbouw als korte-afstandsstad, door in te zetten op kwalitatieve woonomgevingen met eigen voorzieningen, waar de voetganger en fietser centraal staan en het groentekort wordt aangepakt. Dit zal zowel de samenhang alsook de identiteit van elk van de kernen in de 20e eeuwse gordel versterken.

De uitdaging van de 20e eeuwse gordel bestaat erin om de groenblauwe ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren en te versterken op alle schaalniveaus. Verdichting wordt daarom gekoppeld aan de creatie van groene ruimte ten voordele van de buurt.







Sterke, compacte kernen met een eigen identiteit

De 20e eeuwse gordel is ontstaan vanuit een structuur van dorpen rondom de (binnen)stad. Die zijn nog steeds leesbaar als constellatie van compacte en dynamische kernen in de verstedelijkte gordel. Elke kern heeft een eigen identiteit en is omringd door verschillende woonwijken met een uiteenlopend karakter. Deze variatie is een kwaliteit. De dynamiek van de gordel wordt versterkt in de kernen en stedelijke wijken, waardoor de 20e eeuwse gordel dé plek wordt voor groei en verweving binnen een gemengd stedelijk gebied. Dit vormt het uitgangspunt voor een krachtig kernversterkend beleid. De vernieuwing biedt de kans om de leefbaarheid verder te vergroten. De transformatie van de kernen gaat gepaard met de uitbouw van voldoende voorzieningen en groenplekken. Bestaande tekorten worden weggewerkt; tegelijk moeten de voorzieningen meegroeien met de verwachte bevolkingsgroei. De 20e eeuwse gordel biedt ruimte voor voorzieningen van alle schaalniveaus: metropolitaan, stedelijk, wijk- en buurtgericht. In de residentiële wijken buiten de kernen ligt de focus op wonen en de consolidatie van de wijk. Hier wordt maximaal ingezet op sterke relaties tussen de bebouwde en de open ruimte, onder meer door verdere vergroening en ontharding.



Kwalitatief groen en water op alle schaalniveaus

De 20e eeuwse gordel biedt een grote variëteit aan groene en blauwe ruimten die verbonden worden tot één aaneengesloten en toegankelijk groenblauw netwerk, als ruggengraat van de 20e eeuwse gordel.

De diverse natuurlijke landschappen en beekvalleien doorsnijden als grootstedelijke structuren de gordel en vormen samen “superparken” die samenkomen bij de Ringparken: het Noorderpark, Zuiderpark en Schijnpark. Ze worden aangevuld door een veelheid aan groenblauwe straten, pleinen en parken.



Stedelijke assen en multimodale knopen

De 20e eeuwse gordel is algemeen multimodaal goed bereikbaar door verschillende radiale tram- en bus-assen, aangevuld met een uitgebreid fietsnetwerk. Deze verbinden de kernen en grootschalige programma's van de gordel met Intra Muros, de park & rides en de buurgemeenten van de stad.

Een netwerk van boulevards bedient strategisch gelegen multimodale knopen op de kruising van radiale en tangentiële lijnen. Zo komt er onder meer een nieuwe tram op de Bisschoppenhoflaan (tot aan de Houtlaan) en wordt de tramverbinding naar de park & ride in Wommelgem verder doorgetrokken naar Ranst. De districtentram zal als nieuwe tangentiële verbinding tussen de kernen en de grootstedelijke voorzieningen de samenhang binnen de 20e eeuwse gordel versterken. Dit creëert een hoogwaardige bereikbaarheid van voorzieningen, wat de leefkwaliteit ten goede komt. Langs de multimodale assen wordt ingezet op selectieve verdichting, verhoging van de beeld- en belevingskwaliteit, mix van stedelijke functies en meer ruimte voor groenblauw.

Daarnaast verknopen fietsroutes tot een fijnmazig fietsnetwerk dat actieve verplaatsingen faciliteert en de voorzieningen vlot bereikbaar maakt vanuit de kernen en wijken van de 20e eeuwse gordel.



***Ruimte voor
grootschalige
programma's***

De 20e eeuwse gordel geeft ruimte aan diverse clusters van (groot)stedelijke functies, zoals sport, recreatie, kennis, zorg en bedrijvigheid. De economische clusters zijn grootschalige bedrijventerreinen en KMO-zones zoals Ter Beke, Blue Gate Antwerp en de bedrijvige zone langs het Albertkanaal. De zorgclusters, zoals ziekenhuizen, bevinden zich vaak op de grens tussen de woonkernen en het landschap. De kennisclusters, bijvoorbeeld Drie Eiken en Groenenborger, zijn belangrijke innovatiemilieus voor de stad. Ook de aanwezigheid van verschillende sport- en recreatieve clusters (zoals de Wilrijkse pleinen, het Rooi, Park Groot Schijn, recreatieve forten, de Bosuil en Groenendael) is kenmerkend voor dit deelgebied.

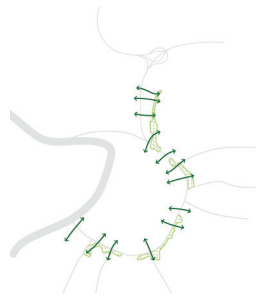
Stad Antwerpen faciliteert de versterking en (waar nodig) de reorganisatie van deze stedelijke functies, met respect voor de omliggende landschappen. Door hun ligging in of nabij open ruimte, zijn deze grootschalige programma's bovendien vaak belangrijke schakels in het groenblauw netwerk, met kansen voor vergroenen, vernatten en verbinden. Ook binnen de verschillende kernen is er ruimte voor verweving van grootschalige functies. De beslissingen door de Vlaamse Regering over de toekomstige invulling van de luchthaven van Deurne bepalen het stedelijk ruimtelijk beleid van dit gebied.



***Fortengordel als
overgang naar het
randstedelijk gebied***

De Fortengordel en de R11 markeren de overgang van de 20e eeuwse gordel naar de randstedelijke structuur van de buurgemeenten. De Fortengordel is een drager van groenblauwe en biodiverse natuur,

al dan niet aangevuld met een (grootstedelijke) recreatieve functie. De R11 kent vele gedaanten, gaande van een sterk verstedelijkte omgeving, randstedelijk tot landschappelijk ingepast. Het Complex Project De Nieuwe Rand onderzoekt de realisatie van de A102 (tussen E19 en E313) en bestudeert hoe de E313 tussen Ranst en Antwerpen Oost beter kan functioneren. Stad Antwerpen verwacht dat het project oplossingen biedt voor de leefbaarheidsproblemen en barrièrewerking die de E313 veroorzaakt in de nabije tuinkwijken en parken, afgestemd op het onderzoek voor de heraanleg van Knoop Oost. Binnen het project wordt er aandacht besteed aan de effecten op leefkwaliteit, duurzame mobiliteit en klimaatveerkracht.



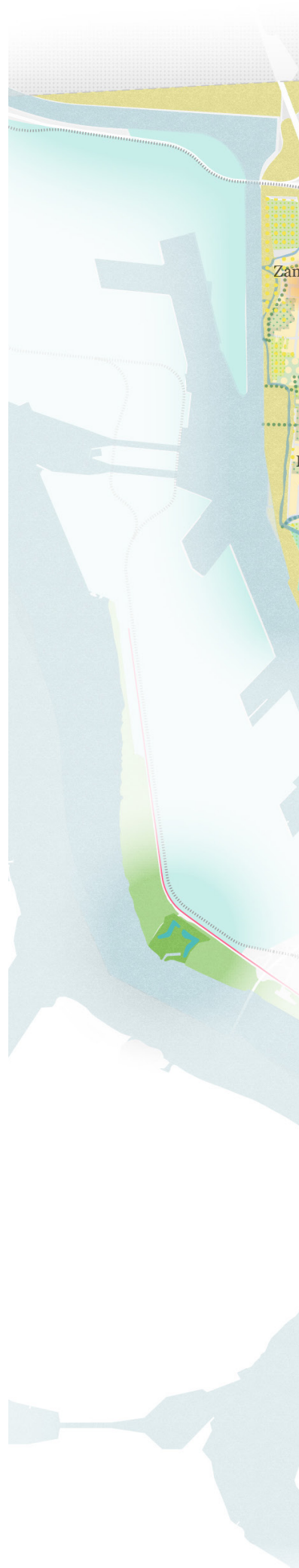
***Ringstad: een nieuwe
stedelijke rand***

De uitbouw van de nieuwe ringruimte resulteert in een sterkere relatie van de 20e eeuwse gordel met de binnenstad en zet maximaal in op een verbeterde leefkwaliteit van de omliggende wijken. De zijde langs de 20e eeuwse gordel kent een andere invulling dan Intra Muros, met de integratie van Ringparken, de afwerking van het bestaande stedelijke weefsel en de verdere uitbouw van het ringfietspad als onderdeel van de ladderstructuur met het Singelfietspad. Nerven verbinden als groene trage wegen de kernen met de nieuwe Ringparken en de stedelijke programma's langs de Ring. Ook de 20e eeuwse gordel profiteert van sterke uitgebouwde stationsomgevingen en knopen van Ringstad, vlot bereikbaar via het netwerk van boulevards.

6

Noordelijke districten

De noordelijke districten Ekeren en Berendrecht-Zandvliet-Lillo hebben, zowel ten opzichte van de rest van de stad als ten opzichte van elkaar, een specifiek karakter op vlak van ruimtelijke structuur, voorzieningenaanbod, woningbestand en relatie tot het omliggende landschap. Deze districten vragen telkens een andere ruimtelijke aanpak.







***Grotere
landschapsstructuren
met vele gezichten***

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



***Ekeren, een
dynamische en
gemengde woonkern***

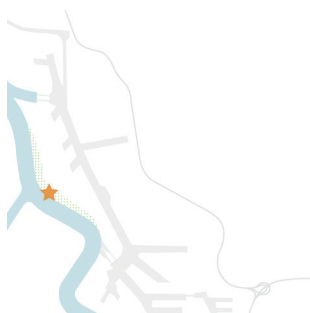
Ekeren zet in op strategische dorpskernversterking op maat van het district. Een kwalitatief woningaanbod wordt afgestemd op een voldoende variëteit aan voorzieningen. Hierdoor functioneert het centrum als een gemengde kern met een veelheid aan functies. Er wordt verder ingezet op de uitbouw van de wijk- en buurtvoorzieningen, maar ook kleinschalige bedrijvigheid. Aanvullend op het centrum is een intensivering mogelijk ter hoogte van de lokale centra, zoals Donk en Mariaburg. In de omliggende wijken primeert de woonfunctie met een lage densiteit en aangepaste woontypologieën in een groene context. De uitdaging van Ekeren ligt in het waarborgen van de cohesie tussen de verschillende

woonwijken die door grote barrières zoals de spoorlijn van elkaar gescheiden worden.



***Biodiverse
landschapskamers
omringen de
polderdorpen
Berendrecht en
Zandvliet***

In Berendrecht en Zandvliet ligt de focus op het behoud van het kleinschalige karakter en de aanwezige polderarchitectuur. Dit gaat hand in hand met de integratie van het typerende landschap en de versterking aan de randen van het landbouw- en havengebied. Er wordt ingezet op dorpskernvernieuwing, de versterking van de kwaliteit van de open ruimten en de clustering van (lokale) voorzieningen. Toegankelijk groen wordt slim aan elkaar gekoppeld door een netwerk van paden. Deze kernen zijn gebaat bij een betere aansluiting met de rest van de stad. Lintbebouwing wordt afgeremd om het zicht op het omliggende landschap te vrijwaren. Het behoud van de kleinschalige architectuur in combinatie met de uitbouw van nieuwe, veilige en trage wegen binnen de kernen zorgt voor de versterking van de leefkwaliteit en de identiteit van de polderdorpen. Dit vergroot ook hun potentieel als recreatieve bestemming.



Lillo als kleinschalige recreatieve plek

De vesting Lillo Fort, met inbegrip van het veer en de getijdenhaven, is een waardevol, beschermd stadsgezicht. Omwille van de toeristische attractiviteit vormt het gehucht een belangrijke recreatieve schakel tussen het grenspark en de haven. De connectie van het gehucht met de stad, de haven en het omliggende recreatieve netwerk is belangrijk. Voorzieningen die het toeristisch-recreatief karakter van het gehucht ondersteunen kunnen selectief worden uitgebouwd. De ophoging van de dijk in functie van het Sigmaplan wordt gekoppeld aan het historisch herstel van het gehucht.



Kwalitatief versterken van de havenranden

Aan de noordzijde van de haven zorgen natuurgebieden en groenbuffers ervoor dat de haven landschappelijk wordt ingepakt en afgeschermd van de omliggende dorpen. Deze bufferzones zijn bovendien gebieden waar natuur en recreatie goed samengaan. Ze creëren ook een meerwaarde voor de woonwijken errond, door een versterkte verbinding en beleving. De heraanleg van de A12 zorgt als onderdeel van het Haventracé en De Nieuwe Rand voor een vernieuwd infrastructuurlandschap, dat als grens en kwalitatieve buffer tussen de haven en noordelijke districten wordt uitgebouwd. Daarnaast wordt onderzocht of er extra ruimte kan worden vrijgemaakt voor een hoogfrequente voorstadstrein voor personenvervoer, bijvoorbeeld op de bestaande spoorlijnen.

Aan de oostzijde van de polderdorpen worden ook de randen met het landbouwgebied versterkt. Hier verzekert de bestendiging van de agrarische functie de vrijwaring van het open landschap. Daarom moeten aan de landbouw duurzame perspectieven geboden worden, bij voorkeur gekoppeld aan alternatieve vormen van agrarisch gebruik die een efficiënte bedrijfsvoering combineren met ecologisch beheer. De bestendiging van de landbouw wordt gecombineerd met de verdere uitbouw van een padennetwerk, waardoor interessante nieuwe routes en nieuwe publieke ruimten aan de dorpen worden toegevoegd.

7

Kanaalzone

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

Ook de omgeving van het Albertkanaal staat voor een grote transformatie. Economische en industriële ontwikkelingen hebben de ruimtebehoefte doen evolueren, waardoor het economisch weefsel vandaag aan vernieuwing toe is. De kanaalzone biedt de kans om economische productie nog steeds nabij de stad te blijven vestigen. Ze kan evolueren naar een robuuste gebied dat een antwoord kan bieden aan wijzigende economische tendensen.

De kanaalzone vormt met zijn vele bedrijven de economische ruggengraat van de stad, waarbij de oost-west gerichte waterinfrastructuur een strategische rol vervult op stedelijk en regionaal niveau. Deze multimodaal ontsloten economische ruimte biedt voor Antwerpen kansen om ook inzake productie te evolueren naar een korte afstandsstad.

Tegelijk is de kanaalzone ook een dynamisch stedelijk gebied, met aandacht voor een verbeterde leefbaarheid van de buurt. Er wordt gestreefd naar een goede balans tussen bedrijvigheid en wonen.







Een gedifferentieerde economische ontwikkeling langs het Albertkanaal

Langs het Albertkanaal wordt ingezet op de opwaardering van de economische zones. Het kanaal zelf evolueert van barrière naar een structurerende infrastructuur. Het gaat om een multifunctionele ruimte waarbij de economische activiteit varieert van grootschalige bedrijvigheid, KMO-zones en stedelijke woonwerklocaties met een grote mate van economische verweving. Deze diversiteit kan de aanleiding vormen om binnen eenzelfde bouwblok verschillende functies en typologieën met elkaar te verweven. Het gebied omvat verder ook grootschalige voorzieningen die moeilijk te integreren zijn in het woonweefsel (zoals het Sportpaleis). Bijkomend wordt langs het kanaal sterk ingezet op het watergebonden karakter van de grootschalige bedrijventerreinen. Er wordt bovendien ruimte gereserveerd voor nieuwe productieve zones met een stedelijke uitstraling, zoals een nieuwe invulling van de Innovatieve Stadshaven, Steenborgerweert en de oostzijde van het Dokske.

Stad Antwerpen zoekt een balans tussen de economische activiteiten en het medegebruik van de kades langs beide oevers van het Albertkanaal. Deze kades vormen een alternatieve publieke ruimte langs het water. Ze worden ook gebruikt als multimodale verbinding, onder meer door fietsers, op stadsregionale schaal. Deze complementaire benutting mag de economische activiteiten evenwel niet hypothekeren. Een aangepaste, veilige inrichting is aangewezen.

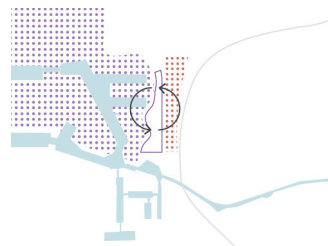


Sterke relatie met kernen van de 20e eeuwse gordel en Intra Muros

Verschillende woonwijken omringen de kanaalzone: Luchtbal, Merksem Zuid en Deurne Noord als kernen

van de 20e eeuwse gordel en het Eilandje (Cadix) en de Damwijk als wijken binnen Intra Muros. Dit vraagt om voldoende bufferzones ter verbetering van de leefbaarheid in deze woonwijken. Aan de noordelijke zijde van de binnenstad worden de stedelijke wijken afgewerkt, met onder meer de voltooiing van de Cadix-wijk en de bouw van een nieuwe stedelijke woonwerklocatie ter hoogte van de Slachthuissite. De nieuwe stadsrand resulteert in een toegenomen attractiviteit van deze plekken. De Ringparken zullen zorgen voor meer toegankelijk en verbindend groen rondom het Sportpaleis en de wijk Kronenburg.

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



Contactzones markeren als volwaardige stedelijke gebieden de overgang naar het havengebied.

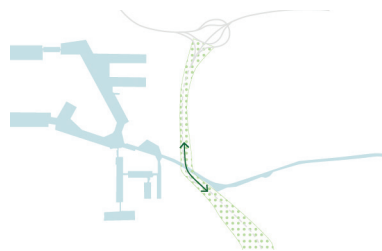
Het gebied tussen het Eilandje, de wijk Luchtbal en de haven wordt als zo'n contactzone aangeduid: een gebied waar de stad en de haven in nauwe relatie staan. De contactzone kan zich ontwikkelen als productieve zone met hoogwaardige stedelijke uitstraling, omdat zij bij een sterk verstedelijkte context aansluit. De nabijheid van stad en haven zorgt ervoor dat dit gebied een interessant vestigingsmilieu is voor een brede waaier aan bedrijven: van stedelijke logistiek over maakbedrijven en havengerelateerde activiteiten tot nieuwe vormen van (creatieve en circulaire) bedrijvigheid, al dan niet in combinatie met andere stedelijke functies die niet of moeilijk verweefbaar zijn (zoals grootschalige recreatie). Dit resulteert in gemengde functies, met het karakter van een KMO-zone (Straatsburgdok en contactzone Noorderlaan), een logistieke zone (Mexico-eiland binnen de Innovatieve Stadshaven) of een productieve zone (Kempeneiland en Steenborgerweert binnen de Innovatieve Stadshaven).

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



***Versterkte
ontsluiting
op regionale
schaal biedt
kansen***

De ontsluiting van de economische zones en het havengebied vormt een uitdaging. Voor verschillende modi (vrachtwagen, boot) wordt naar optimalisaties gezocht die de ommezwaai naar meer goederenvervoer via water stimuleren en de leefbaarheid van de omliggende wijken verbeteren. De verbreding van het Albertkanaal wordt verder uitgevoerd om het logistiek transport via de binnenvaart verder te laten groeien. In uitvoering van het Toekomstverbond wenst stad Antwerpen dat het Haventracé zal worden ontwikkeld in functie van optimalisatie van de verkeersstromen en leefbaarheid van noordoostzijde van Antwerpen. Hiervoor loopt momenteel het onderzoek van de A102 binnen het Complex Project De Nieuwe Rand. Ook de tweede spoorontsluiting voor de haven en de leidingenstraat staan op de onderzoeksplanning.



***Ruimte voor
Ringstad en de
Ringparken***

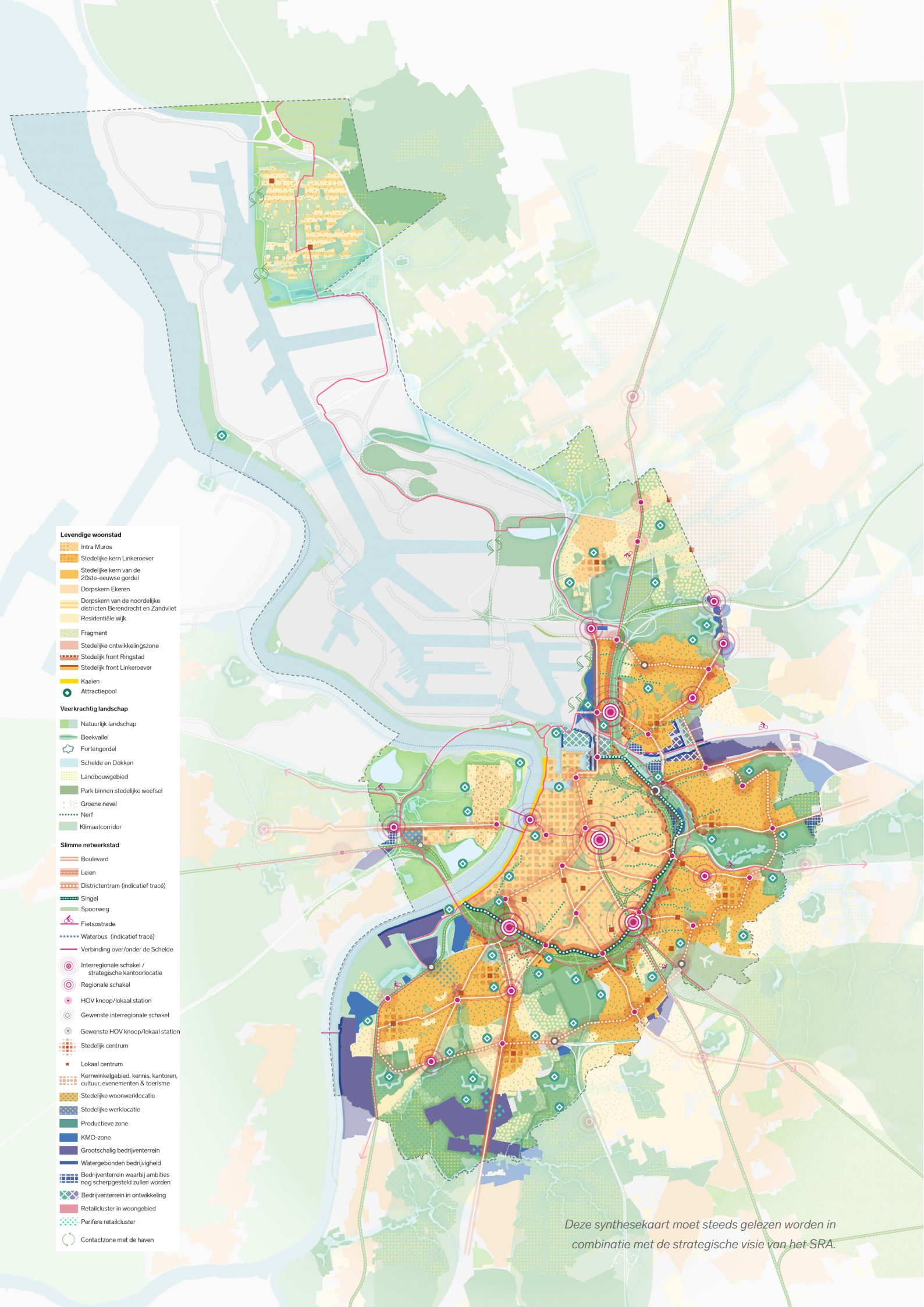
De kanaalzone wordt doorsneden door De Grote Verbinding. Ringstad en de Ringparken bieden een nieuw gezicht aan de infrastructuurzone en geven tegelijkertijd een sterke injectie van leefkwaliteit voor de omliggende buurten. Nieuwe impulsen voor economie en leefkwaliteit komen hier samen. Door de overkapping ter hoogte van het Sportpaleis krijgt Schijnpoort een nieuw gelaat en wordt ingezet op de versterking van het publiek domein en de leefbaarheid. Groene verbindingen tussen de Ringparken rondom het Sportpaleis halen de wijk Kronenburg uit zijn isolement. Het Ringpark Lobroekdok langs de oevers van het Albertkanaal maakt een nieuwe ecologische verbinding tussen Merksem, Kronenburg en wijk Dam. Het Ringpark Groenendaal verbindt Merksem met Luchtbal en creëert een ontmoetingsplek voor beide woongebieden. Zo functioneren ze als gemeenschappelijke publieke tuinen voor de omringende wijken, met de potentiële toekomstige stadsserre als nieuwe publieke functie. Het park creëert een ecologische verbinding met het noordelijke Superpark. Hier tonen zich opportuniteiten om deze groene stedelijke ruimten te ontwerpen met aandacht voor waterbuffering, door o.a. het benutten van de capaciteiten van oude beekvalleien en waterlopen. Een groene brug over het Albertkanaal verbindt de Ringparken ten noorden en ten zuiden.



Deel D
Strategische visie

Synthese





Levendige woonstad

- Intra Muros
- Stedelijke kern Linkeroever
- Stedelijke kern van de 20ste-eeuwse gordel
- Dorpskern Ekeren
- Dorpskern van de noordelijke districten Berendrecht en Zandvliet
- Residentiele wijk
- Fragment
- Stedelijke ontwikkelingszone
- Stedelijk front Ringstad
- Stedelijk front Linkeroever
- Kaaien
- Attractiepool

Veerkrachtig landschap

- Natuurlijk landschap
- Beekvallei
- Fortengordel
- Schelde en Dokken
- Landbouwgebied
- Park binnen stedelijk weefsel
- Groene nevel
- Nerf
- Klimaatcorridor

Slimme netwerkstad

- Boulevard
- Leien
- Districtentram (indicatief tracé)
- Singel
- Spoorweg
- Fietsstrade
- Waterbus (indicatief tracé)
- Verbinding over/onder de Schelde
- Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
- Regionale schakel
- HOV knoop/lokaal station
- Gewenste interregionale schakel
- Gewenste HOV knoop/lokaal station
- Stedelijk centrum
- Lokaal centrum
- Kernwinkelvegebied, kennis, kantoren, cultuur, evenementen & toerisme
- Stedelijke woonwerklocatie
- Stedelijke werklocatie
- Productieve zone
- KMO-zone
- Grootchalig bedrijventerrein
- Watergebonden bedrijvigheid
- Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
- Bedrijventerrein in ontwikkeling
- Retailcluster in woongebied
- Perifere retailcluster
- Contactzone met de haven

Deze synthesekaart moet steeds gelezen worden in combinatie met de strategische visie van het SRA.

ZES KRACHTLIJNEN VOOR DE **STAD VAN MORGEN**

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

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

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

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

De thematische visie werd vertaald in een gebiedsgerichte visie voor zeven deelgebieden: de Schelde, Ringstad met Ringparken, Intra Muros, Linkeroever, de 20e eeuwse gordel, de noordelijke districten en de Kanaalzone. Voor elk van de zeven gebieden beschrijft het SRA de toekomstperspectieven voor de belangrijkste ruimtelijke structuren. Die zijn het resultaat van de historische groei van de stad. Ze komen

niet uit de lucht vallen: voor wie Antwerpen goed kent, voelen ze vertrouwd aan. Het SRA bevestigt de kwaliteiten van geconsolideerde structuren, en beschrijft het potentieel van de opkomende structuren die in de toekomst aan belang zullen winnen.

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

Deze strategische visie vertalen we in het volgende deel 'beleidskader' in een operationeel luik en een actieprogramma. Dit doen we aan de hand van zes krachtlijnen die de synthese vormen van de strategische visie.



3

Beleidskader

1	De Antwerpse bouwshift, transformatie als hefboom voor vernieuwing	132
2	Sterke wijken met hoge leefbaarheid	136
3	Van stadsbrede tot lokale groenblauwe en duurzame versterking	156
4	Ringstad met Ringparken	172
5	Gerichte verdichting rond multimodale knopen	180
6	Verweven waar het kan, scheiden waar moet	188
7	Actieprogramma	198

1. De Antwerpse
bouwshift:
transformatie als
hefboom voor
vernieuwing

2. Meest leefbare stad met hoge
levenskwaliteit in sterke wijken



3. Van stadsbrede tot lokale
groenblauwe en duurzame
versterking



4. Ringstad met Ringparken
als complementen van de werf
van de eeuw



5. Gerichte vriedichting rond
multimodale knopen



6. Verweven waar kan,
scheiden waar nodig



WAT VINDT U IN DIT HOOFDSTUK

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

Dit beleidskader is opgebouwd uit zes hoofdstukken.

Het eerste, inleidende hoofdstuk gaat in op een aantal stadsbrede overkoepelende strategieën die van toepassing zijn op meerdere thema's en gebieden, met de Antwerpse bouwshift als centraal uitgangspunt.

De vijf volgende hoofdstukken gaan vervolgens dieper in op de andere krachtlijnen die de synthese vormen van de strategische visie voor het SRA:

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

Het beleidskader omvat, zoals decretaal voorzien, ook een actieprogramma voor de korte termijn. Dit maakt een oplisting van de acties, maatregelen en projecten die stad Antwerpen op de sporen zal zetten om het SRA tot uitvoering te brengen.



1

De Antwerpse bouwshift, transformatie als hefboom voor vernieuwing



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

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

Als trotse stad gebeuren ruimtelijke transformaties steeds in relatie tot, en met respect voor, het bestaande erfgoed in de directe omgeving. Dit betekent echter niet dat gebouwen met erfgoedwaarden geen onderdeel kunnen vormen van hedendaagse transformaties, mits aan randvoorwaarden voldaan wordt. Het voortbestaan en functioneel (her)gebruik van een historisch gebouw binnen zijn context is essentieel, en primeert op het zuivere behoud van een monument. Het is een toekomstgerichte strategie, niet enkel gericht

op de gebouwen op zich, maar ook op hun plaats en betekenis in de stedenbouwkundige context. Beschermde monumenten vragen daarbij een andere benadering dan inventarispanden of panden in gebieden met een culturele, historische en/of esthetische waarde. Het is dan ook logisch dat een transformatie zich steeds moet rechtvaardigen ten opzichte van het bestaande patrimonium. Gericht bouwhistorisch en ontwerpend onderzoek maakt de kwaliteiten van een gebouw of landschap zichtbaar en vormt een leidraad voor een toekomstgerichte transformatie.

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

Met behulp van het instrument van de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) kan stad Antwerpen voorwaarden opleggen aan transformatie- of verdichtingsprojecten om voorzieningen- en groentekorten weg te werken (zowel ten voordele van het project als van de omwonenden). Het huidige instrument wordt behouden en verbreed. De Transformatieleidraad wordt aanvullend een belangrijk innovatief instrument dat Antwerpen moet toelaten om de kansen en randvoorwaarden van deze transformatieprojecten te identificeren en af te wegen. De Transformatieleidraad vormt de basis om het Instrument de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) verder uit te breiden, in functie van de realisatie van méér groen in de wijk in kwestie of elders in de stad.

De actualisatie van de harmonieregel en de hoogbouwvisie bieden duidelijke richtlijnen voor het “optoppotentieel” langsheen stedelijke lanen met een breed profiel. Een afwegingskader voor onroerend erfgoed bepaalt de hergebruiks- en aanpassingsmogelijkheden. Wijkenergiestrategieën schetsen de mogelijkheden voor energievoorzieningen. Transformaties binnen bouwblokken hebben onmiskenbaar collectieve voordelen voor de betrokken eigenaars en de ruimere omgeving. Energetische renovatie wordt effectiever en goedkoper. De schaalvergroting creëert kansen voor collectieve systemen zoals parkeeroplossingen, fietsenstallingen en deelmobiliteit (elektrische deelwagens en deel(bak)fietsen). Gerichte optoppingen kunnen leiden tot een verbeterde luchtcirculatie en luchtkwaliteit op straatniveau en tot een verbeterd geluidsklimaat (met onder meer luwte-oases in binnengebieden). Het buurtgroen biedt een grote gebruikswaarde voor alle omwonenden. Gedeelde voorzieningen verhogen het comfort en reduceren de woonkost. Dankzij de integratie van voorzieningen zoals warmtenetten, openbaar

vervoer en fietsinfrastructuur kan vernieuwen door verdichten een doorbraak betekenen in het realiseren van een duurzame stad met verhoogde gebruiks- en leefkwaliteit.

Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, engageert stad Antwerpen zich tot volgende acties:

- meting, scenariovorming en programmatie;
- uitwerking van een Transformatieleidraad;
- evaluatie en vernieuwing van het instrument de stedelijke ontwikkelingskost (SOK);
- herziening van de bouwcode;
- ppmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) in uitvoering van het SRA.

Deze oplijsting is niet exhaustief. De acties worden verder gebundeld en toegelicht in het actieprogramma.





2

Sterke wijken met hoge leefbaarheid

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de onderscheiden (stedelijke) kernen. Het SRA hanteert de kernen als ruimtelijk-functionele gehelen, soms over de districtsgrenzen heen. Niettemin erkent stad Antwerpen de eigenheid van de diverse districten en wijken. Vanuit het principe van de korte afstand investeert Antwerpen in een goede mix van basisvoorzieningen op maat van iedere wijk.

De onderstaande principes van de korte afstandsstad en de verweving van voorzieningen zijn toepasbaar op alle (stedelijke) kernen.



DE KORTE AFSTANDSSTAD

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

In de 19e eeuwse en 20e eeuwse gordel wordt gestreefd naar minder autogebruik, wordt de verkeersleefbaarheid in de wijken (zones 30) verbeterd en wordt gestreefd naar een gezonde leefomgeving door een systematische buurtleefbaarheidsaanpak. De buurtleefbaarheid

wordt steeds (preventief) getoetst aan thema's en strategieën van Gezonde publieke ruimte zoals opgesteld door het Vlaams Instituut Gezond Leven. Zo wenst stad Antwerpen de sociale voorzieningen voor kwetsbare groepen, scholen, collectieve aantrekkingspolen (bereikbaar, aantrekkelijk) te plannen en versterken als ruimtelijke 'knooppunten' voor ontmoeting, bewegen, en recreatie in de buurt. Bij de creatie van ruimte voor veilige en autonome verplaatsing voor iedereen wordt er extra aandacht geschonken aan kwetsbare profielen: kinderen, minder-mobiele ouderen, ouderen met dementie, mensen met beperking (bv. goed navigeerbaar, vlakke, brede voetpaden, duidelijke markeringen, schaduw, veilige zit-en rustplaatsen etc.). Stad Antwerpen zet aanvullend in op het versterken van aandachtsgebieden door bestaande publieke ruimtes te bespelen en nieuwe gedeelde plekken te creëren



via tijdelijke of permanente samenlevingsopbouw, op braakliggend terrein, volkstuinten etc. Verder stimuleert ze gedeeld ruimtegebruik van o.a. schoolomgevingen (Brede scholen), kantoor- en werkomgevingen binnen en buiten de school- en werkuren, kerken etc. Achtergestelde wijken kunnen worden geïdentificeerd om te herwaarderen via een integrale aanpak van samenlevingsopbouw die gericht is op drie sporen: toegang tot basisvoorzieningen en -rechten, community building en ruimte publiek maken.

Parkeren op eigen terrein blijft het credo bij de bouw van nieuwe of vernieuwde gebouwen om te verhinderen dat de parkeerdruk wordt afgewenteld op de publieke ruimte. Stad Antwerpen legt hierbij een geobjectiverde parkeernorm op, om de publieke ruimte geleidelijk te vrijwaren van geparkeerde auto's. De parkeernorm wordt periodiek geëvalueerd in functie van een wijzigend stads- en buurtbeeld en op maat van het bereikbaarheidsprofiel van de gebouwen en hun omgeving enerzijds, en het mobiliteitsprofiel van de beoogde functie anderzijds. Waar het niet mogelijk is om in pandige parkeerplaatsen op het eigen terrein te voorzien, kunnen deze elders in de buurt in pandig gerealiseerd worden.

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

VERWEVING VAN VOORZIENINGEN

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

Antwerpen stelt streefwaarden op voor de omvang en nabijheid van voorzieningen op buurt-, wijk- en stadsdeelniveau. Om deze doelstellingen te halen, kunnen buurt- en wijkvoorzieningen zich in principe overal in de stedelijke kernen vestigen, in functie van een beperkte wandelafstand. Een clustering in een stedelijk of lokaal centrum of in een winkelgebied kan anderzijds bijdragen aan synergie-effecten. Stadsdeelvoorzieningen worden bij voorkeur in een stedelijk of lokaal centrum gecentraliseerd. Met behulp van het instrument de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) legt stad Antwerpen aan transformatie- of verdichtingsprojecten voorwaarden op om een voorzieningentekort te helpen wegwerken (zowel ten voordele van het project als van de omwonenden).

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

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

Levendige woonstad

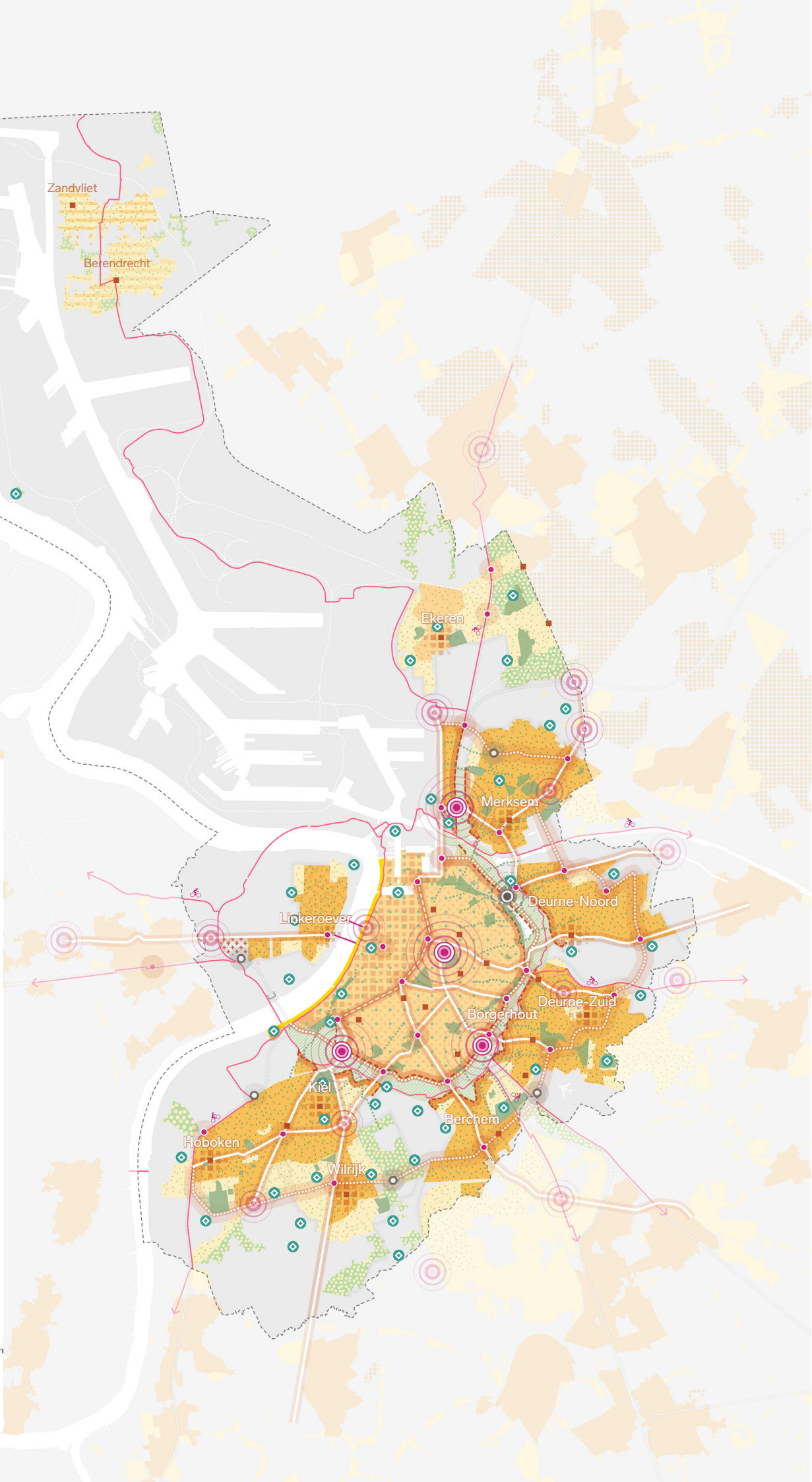
- Intra Muros
- Stedelijke kern Linkeroever
- Stedelijke kern van de 20ste-eeuwse gordel
- Dorpskern Ekeren
- Dorpskern van de noordelijke districten Berendrecht en Zandvliet
- Residentiële wijk
- Fragment
- Stedelijke ontwikkelingszone
- Stedelijk front Ringstad
- Stedelijk front Linkeroever
- Kaaien
- Attractiepool

Veerkrachtig landschap

- Groene ringzone
- Park binnen stedelijke weefsel
- Nerf

Slimme netwerkstad

- Boulevard
- Leien
- Districtentram (indicatief tracé)
- Singel
- Spoorweg
- Fietsostrade
- Waterbus (indicatief tracé)
- Verbinding over/onder de Schelde
- Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
- Regionale schakel
- HOV knoop/lokaal station
- Gewenste interregionale schakel
- Gewenste HOV knoop/lokaal station
- Stedelijk centrum
- Lokaal centrum
- Stedelijke werklocatie



HET STADSDEEL INTRA MUROS



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

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

VERNIEUWING

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

De uitdagingen in Intra Muros zijn gekend: energetische renovatie, kwaliteitssprong van het woningpatrimonium, uitbouw van collectieve groenblauwe ruimte, wegwerken van voorzieningentekorten, behoud en versterking

VERGROENING

De beschikbaarheid en nabijheid van voldoende groene ruimte is een belangrijke factor voor de leefkwaliteit. Door de hoge dichtheid en het grote aandeel gestapelde woningen, is in de binnenstad de nood aan gebruiksgroen heel groot. De binnenstad beschikt weliswaar over parken en groene pleinen, maar die zijn niet groot genoeg om de behoefte helemaal op te vangen. Bestaand groen kan publiek toegankelijk worden gemaakt, zoals door het openstellen van speelplaatsen van scholen.

Ontharding en vergroening, al dan niet fijnmazig, is ook een essentiële strategie om de binnenstad klimaatbestendig te maken en de leefkwaliteit op lange termijn te kunnen verzekeren. Hoogstammig groen creëert schaduwrijke plekken en zorgt door verdamping van water door planten voor verkoeling. Zo wapent de binnenstad zich tegen de hitte.

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

Door het geconsolideerd karakter van de stedelijke structuur in de binnenstad, zijn de mogelijkheden om nieuwe buurt- en wijkparken te realiseren op veel plaatsen beperkt. De groentekorten worden zoveel mogelijk weggewerkt met een dubbele strategie: enerzijds ontharding en vergroening van de publieke ruimte, anderzijds door ontpitting en ontharding van de private percelen. Om een voldoende mate van vergroening te realiseren, zal tegelijk op beide strategieën moeten worden ingezet. Het groenplan voor district Antwerpen, de Transformatieleidraad en de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) zijn belangrijke instrumenten om dit te realiseren. Net om bij nieuwe ontwikkelingen meer aandacht te geven aan groen, worden de SOK uitgebreid.

VOORZIENINGEN

In het algemeen kent de binnenstad een hoog voorzieningenniveau. Deze voorzieningen liggen verspreid over de hele binnenstad, wat in grote mate bijdraagt tot de hoge beschikbaarheid. Het model van de korte afstandsstad is bij uitstek hier van toepassing. Historisch gegroeide concentraties van (vooral commerciële) voorzieningen genereren een patroon van lokale centra. Die centra worden verder ondersteund, zonder dat dit betekent dat voorzieningen tot die centra beperkt moeten blijven.

Door de grote inwonersdichtheid (en bijgevolg de grote behoefte) en de soms ongelijkmatige spreiding, ontstaan er in sommige wijken toch voorzieningentekorten. De tekorten op buurtniveau situeren zich in Nieuw Zuid, delen van Brederode en Markgrave, Zurenburg en op het Eilandje. De tekorten aan voorzieningen op wijkniveau zijn het grootst op het Eilandje, dat nog steeds in ontwikkeling is. Verder zijn er tekorten in delen van het historisch stadscentrum, delen van het Statiekwartier, Borgerhout (Intra Muros) en Charlottalei. Tekorten van voorzieningen op stadsdeelniveau situeren zich in het historisch centrum, met name ter hoogte van (het nog in ontwikkeling zijnde) Nieuw Zuid, de Theaterbuurt en de omgeving van het Steen. Stad Antwerpen kan deze tekorten aanpakken door zelf te investeren in voorzieningen, door de realisatie van voorzieningen op te leggen aan stadsvernieuwingprojecten, en door samenwerkingen met de private markt.

DUURZAAM WATERBEHEER

In het stadsdeel Intra Muros is duurzaam waterbeheer mogelijk door in te zetten op de waterstructuren Minerale stad en Parkenwig. Bij de herinrichting vormt de groenblauwe dooradering het sturend principe zodat de druk op het afwaterstelsel

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

In de **Minerale stad** zijn verholen waterstructuren en technische maatregelen de belangrijkste bouwstenen voor een watersensitieve binnenstad. De Ruien bevatten een indrukwekkende buffercapaciteit die momenteel voor een groot deel onbenut blijft. De straten en pleinen in dit deel van de stad kennen een grote programmadruck, waardoor het niet eenvoudig en vaak erg duur is om adequate bronmaatregelen te nemen. De bebouwde ruimte heeft vaak een historisch karakter, waardoor fysieke aanpassingen dikwijls niet aan de orde zijn. Stad Antwerpen zet in op het revitaliseren van de Ruien als betekenisvolle waterstructuur in de stad. Dit wordt vanuit drie verschillende invalshoeken verwezenlijkt: vanuit zijn latente buffercapaciteit voor hemelwater, vanuit zijn historisch belang en vanuit het potentieel om een meerwaarde voor de historische binnenstad te genereren. De dokken, aan de noordzijde van de historische binnenstad, zijn grotendeels intact als voormalige havenbekkens. Ze vormen indrukwekkende open watervlakken in het Eilandje. Ook die zijn interessant om op het einde van de hemelwatercascade in te zetten. Vanwege de aanwezigheid van open water kan hier eenvoudig het regenwater uit de openbare ruimte en vanaf de daken van aanliggende gebouwen naar toe worden getransporteerd. Aan de zuidzijde van de historische binnenstad vormt de aanleg van het Zuidpark een goed voorbeeld om in de Minerale stad grote groenblauwe structuren aan het einde van de watercascade te voorzien.

In de **Parkenwig** start de hemelwatercascade vanuit de private ruimte van de royale 19e eeuwse bouwblokken. Daarnaast bevinden zich doorheen de hele parkenwig een aantal brede en relatief groene straten die het potentieel hebben om water lokaal vast te houden en te transporteren naar de parken.

De vier monumentale parken, het Stadspark, het Koning Albertpark, het Domein Hertoghe en het Hof Van Leysen kunnen op hun beurt zo worden ingericht dat ook hier (tijdelijk) water wordt opgevangen, als geïntegreerd onderdeel van de groene ruimte. Aanvullend kan ook worden aangesloten op het aangrenzende ruienstelsel van de Minerale stad, waar overcapaciteit beschikbaar is. De wijken Brederode en (Oud) Berchem kunnen gekoppeld worden aan de aangrenzende Ringzone, waar groenruimten zoals de Konijnenwei en Wolvenberg beschikbaar zijn om water te bufferen.

PUBLIEKE RUIMTE MET HOGE VERBLIJFSKWALITEIT

In het historisch centrum wordt verder ingezet op een veilige en aangename publieke ruimte met een hoge verblijfskwaliteit en een groen karakter. De 16e eeuwse binnenstad wordt – in overleg met de bewoners, handelaars en andere actoren – autoluwer gemaakt met een doorgedreven voetgangersvriendelijke inrichting. Het autoluwe winkelhart van de stad wordt uitgebreid waar mogelijk. Negentig procent van het gebied tussen de Leien en Kaaïen wordt omgevormd tot woonerf met garantie van de bereikbaarheid voor bewoners. Er wordt steeds een evenwicht gezocht tussen de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte en de (meest duurzame) multimodale bereikbaarheid van het centrum. Het pilootproject Tuinstraten biedt alvast goede voorbeelden om de publieke ruimte verder te vergroenen en meer watersensitief maken.

STEDELIJKE KERN LINKEROEVER



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

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

VERNIEUWING

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

KLIMAATNEUTRALITEIT

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

- versneld omgevormd naar een energie-efficiënt gebouwenbestand, waarbij hernieuwbare bronnen benut worden. Op Linkeroever wordt een warmtenet uitgerold.

VOORZIENINGEN

Daarnaast is Linkeroever toe aan een inhaalbeweging inzake voorzieningen op buurt-, wijk-, en stadsdeelniveau. Deze voorzieningen worden bij voorkeur geclusterd op een beperkt aantal plekken, zoals bijvoorbeeld aan het Frederik Van Eedenplein en de oostzijde van de Blancefloerlaan. Het Frederik Van Eedenplein kan zo uitgroeien tot

toegangspoort en hart van Linkeroever. Hierdoor ontstaat er een duidelijk en sterk stedelijk centrum. Tegelijk blijft er ruimte voor buurtvoorzieningen verspreid over het stadsdeel. In de publieke ruimte wordt geïnvesteerd in betere fietsinfrastructuur, elektrische laadinfrastructuur en andere slimme mobiliteitsoplossingen. Ook hier zal het ontharden van niet-functionele verharde ruimten op straten en pleinen bijdragen tot een verdere vergroening van de kern en ruimte voor infiltratie en verkoeling.



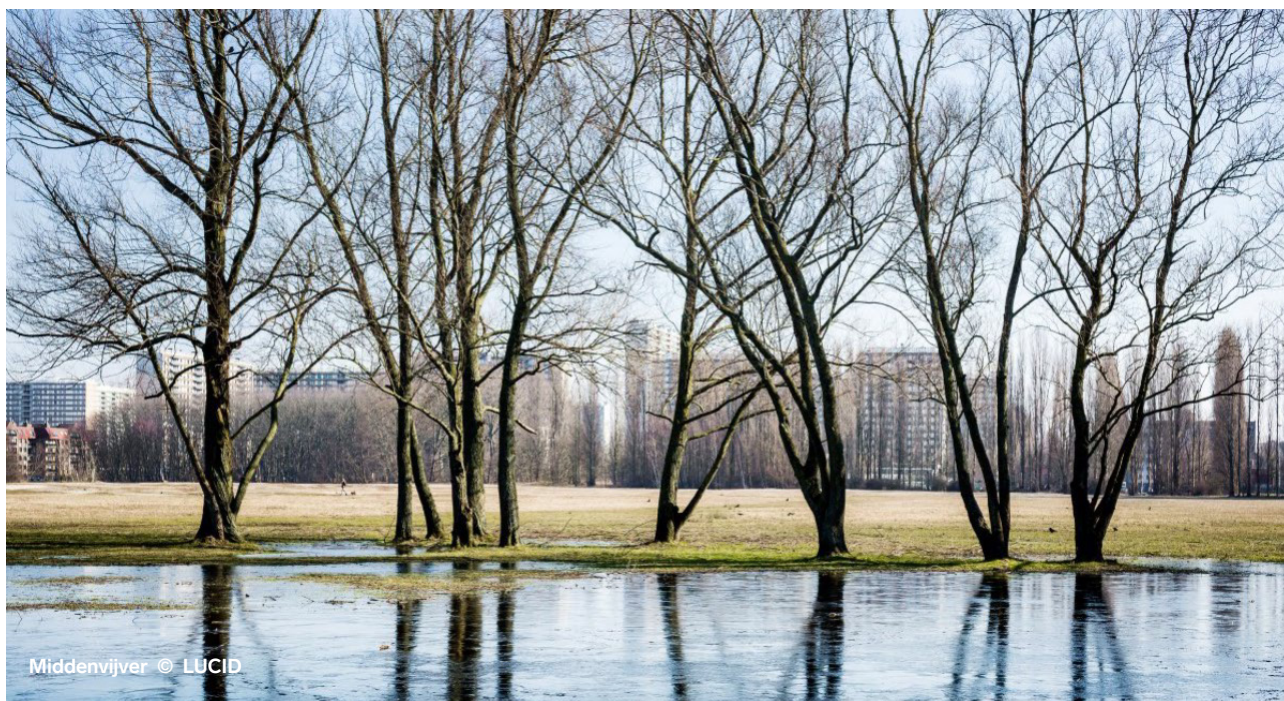
Linkeroever © LUCID

VERGROENING EN DUURZAAM WATERBEHEER

Met het Scheldepark beschikt Linkeroever over een grote groene long. De kwaliteit van dit groen zal verder worden versterkt via diverse projecten: Ringpark West, De Grote Verbinding, het planologisch initiatief voor het herstel van natuur als deel van de PFAS-saneringsovereenkomst, Groenpool Linkeroever en het masterplan Scheldeboorden. Het centrale deel van het woonuitbreidingsgebied Middenvijver wordt niet ontwikkeld als woonlocatie, maar als een cultuur-recreatieve cluster op bovenlokaal niveau. De openheid van Linkeroever en de nabijheid van de Schelde bieden een unieke koelcapaciteit en veerkracht tegen overstromingsrisico's. Dankzij de brede lanen en de onbebouwde ruimte tussen de hoogbouw, kan de groene ruimte tot ver in het bebouwd weefsel van Linkeroever worden binnengebracht. De groene ruimten functioneren eveneens als watersensitief netwerk waarbij, water vertraagd afstroomt naar de omliggende beken. In

de meer versteende delen van Linkeroever vormt bij de herinrichting de groenblauwe dooradering het sturend principe in functie van waterberging, -infiltratie en -hergebruik.

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



STEDELIJKE KERNEN VAN DE 20E EEUWSE GORDEL



De 20e eeuwse gordel heeft het potentieel om het grootste deel van de groei inzake inwoners, voorzieningen en tewerkstelling op te vangen. Deze groei wordt geconcentreerd in de kernen van de 20e eeuwse gordel, waar verdichting een hefboom vormt om de bestaande stedelijke structuur te vernieuwen en te versterken. Deze kernen zijn meestal compacter dan de andere wijken van de 20e eeuwse gordel. Binnen de stedelijke kernen richt het ruimtelijk beleid zich op stadsvernieuwing, selectieve verdichting en verweving. Om een gezonde mix aan woningtypes te garanderen, worden bestaande eengezinswoningen zoveel mogelijk behouden.

TRANSFORMATIE

Binnen de bebouwde ruimte van de 20e eeuwse gordel worden acht stedelijke kernen geïdentificeerd: **Hoboken, Kiel, Wilrijk, Berchem (extra muros), Deurne-Zuid, Deurne-Noord, Merksem, en Luchtbal**. Elk van deze kernen heeft een eigen

identiteit en kan zich verder ontwikkelen tot een hoogwaardig stedelijk milieu, naar het model van de korte afstandsstad. Dit houdt onder meer in: een gevarieerd en kwaliteitsvol woningaanbod, met in de nabijheid een degelijk aanbod van voorzieningen en hoogwaardig groen, een kwalitatieve publieke ruimte op maat van voetgangers en fietsers, en verweven bedrijvigheid en tewerkstelling. Het bovenlokaal winkelen heeft zijn plaats in de kernwinkelgebieden van de stedelijke kernen.

De kernversterking impliceert de uitbouw van **voldoende voorzieningen** van alle niveaus: metropolaan, stedelijk, wijk- en buurtgericht. De bijkomende voorzieningen zullen in grote mate geconcentreerd worden in **stedelijke en lokale centra**. Ze groeien uit tot de katalysatoren van de stedelijke dynamiek binnen de 20e eeuwse gordel. Niet alleen worden bestaande tekorten in voorzieningen ingevuld; de voorzieningen moeten ook verder meegroeien met de verwachte bevolkingsgroei. Sterke kern- en buurtwinkelgebieden met verschillende functies

verhogen de aantrekkelijkheid en dynamiek. Samen met de investeringen in het economische weefsel wordt ook geïnvesteerd in het sociale weefsel.

De vernieuwing van de kernen van de 20e eeuwse gordel zal ook gepaard gaan met een uitbreiding van het gebruiksgroen. De groenplannen per district, de Transformatieleidraad en de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) zijn belangrijke instrumenten om dit te realiseren. De vergroening wordt ook gekoppeld aan oplossingen voor het duurzaam waterbeheer. In de 20e eeuwse gordel gebeurt dit vooral door in te zetten op de waterstructuur 'beekdalen en waterlopen'. Daarnaast zijn er zones waar de waterstrategie 'radicaal lokaal' van toepassing is.

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

In wijkvisies voor de kernen zullen de stedelijke en lokale centra geïdentificeerd en afgebakend worden. Ze sluiten aan op de historisch gegroeide kernen van de districten en zijn meestal gekoppeld aan multimodale knopen, zodat de voorzieningen een ruimer verzorgingsgebied kunnen bedienen. De uitbouw van de districtentram moet zorgen voor een beter connectie tussen de verschillende wijken en voorzieningen binnen de districten van de 20e eeuwse gordel. Deze as voor openbaar vervoer dient als structurerende ruggengraat voor verdichting.

De woongebieden buiten de afbakening van stedelijke kern worden als residentiële wijken gekwalificeerd, waar eveneens kwaliteitsinjecties mogelijk zijn via kleinschaliger ingrepen, zoals renovatie en vergroening.

Het stadsweefsel van de 20e eeuwse gordel is anders tot stand gekomen dan de binnenstad Intra Muros. Dit maakt dat er andere ruimtelijke condities en schalen gelden. Voor de transformatie van dit stadsdeel zal een andere methodiek van stadsontwikkeling ontwikkeld moeten worden dan deze die de voorbije decennia werd toegepast op de binnenstad. Stad Antwerpen en AG Vespa zullen in grotere projecten de regie blijven nemen, maar de groei en transformatie extra muros zal vooral geïnitieerd worden vanuit private initiatieven. Net daarom worden de Transformatieleidraad en de SOK 2.0 (aangevuld met sectorale beleidsplannen zoals waterplan, groenplan, detailhandel etc.) belangrijke instrumenten om de evenwichten te bewaken inzake maatgeving en programma (woningen, groen, bedrijvigheid, gemeenschapsvoorzieningen etc.).

STEDELIJKE KERNEN

De stedelijke kernen die in de 20e eeuwse gordel verder worden versterkt zijn gekoppeld aan de lokale kernwinkelgebieden zoals bepaald in de strategische Beleidsnota Detailhandel. Deze kernwinkelgebieden zijn voornamelijk lokaal verzorgend, maar hebben ook een bovenlokale aantrekkingskracht. Het is de ambitie om die bovenlokale aantrekkingskracht te behouden en te versterken. Met goed uitgeruste lokale kernwinkelgebieden gekoppeld aan kwalitatieve verdichting en lokaal gebruiksgroen geeft stad Antwerpen met deze stedelijke centra de concrete invulling aan een korte afstandsstad.

Hoboken

Hoboken zal de komende decennia verder doorgroeien tot een stedelijke kern met een goede mix van groen, wonen en bedrijvigheid. Nieuwe ontwikkelingen bouwen voort op het karakter van de bestaande wijken, en vinden ook ruimte bij

voormalige fabrieken. Met kwalitatieve verdichting en toevoeging van wijkvoorzieningen wordt de omgeving van Kioskplaats-Lelieplaats ontwikkeld als stedelijk centrum met een goed uitgebouwd voorzieningenaanbod.

Kiel

In de Antwerpse wijk Kiel vormt Abdijstraat – Den TIR het stedelijke centrum. Dit dicht bebouwd gebied beschikt al over een sterk handelsapparaat en ook heel wat andere voorzieningen. Het Kielpark is voor deze wijk een belangrijke groene schakel.

Wilrijk

Wijk Bist fungeert als stedelijk centrum van de kern Wilrijk, en wordt verder versterkt met

voorzieningen op lokaal wijkniveau. Samen met wijk Molenveld zijn dit de wijken die via kwalitatieve verdichting kunnen doorgroeien. In de wijk Valaar, die aansluit op Hoboken en het Kiel, wordt geïnvesteerd in bijkomende groenvoorzieningen en ontwikkelingen als transformatieve katalysator. De groene woon- en tuinwijken zoals Den Brandt behouden als residentiële wijken hun groen karakter en worden waar mogelijk verder onthard.

Met de Boomsesteenweg en de R11 wordt de stedelijke kern Wilrijk met grootschalige infrastructuur doorsneden. Dit zorgt voor een barrièrewerking. Een belangrijke opgave zit in de betere ruimtelijke inpassing van deze assen, zonder sterk in te boeten op bereikbaarheid. In het kader van Routeplan 2030 wordt onderzocht of een tramverbinding kan aangelegd worden op de A12-N177. Een districtentram kan daarnaast een belangrijke verbinding vormen tussen de woonwijken



en de andere districtskernen extra muros. Het aanbod aan ruimte voor bedrijventerreinen wordt behouden, met een herinrichting in functie van een hoger ruimtelijk rendement en een versterkte duurzaamheid inzake water, energie en mobiliteit.

Berchem (extra muros)

Zowel voor Berchem als voor Borgerhout ligt het stedelijk centrum met het belangrijkste handels- en voorzieningenapparaat Intra Muros. De Ringlaan-Fruithoflaan en de Grotesteenweg zijn de ruimtelijk structurerende assen van Berchem extra muros. De nabijheid van het station Berchem, in combinatie met een gevarieerde typologie van wijken, maakte Berchem extra muros de voorbije jaren erg aantrekkelijk voor zowel wonen als werken. Verdere verdichting is mogelijk, maar steeds in samenhang met voldoende groen, een optimale multimodale ontsluiting en extra voorzieningen op buurniveau.

Deurne-Zuid en Borgerhout (extra muros)

De Herentalsebaan in Deurne-Zuid vormt het lokale kernwinkelgebied met bovenlokale uitstraling. Stad Antwerpen wenst deze zone verder uit te bouwen tot stedelijk centrum, door te investeren in de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte. Dit kan door de tramlijn te verplaatsen naar de Boterlaarbaan, die verder uitgebouwd wordt tot stedelijke boulevard. De stedelijke kern Deurne-Zuid krijgt een belangrijke multimodale knoop en de Sterckshoflei zal tot verbindende multimodale as uitgroeien tussen de beide stedelijke centra van district Deurne.

Borgerhout extra muros sluit aan bij de stedelijke kern van Deurne-Zuid. De Gitschotellei biedt een belangrijk aanvullend aanbod aan lokale voorzieningen en het tram en fietsnetwerk geeft goede connecties naar omliggende wijken en stedelijke centra.

Deurne-Noord

Het gebied Galifortlei-Turnhoutsebaan-Frank Craeybeckxlaan- Cogelsplein vormt het stedelijke centrum van Deurne met een winkel- en voorzieningenapparaat op lokaal en bovenlokaal niveau. Via kwalitatieve verdichting met aandacht voor groen wordt de aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit versterkt. De stedelijke kern van Deurne-Noord is via de tram goed geconnecteerd met de binnenstad en de stadsrand (Centraal-Station tot Wijnegem). De multimodale verbindingen met andere kernen in de 20e eeuwse gordel worden nog verder versterkt.

Merksem

De Bredabaan vormt het stedelijke centrum van Merksem met een goed ontwikkeld handelsapparaat en sterke OV-verbinding. Verdichtingsprojecten worden gekoppeld aan investeringen in voldoende groen op bouwblok- en buurniveau. Op die manier kan de stedelijke transformatie het huidige tekort aan lokaal gebruiksgroen wegwerken.

Luchtbal

In het noordelijk deel van de wijk Luchtbal zal geïnvesteerd worden in een verdere uitbouw van lokale voorzieningen. Het huidige aanbod is momenteel ontoereikend voor deze dichtbevolkte wijk. De uitbouw van een lokaal centrum zal ook de leefkwaliteit en sociale cohesie van Luchtbal verhogen.

VERGROENING EN DUURZAAM WATERBEHEER

De aanwezigheid van grootschalige en kwalitatieve groene en blauwe ruimten vormen een belangrijke kwaliteit van de 20e eeuwse gordel. Er wordt gewerkt aan een betere ecologische samenhang van de parken en natuurgebieden door verdere investering in groen en blauw op alle schaalniveaus.

Op stadsregionaal niveau zullen de Ringparken met de connecterende vallei een belangrijke nieuwe schakel vormen tussen de parken en natuurgebieden in de noordelijke districten (Bospolder en Rivierenhof/Schijnpark) tot de parken en natuurgebieden in de zuidelijke districten (Zuiderpark, Hobokense Polder). Dergelijke grootschalige groenblauwe verbinding is belangrijk met het oog op klimaatadaptatie en de versterking van biodiversiteit. Deze parken worden ook ecologisch verbonden met de Fortengordel zodat natuurlijke landschappen en beekvalleien onderling opnieuw sterker geconnecteerd zijn.

Op wijk-, buurt- en bouwblokniveau zal er in de 20e eeuwse gordel gewerkt worden aan bijkomend nabij en toegankelijk groen, zodat eventuele tekorten worden weggewerkt. Deze tekorten worden in beeld gebracht door een GIS-omgevingsanalyse of Omgevingsscan. Wijkgroenplannen koppelen deze tekorten aan concrete projecten. Dit wordt aangevuld met een versterkte groene nevel bestaande uit fijnmazige groen- of waterzones, al dan niet op privaat domein.

Ter hoogte van Luchtbal zal groen verder kwalitatief en kwantitatief ontwikkeld worden tot een hoogwaardig aanbod op stadsdeelniveau, onder meer door het Ringpark Groenendaal.

De vergroening wordt ook gekoppeld aan oplossingen voor duurzaam waterbeheer. In elk van de districten worden in uitvoering van het waterplan opportuniteiten benut om het watersysteem te

versterken. In de 20e eeuwse gordel gebeurt dit vooral door in te zetten op de waterstructuur 'beekdalen en waterlopen'. Daarnaast zijn er zones waar de strategie voor 'radicaal lokaal' van toepassing is. Bij de herinrichting en verdere stadsontwikkeling vormt aanvullend de groenblauwe dooradering het sturend principe in functie van waterberging, -infiltratie en -hergebruik.

STRUCTURERENDE KNOPEN EN ASSEN

Naast de uitbouw van sterke kernen met een eigen identiteit en van kwalitatief groen op alle schaalniveaus, is de ontwikkeling van structurerende knopen en assen een andere belangrijke pijler voor een kwalitatieve transformatie van de 20e eeuwse gordel. Op deze plekken wordt ingezet op verdichting, de verhoging van de beeld- en belevingskwaliteit van de publieke ruimte en de versterking van de multifunctionaliteit. Zo worden de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteit op elkaar afgestemd en krijgt de korte afstandsstad gaandeweg vorm.

Zowel de knopen als de assen worden hiërarchisch gestructureerd in functie van hun invloedsgebied: van grootstedelijke boulevards en regionale schakels tot kleinschaligere wijklanen en HOV-knooppunten. De hiërarchie bepaalt de transformatiemogelijkheden en het potentieel voor grootschalige programma's. De radiale assen bieden kansen om Extra Muros en Intra Muros sterker met elkaar te verbinden. Op termijn zal de districtentram als nieuwe tangentiële verbinding de samenhang tussen de stedelijke kernen van de 20e eeuwse gordel verder optimaliseren. Het tracé van de districtentram zal via ontwerp onderzoek en in overleg met de districtsbesturen verder verkend worden. De aanleg van de districtentram zal gefaseerd gebeuren, waarbij minder complexe trajectonderdelen versneld uitgevoerd en in gebruik kunnen genomen worden.



DORPSKERNEN IN DE NOORDELIJKE DISTRICTEN

De dorpskernen in de noordelijke districten vragen telkens een andere ruimtelijke aanpak door hun uiteenlopend karakter op vlak van ruimtelijke structuur, voorzieningen, woningtypes en hun relatie met het omliggende landschap. Selectieve groei van het woningaanbod is mogelijk, op maat van de draagkracht van de dorpskern. Kleinschaligere woonontwikkelingen respecteren de harmonie met het bestaande weefsel. Binnen de dorpskernen worden de wijk- en buurtvoorzieningen geconcentreerd en is er ruimte voor kleinschalige, verweven werkgelegenheid. De sterkere relatie met de omliggende open ruimte en het meer landelijke karakter onderscheidt de dorpskernen in de noordelijke districten van de kernen van de 20e eeuwse gordel. In de dorpskernen wordt volop ingezet op de verdere uitbouw van de landschapsstructuren waarbinnen de waterhuishouding op basis van een natuurlijk waterbergend vermogen centraal staat.

In **Ekeren** zet stad Antwerpen in op dorpskernversterking op maat van het district. Het woningaanbod wordt gediversifieerd om te beantwoorden aan de evoluerende noden. Een selectieve uitbreiding van het woningaanbod laat toe om het voorzieningenniveau te verhogen en gerichte vernieuwing op gang te brengen. In het centrum wordt ingezet op extra buurt- en wijkvoorzieningen en de versterking van het handelsapparaat. Ook de lokale centra Donk en Mariaburg worden verder versterkt. De stationsomgeving wordt verder opgewaardeerd als multimodale knoop, in functie van een goede connectie met de rest van de stad. De overige wijken kennen een eerdere lage densiteit waar de woningtypes afgestemd zijn op een groenere context. In Ekeren zal ook werk worden gemaakt van een sterkere verbinding tussen de verschillende woonwijken, die door grote barrières zoals de spoorlijn van elkaar gescheiden worden. Waar mogelijk worden barrières gereduceerd en verbindingen voor fietsers en voetgangers versterkt. Het woonreservegebied Puihoek, aan de noordzijde van Ekeren, zal als watergevoelig openruimtegebied bevestigd worden, zodat er geen bebouwing meer mogelijk is.

De dorpskernen van **Berendrecht en Zandvliet** bevinden zich in een meer landelijke context met een lagere dynamiek en densiteit. De dorpskernen oefenen een duidelijke aantrekkingskracht uit voor het gemeenschapsleven van de bewoners. Er wordt ingezet op dorpskernversterking, met behoud van het agrarische en dorpse karakter. Hierbij wordt gefocust op de historische context en structuren zoals de vesting Zandvliet. Omwille van de beperkte openbaar vervoer verbinding met de stedelijke kernen, blijft het belangrijk hier voldoende lokale voorzieningen te blijven aanbieden, indien nodig gekoppeld aan een selectieve aangroei van bewoners. In het kader van een RUP dient uit een ruimtelijk onderzoek te blijken of het woonreservegebied Viswater al dan niet aangesneden kan worden om randafwerking met bebouwing te voorzien, rekening houdend met het gewenste maximaal behoud van de openruimtecorridor ten zuiden van de dorpskern Berendrecht en de watergevoeligheid van het gebied. Verder worden geen gebieden aan de rand van de kernen en de wijken aangesneden. De uitbouw van

nieuwe, veilige en trage wegen binnen en tussen de dorpskernen maakt de voorzieningen goed bereikbaar. De focus ligt verder op het behoud van het kleinschalige karakter en de aanwezige polderarchitectuur. Dit gaat hand in hand met de integratie van het typerende landschap, het behoud van de open ruimte en de versterking aan de randen van het landbouw- en havengebied.

Lillo zal worden versterkt als kleinschalige, recreatieve schakel tussen het grenspark en de haven. Dit kan door Lillo-fort te herstellen en in te zetten op de verbeterde beleving van de cultuurhistorie van het fort en van het landschap. Om het gehucht Lillo verder te ondersteunen, wordt ingezet op de selectieve uitbouw van voorzieningen met toeristisch karakter.



RESIDENTIËLE WIJKEN



De residentiële wijken zijn woonwijken die aansluiten aan de stedelijke kernen van de 20e eeuwse gordel, Linkeroever of de dorpskernen in de noordelijke districten. Ze hebben doorgaans een lage densiteit, een groen karakter en weinig tot geen eigen voorzieningen. Ze vormen de overgang van de stedelijke dynamiek in de kernen naar de omringende open ruimte. In de residentiële wijken primeert het behoud van de huidige woonfunctie in een groene context. Het groen kan een belangrijke rol spelen in de versterking van het groenblauw netwerk, door de realisatie van ontbrekende open ruimte schakels. De uitbouw van goede verbindingen voor fietsers en voetgangers versterkt de relatie met de nabijgelegen kernen en de open ruimte.

De residentiële wijken maken immers hoofdzakelijk gebruik van de voorzieningen in de nabijgelegen kernen, waar ze geconcentreerd worden in attractieve lokale centra met een levendige publieke ruimte. Lokale voorzieningen kunnen beperkt uitgebouwd worden in de residentiële wijken, mits ze complementair zijn met de voorzieningen van de nabijgelegen kern en ze multimodaal bereikbaar zijn.

FRAGMENTEN



Fragmenten zijn kleinschalige woongebieden met een beperkte relatie tot de nabijgelegen kernen. Het gaat zowel om verkavelingen in de 20e eeuwse gordel als om lintbebouwing in de noordelijke districten. In de fragmenten staat actieve versterking van het groene karakter centraal, om de integratie in de omliggende groenblauwe structuur te optimaliseren. Tuinen spelen een cruciale rol bij het wegwerken van missing links in het groenblauw netwerk. De lage woondensiteit en de monofunctionele woonbestemming worden behouden. Verdichting door bijkomende bebouwing of verweving van andere functies zijn hier niet aangewezen.

Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, engageert stad Antwerpen zich tot volgende acties:

- opmaak van een woonbeleidsplan;
- opmaak van wijkvisies per stedelijke kern;
- inventarisatie van het bestaande (en te beschermen) patrimonium;
- Linkeroever Klimaatneutraal in 2030.

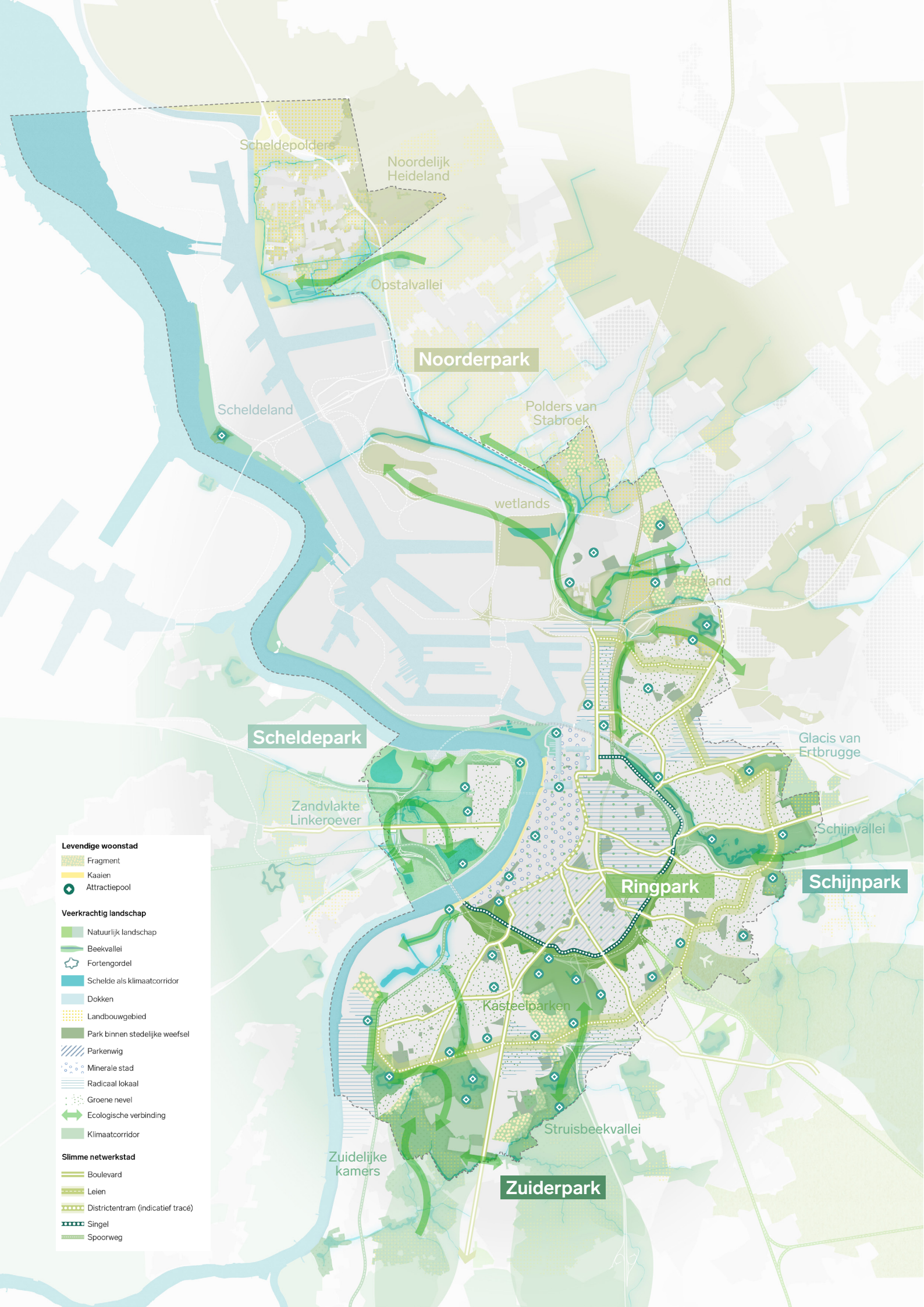
Deze oplijsting is niet exhaustief. De acties worden verder gebundeld en toegelicht in het actieprogramma.



3

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





DE GROENBLAUWE HOOFDSTRUCTUUR



DE NATUURLIJKE LANDSCHAPPEN ALS DRAGERS VAN HET GROENBLAUW NETWERK

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

Elk landschap vervult een specifieke rol in de stad en wordt in functie daarvan behouden en verbeterd.

Een aantal van deze landschappen vormen ook belangrijke **klimaatcorridors** in de stad. Klimaatcorridors (ook wel klimaatassen genoemd) zijn grootschalige structuren van groen en/of open water waarvan de inrichting kan worden geoptimaliseerd zodat ze bij warme dagen de stad ventileren. Koudere lucht stroomt vanuit de groene en meer landelijke gebieden toe in de stad. Dit verhoogt de weerbaarheid van de stad. De effectiviteit van de klimaatcorridors hangt af van hun inrichting, zoals de oriëntatie op de overheersende windrichting en de open verbindingen tussen de opeenvolgende groenzones. Vooral de Schelde, de zuidelijke openruimtegebieden alsook Rivierenhof en Schijnvallei worden zo veel als mogelijk obstakelvrij ingericht om het verkoelende effect maximaal de stad binnen te trekken bij warme dagen.

In de natuurlijke gebieden komt het er dus op aan om een zo aaneengesloten mogelijk netwerk van open (groenblauwe) ruimten te realiseren, zodat er luchtstromen richting de stad ontstaan die de woonkernen ventileren. Bijkomend ruimtebeslag in de natuurlijke landschappen wordt vermeden.

Ontharding en - waar relevant, zoals in beekdalen en natte natuurgebieden - vernatting zorgen dat er ook in de corridor koele lucht ontstaat en de aangevoerde lucht niet verder opwarmt.

Het **Scheldeland** strekt zich van zuid naar noord over de hele stad uit en omvat naast de rivier zelf een aantal gebieden die er op één of andere manier mee in relatie staan. Dit zijn onder meer **Blokkersdijk, Galgenweel, Burchtse Weel, Hobokense Polder** en de volledige oevers langs beide zijden van de rivier. Voor dit landschap zijn de Sigmawerken (Scheldeboorden en Scheldekaaien), Over de Ring en een groenblauwe corridor doorheen Blue Gate Antwerp belangrijke projecten om het landschap te versterken. De Schelde is de belangrijkste **natuurlijke airconditioning voor de stad**. Net zoals in de grotere groengebieden en de dokken ligt de oppervlaktetemperatuur er beduidend lager dan in het bebouwd weefsel. Het hele Scheldeland en zijn directe omgeving wordt versterkt als klimaatcorridor, door bij de inrichting van de ruimte maatregelen te nemen die de stedelijke opwarming milderen. Het gaat om het beperken van de verharding, het gebruiken van reflecterende en/of doorlatende verhardingsmaterialen en het voorzien van structurele hoogstammige beplanting. Ook de corridor via Hobokense Polder en Kielsbroek, die deel uitmaakt van het hefboomproject Blue Gate, is geënt op de Schelde en optimaal gelegen volgens de dominante windrichting. De combinatie van de rivier met beboste zones en stilstaand water zorgt voor een verkoelend effect in de kernstad. Stad Antwerpen bekijkt verder ook de mogelijkheden inzake groene buffer en wateropvang zoals voorgesteld in het project 'Groenpoort'. Door in te zetten op het behoud van van doorgangen die aansluiten op corridors en gelegen zijn doorheen naastliggende bebouwde ruimte en door extra in te zetten op de permeabiliteit tussen de grotere groenstructuren en de dichte binnenstad, profiteert de binnenstad maximaal van de Schelde als natuurlijke airconditioning.

De **Zandvlakte Linkeroever** vormt een schakeling tussen stad en rand, tussen Schelde en land. Het omvat de gebieden Sint-Annabos, Vlietbos, het Rot, Middenvijver en het Zand. Vanaf Burchtse Weel vormt dit landschap, samen met het Scheldeland, dwars door Linkeroever een noord-zuidgerichte corridor die naast Blokkersdijk terug de Schelde bereikt. Dit landschap is één van de grootste open ruimten van Antwerpen, maar wordt verdeeld en begrensd door allerlei infrastructuren. In toekomstige projecten ligt de focus op het wegwerken of afbouwen van barrières, zoals in het project Ringpark West binnen De Grote Verbinding. Tegelijk kan het landschap over zijn huidige grenzen heen worden doorgetrokken, op voorwaarde dat de verstoring van buitenaf niet toeneemt maar juist verkleind of verhinderd wordt. Dat kan door in te spelen op de aanwezige gradiënten en af te stemmen met het aangrenzende Scheldeland en het omliggende woonweefsel.

De **Zuidelijke Kamers** in het uiterste zuiden van de stad vormen het eindpunt van de lineaire open ruimtestructuur tussen Schelde en A12. Daarin vormt het landschap een apart geheel, begrensd door de bebouwing van Hoboken, Wilrijk en Hemiksem enerzijds en de Struisbeekvallei anderzijds. Het is letterlijk de groene ruimte van Antwerpen. Natuur, water en erfgoed vormen samen een structurerend netwerk doorheen het landschap. De focus ligt op de versterking van dit netwerk. Enerzijds betekent dit het duurzaam beheren van de groene toplocaties door deze functioneel en attractief te houden. Anderzijds is een optimalisatie van verbindingen tussen deze toplocaties nodig. Daarbij is de koppeling met nabije landschappen een extra troef om het gebied te verknopen met stadsregionale recreatieve routes. De uitbouw van een recreatief 'Stadsrandbos' versterkt het openruimtegebied dat zich uitstrekt tussen Cleydael, Klaverblad, de recreatiecluster aan de Moerelei, het Terbekehof en het Ferrarisbos. Het hele gebied fungeert als belangrijke buffer- en infiltratiezone. Het Ferrarisbos vervult nu al die functie en wordt daarom gevrijwaard.



Hollebeekvallei, Wilrijk/Hoboken © LUCID

Bij de uitwerking van het Stadsrandbos zal stad Antwerpen voldoende aandacht besteden aan de zones waar de ecologische functie primeert.

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

De **Kasteelparken** zijn vrij centraal in het grondgebied van Antwerpen gesitueerd. Samen met de bermen rond de Ring, is dit het enige landschap dat niet in contact staat met de open ruimte buiten de stad. De R11 vormt een barrière tussen dit landschap en de Struisbeekvallei. Daarmee verstoort deze drukke weg de relatie van de Kasteelparken met de lineaire open ruimtestructuur die tussen de A12 en de E19 de stad binnendringt. Opvallend voor de Kasteelparken zijn de campusranden. Hier vloeien open ruimte en bebouwing in elkaar over. De fragmentatie van het landschap door afsluitingen

en inrichtingen moet worden afgebouwd. Zo kan het landschap van de Kasteelparken ook effectief als een samenhangende open ruimte ervaren worden. De versterking van dit landschap focust op de verdere verbetering van de samenhang, zowel functioneel (met een padennetwerk) als door de beleving van groen. Samen met de Struisbeekvallei vormen de Kasteelparken een belangrijke klimaatcorridor in de stad, geënt op enkele beken die het landschap doorsnijden. Samen met de bosfragmenten (forten, kasteeldomeinen etc.) vormen ze een natuurlijke airconditioning voor de stad.

De **Fortengordel** drukt als restant van de historische verdedigingswerken een stempel op het landschap en bepaalt mee de ruimtelijke structuur van de stad. Een deel van deze militaire sites is reeds verdwenen, maar andere bestaan nog steeds en zijn nu vaak groene open ruimtegebieden. De Fortengordel biedt als regionaal bindende groenstructuur een cruciale rol binnen de groenblauwe hoofdstructuur van de stad. De forten vormen een geschikte habitat voor

diverse vleermuissoorten en staan samen garant voor duurzame populaties. Gerichte ingrepen kunnen de Fortengordel als vleermuizenhabitat versterken. Door de historische beeldkwaliteit en de beleving te versterken, wordt de geschiedenis weer beter leesbaar gemaakt. Tegelijk vormt de Fortengordel de drager van groenblauwe en biodiverse natuur, al dan niet aangevuld met een recreatieve functie.

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

Het **Glacis van Ertbrugge** is een stuk open ruimte dat zich langs de oostelijke grens van de stad situeert en zowel op Antwerps als Wijnegems grondgebied ligt. Het gebied ligt niet alleen op een bestuurlijke grens, maar vormt ook de zanderige drogere rug

tussen de valleien van het Groot Schijn (ten zuiden) en het Klein Schijn (ten noorden). De term 'glacis' slaat op de zachte glooiing in het reliëf die dit gebied kenmerkt. Het is één van de laatste onbebouwde droge gebieden binnen de hele stad. De open ruimte van het glacis is vandaag bijna volledig afgesneden van de andere landschappen. Aan de zijde van de Turnhoutsebaan is er een kleine connectie met de Schijnvallei. In noordelijke richting is er nog een smalle aansluiting naar het groengebied Bijkhoeve in Wijnegem. Er worden extra opportuniteiten gezocht voor het sluiten van de ontbrekende schakels tussen de open ruimte over het Albertkanaal ten noorden en het Rivierenhof ten zuiden. Het Glacis van Ertbrugge bestaat uit authentiek landschap met beperkte transformaties. Het landschap heeft, dankzij de oude en moderne relictten, een recreatief potentieel. De focus ligt op het doorwaadbaar maken voor zachte recreatie. Extra aandachtspunten zijn de geplande infrastructuur voor de tweede spoorontsluiting naar de haven en voor de A102 en hun mogelijke impact op het landschap.

Het **Laagland** vormt het eindpunt van een lineaire open ruimtestructuur die vanuit Schoten en Brasschaat, via Keizershoek, de stad binnendringt. Het open landschap botst daar op verschillende infrastructuur en de haven. Buiten Antwerpen is deze natuurlijke structuur een onderdeel van het hoger gelegen Kempisch Plateau. Aan de stadsgrens gaat het plateau geleidelijk over in de restanten van de vroegere, lagergelegen polders. Het landschap onderscheidt zich van de rest van deze natuurlijke structuur door enkele specifieke fysische karakteristieken en de bijhorende landschappelijke kenmerken. In het Laagland komen enkele beken vanuit het Kempisch plateau samen, om verderop aan te sluiten op het watersysteem van de haven. In het Laagland wordt ingezet op de ontsnippering van de open ruimte. De focus ligt hier op het combineren van water, natuur en recreatie tot levendige verbindingen tussen de landschappelijke schakels onderling.

De polders werden door dijken gewonnen op het stroomgebied van de Schelde. In functie van de verdere uitbreiding van de haven naar het noorden, werd tussen de polders en de Schelde een zone

opgehoogd en werden nieuwe dokken gegraven.

De Polders rond Stabroek kwamen daardoor in een lagergelegen slenk te liggen, geïsoleerd van de Schelde. De Polders van Stabroek omvatten de Ettenhoofse Polder (ten noorden van de Bunderdijkweg) en de Muisbroekpolder (ten zuiden van de Bunderdijkweg). De oude landschappelijke structuur is nog duidelijk aanwezig in de langgerekte percelering (verdeling van gronden) en de morfologie (vorm) van de dorpen Stabroek en Hoevenen. De hoofdas van beide polderdorpen volgt nog steeds het afwateringssysteem van de polders richting Schelde. Slechts een beperkt deel van dit landschap is op Antwerps grondgebied gelegen. De focus voor dit landschap ligt op de herwaardering van de polders door de relatie met de dorpen opnieuw te versterken, de belevingswaarde te vergroten en de doorwaadbaarheid te verbeteren.

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

Het landschap **Opstalvallei** situeert zich tussen het Kanaaldok, de dorpskern van Berendrecht, de

A12 en het Antwerpse havengebied. Het bestaat uit verschillende deelgebieden: de Zouten, het Reigersbos, de Bomenbank, Opstalvallei-Oost en Opstalvallei-West. De oorsprong van de Opstalbeek ligt op de grens van Antwerpen en Stabroek en situeert zich aan de oostelijke zijde van de A12. Daar stroomt de beek vandaag subtiel doorheen de polders rond Stabroek. Ten westen van de A12 kent de beek een andere ontwikkeling. Omgeven door dorp, snelweg en haven, structureert ze het landschap en rijgt biolandbouw- en natuurcompensatiegebied aan mekaar. In combinatie met deze transformatie vormt de waterhuishouding een aandachtspunt om een overstap te maken van waterdrainage naar waterbuffering. Ook het raakvlak tussen het landschap, de haven en het dorp is een uniek punt waarop ingezet dient te worden.

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

Het **Noordelijk Heideland** ligt eveneens in het uiterste noorden van Antwerpen en vormt daar het Antwerpse deel van de open ruimte rond de Kalmthoutse Heide. Het wordt gekenmerkt door de Brabantse Wal, een opvallende verhoging met meerdere stuifzandgebieden. De nabijheid van de stad laat zich in het Noordelijke Heideland voelen in de aanwezigheid van allerlei vormen van recreatief en informeel gebruik. Het landschap ligt geïsoleerd ten opzichte van het stedelijke weefsel. De A12 vormt een harde barrière die dit gebied afsnijdt van de rest van de stad. Het Noordelijk Heideland vormt vanuit de stad de poort tot het regionaal landschap van de Voorkempen en vervult dus een voorname rol in de continuïteit en beleefbaarheid van de groene ruimte. De focus voor dit landschap ligt dan ook op de versterking van deze bijzondere functie. Daarnaast



is ook de optimalisatie van de relatie tussen het landschap en de nabije dorpen Berendrecht en Zandvliet een aandachtspunt.

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

RUIMTE VOOR BEKEN EN OPPERVLAKTEWATER

Het SRA zet in op méér beschikbare oppervlakte voor beken en oppervlaktewater: Antwerpen als waterstad. **Beekvalleien** zijn cruciale groenblauwe dragers doorheen het landschap. Hier voorziet Antwerpen maximaal ruimte voor water in de vallei en investeert ze structureel in een praktijk om neerslagafstroming te vertragen en het natuurlijk bufferend vermogen te herstellen. Hierdoor wordt de sponslandschapsfunctie van deze resterende open landschappen ondersteund. Door beekvalleien terug te herstellen en open te leggen, kunnen ze hun rol als natuurlijk spons opnieuw opnemen. Open beken hebben namelijk een groter waterbergend en waterinfiltrerend vermogen. Om de beekvalleien optimaal kansen te geven, wordt de wenselijkheid van bebouwing langs natuurlijke

waterlopen hier steeds aan getoetst, tegelijk rekening houdend met de noden van de omgeving. Door ingebuisde beken terug open te leggen en de buffercapaciteit te vergroten, wordt de kans op overstroming drastisch verminderd. Daarnaast neemt ook de belevingswaarde en de ecologische waarde aanzienlijk toe. In vergelijking met rechte waterlopen hebben meanderende (kronkelende) beken en grachten een grotere bufferende capaciteit. Bovendien herbergen ze een grotere rijkdom aan fauna en flora. Stad Antwerpen stelde het Waterplan op en is in uitvoering ervan lokale groen- en waterplannen aan het opstellen. De Hollebeekvallei, de beken van Ekeren en Merksem, de beken van Zwijndrecht/Linkeroever en de waterlopen van de Noordelijke Scheldepolders, hebben allemaal een potentieel om water te bufferen aan het einde van de hemelwatercascade. De wijze waarop verschilt per waterstructuur. In de **Hollebeekvallei** is het einde van het oorspronkelijke beekdal in de loop der tijd voor een groot deel ingebuisd. Met de ontwikkeling van de Lageweg wordt hier ingezet op meer ruimte voor deze beek. De beken rondom **Ekeren en Merksem** zijn doorheen de jaren voor een groot deel rechtgetrokken. In deze twee beekdalen wordt het water terug zichtbaar gemaakt en zal de natuurlijke, meanderende bedding opnieuw voldoende ruimte krijgen, waardoor de buffercapaciteit sterk zal toenemen. Deze maatregelen moeten deel uitmaken van een totaalaanpak van het bekenlandschap in en rond Ekeren. Op **Linkeroever**, oorspronkelijk een laaggelegen poldergebied, kan een netwerk van nieuwe en verbrede waterlopen een robuust watersysteem creëren. De **Noordelijke Scheldepolders** omvat het noordelijke en centrale deel van de stad rondom de Schelde. Het gebied behoorde ooit tot het natuurlijk overstroomgebied van de Schelde. Na inpoldering werd dit natte landschap nog ingeschakeld voor gecontroleerde overstromingen. Vandaag heeft het gebied voornamelijk een agrarisch karakter en heeft het geen directe relatie meer met de Schelde. De **Schijnvallei (het Rivierenhof)** en de **Struisbeekvallei** zijn beekdalen met reeds een

kwalitatieve ruimtelijke, recreatieve en ecologische structuur. Hier is het minder aangewezen om in de beken zelf de buffercapaciteit te vergroten. Het Schijn krijgt meer ruimte in Ringpark Het Schijn en in Ringpark Lobroekdok doordat de beek terug opengelegd wordt tot aan het Albertkanaal. Daarom wordt hier ingezet op maatregelen hogerop in de hemelwatercascade, door water langer vast te houden in de bouwblokken, straten en pleinen. De Schijnvallei en de Struisbeekvallei kunnen zoveel mogelijk hun huidige kwaliteiten behouden, waarbij extra ruimte voor water de ruimtelijke kwaliteit verder kan vergroten. In ieder geval behouden de beekvalleien hun functie als uitzonderlijke noodoverloop.



Brenweide, Deurne © LUCID

VERGROENEN EN VERBLAUWEN

KLIMAATADAPTIEVE MAATREGELEN

De urgentie van de klimaatverandering vraagt om ambitieuze maatregelen, stad Antwerpen zet daarom in op ambitieuze maatregelen, die prioritair een vertaling vragen in het watersysteem. Deze maatregelen hebben betrekking op zowel de meer versteende delen van de stad als op de nieuwe stadsdelen. Stad Antwerpen onthardt structureel niet-functionele verharde ruimten op straten en pleinen, zet in op vergroening in functie van waterberging, -infiltratie, -hergebruik en verkoeling en zet in op het maximaal behouden en versterken van het al aanwezige groen. Bij de aanleg van groen wordt gekozen voor klimaatbestendige en niet-invasieve planten (exoten) en verschillende vegetatielagen, met aandacht voor de juiste locatie in functie van zonlicht en bodem. Het stadsbrede groenplan en de groenplannen per district zetten in op de realisatie van meer groen en water in de publieke ruimte. Het Zuidpark, Nieuw Zuid, de Scheldekaaien en verschillende tuinstraten zijn inspirerende voorbeelden. Een afwisseling tussen minerale delen en groene parkdelen faciliteert er stedelijke functies en verhoogt tegelijk het aandeel groen en blauw. Met behulp van het instrument de stedelijke ontwikkelingskost (SOK) legt stad Antwerpen voorwaarden op aan transformatie- of verdichtingsprojecten om onder meer te ontharden en te vergroenen. Daarnaast verdienen natuur gebaseerde oplossingen voor het watersysteem de voorkeur boven civieltechnische oplossingen. Bij de herinrichting en verdere stadsontwikkeling vormt de groenblauwe dooradering het sturend principe in functie van waterberging, -infiltratie en -hergebruik. Aanvullend bepaalt stad Antwerpen generieke maatregelen zoals de ontkoppeling van regenwater en de aanleg van groendaken. Stad Antwerpen zet verder in op sensibilisering en ondersteuning van de inwoners en bedrijven rond ontharding en klimaatbestendige inrichting van private tuinen.

Antwerpen werkt aan het wegwerken van bestaande groentekorten. In functie hiervan werden streefwaarden gedefinieerd in het groenplan voor de omvang en de nabijheid van de verschillende gebruiksgroentypes op buurt-, wijk- en stadsdeelniveau.

Naast het verder vergroenen zet Antwerpen in op het beschermen, optimaliseren en verbinden van het bestaande groen, zodat een samenhangend netwerk ontstaat van groenblauwe ruimte. Dat levert heel wat positieve effecten op de leefomgeving, de gezondheid en het welbevinden van de inwoners. Bomen en planten werken als natuurlijke airco voor het stedelijk weefsel en vervullen een belangrijke rol in de waterhuishouding en de biodiversiteit. Vergroening kan ook helpen om de effecten van geluidsoverlast en luchtvervuiling te beperken. Groenruimte is belangrijk als gebruikruimte, voor spel, sport, ontspanning en ontmoeting. Voorts kan groen de belevingswaarde van straten en pleinen verhogen en een positief effect hebben op de waarde van het patrimonium.

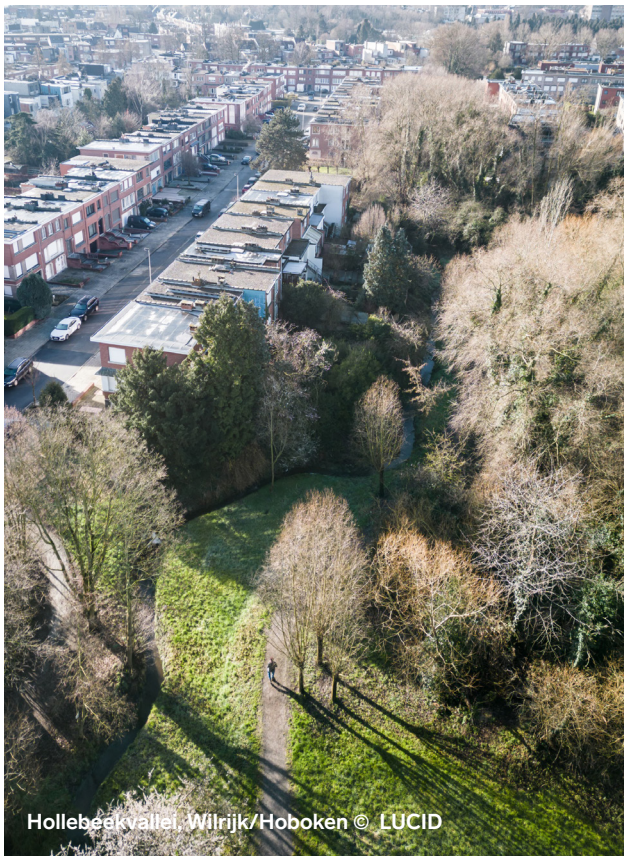
De vergroening van de stad hangt in belangrijke mate samen met de stedelijke wateropgave. Met het Waterplan ontwikkelde stad Antwerpen een overkoepelende **hemelwatercascade**. Die fungeert als leidraad bij het bepalen van de gebiedsgerichte wateropgaven en oplossingen. De hemelwatercascade volgt de route van het hemelwater en toont de aangewezen volgorde van verschillende interventies, opgebouwd uit een combinatie van direct toepasbare watersensitieve bouwstenen.

GROENCORRIDORS DOORHEEN DE STEDELIJKE STRUCTUREN

Als gevolg van de stelselmatige uitbreiding van de stad en de omliggende kernen, zijn de groenblauwe gebieden die ooit een aaneengesloten gebied vormden, nu doorsneden en verkleind. Het leefgebied van veel plant- en diersoorten is hierdoor versnipperd, wat kan leiden tot isolatie van soorten.

Het SRA streeft naar een verbeterde uitwisseling, door de herwaardering van lineaire groenstructuren

die connectie maken met groengebieden buiten de stad en door sterke ecologische verbindingen binnen de stad zelf. Het herstel van deze ecologische verbindingen is cruciaal om uitwisseling van fauna en flora te laten plaatsvinden en de functionaliteit van het ecologisch netwerk te garanderen.



LUCHTKWALITEIT VERBETEREN EN OMGEVINGSGELUID BEPERKEN

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

Antwerpen zet in op een innovatietraject om te komen tot luwte- en geluidsplanning. Er wordt verkend hoe het ontwerp en de ruimtelijke inrichting kunnen zorgen voor een aangename geluidsbeleving, met respect voor het aanwezig waardevol erfgoed. Binnengebieden van bouwblokken met woningen worden zoveel mogelijk gevrijwaard van luidruchtige activiteiten. Galm wordt beperkt door middel van ontharding en aangepaste vormgeving en materiaalkeuze van gevels. Ook verhoogde akoestische isolatie van de bouwschil, een aangepast

ventilatiesysteem, of een doordachte locatie en correcte plaatsing van technische installaties kunnen het verschil maken op het vlak van blootstelling. Daarnaast hebben gevoelige gebouwen maximaal één zijde met druk verkeer, zodat de andere, verkeersluwe zijden kunnen gebruikt worden voor ventilatie en voor geluidsgevoelige ruimten, zoals slaapkamers en leslokalen.

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



Grote Verbinding © Frederik Beyens

ENERGIETRANSITIE

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

Stad Antwerpen heeft een Strategische Energievisie (SEViA) laten opstellen. Antwerpen is de regio bij uitstek waar warmtenetten een bron kunnen zijn van rendabele, duurzame energie. Warmtenetten blijken in Antwerpen een groot potentieel te hebben, omwille van de aanwezigheid van grote warmtebronnen (onder meer in de haven), de grote verbruiksdichtheid en het grote aandeel historische gebouwen (met een moeilijker te reduceren warmtevraag). Het SEViA gaat ervan uit dat in 2030 10% van de warmtevraag door warmtenetten zal worden afgedekt, in 2050

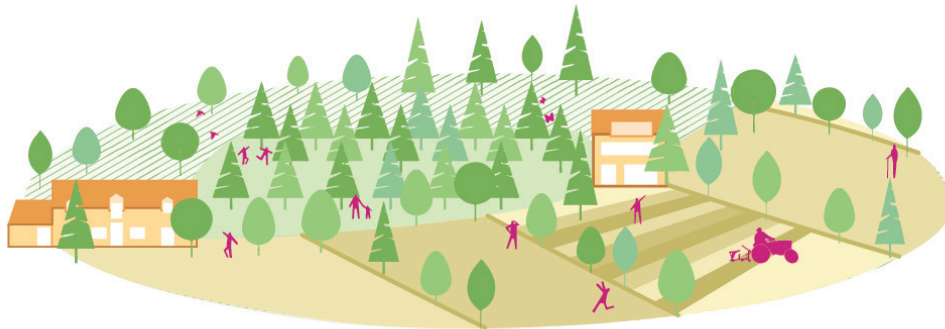
wordt dat 50%. Verschillende gebieden hebben een groot potentieel. Zo kan de volledige binnenstad op termijn via warmtenetten verwarmd worden. Ook enkele andere wijken, zoals Linkeroever, Luchtbal/Rozemaai, het Eilandje ... hebben een groot potentieel voor collectieve verwarming. Stad Antwerpen en partnerorganisaties werkten een stappenplan uit voor warmtenetten (grootschalige centrale verwarming) in diverse pilotzones en een Roadmap 2030. Gebouweigenaars moeten zich organiseren zodat een aansluiting op een warmtenet mogelijk is. Kunnen ze wel of niet aansluiten? Een regulerend kader kan hier een antwoord bieden.

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



Aanleg warmtenet © Fluvius

OPEN RUIMTE ALS VOEDSELOMGEVING



In de Antwerpse open ruimte bevinden zich een aantal agrarische gebieden met een **professionele landbouwactiviteit**. Deze gebieden sluiten aan op de grote regionale open ruimte gebieden en bevinden zich voornamelijk in de noordelijke districten (Ekeren, Berendrecht-Zandvliet-Lillo) en in Wilrijk. Ze moeten binnen de regionale context een rol toegewezen krijgen. Hierbij neemt connectiviteit over de grenzen heen en tussen de verschillende landbouwgronden een prominente rol in. Aanvullend wenst stad Antwerpen te onderzoeken waar deze gronden aanvullend een belangrijke rol kunnen spelen inzake waterhuishouding en/of economische ondersteuning, zonder de druk op de landbouwactiviteit te verhogen. Deze complementaire activiteiten kunnen economische leefbaarheid van het landbouwbedrijf versterken.

Daarnaast zijn er ook **vele kleinere percelen landbouwgebied** op het grondgebied van de stad. Omwille van hun beperkte omvang en hun stedelijke context, zijn die vaak minder bruikbaar voor de traditionele of professionele landbouw. Wanneer ze in de nabijheid liggen van de groengebieden, parken of bossen, kan onderzocht worden hoe ze een rol kunnen spelen in de vervollediging van het groenblauw netwerk. Tegelijk groeit de vraag naar productie en consumptie van lokaal geproduceerd voedsel aanzienlijk. Naast klassieke

landbouwbedrijven, dienen zich ook andere potentiële producenten aan: CSA-bedrijven (community supported agriculture), initiatieven binnen de sociale economie, collectieve en individuele volkstuinen etc. Deze producenten opereren vaak op een kleinere schaal dan klassieke landbouwbedrijven. Voor deze initiatieven zijn de kleinere landbouwgronden vaak wél voldoende groot om als landbouwgrond te blijven benutten. Voor deze producenten is de nabijheid van de stad eerder een opportuniteit dan een belemmering, omdat hun afzetmarkt dichtbij is. De korte keten-logistiek van lokaal geproduceerd voedsel vereist een specifieke organisatie. De nabijheid van de stad valoriseert ook het educatief, recreatief en maatschappelijk potentieel van deze duurzame en vaak vernieuwende landbouwinitiatieven.

Voor een deel van de geschikte landbouwgronden, is een zorgvuldige afweging nodig tussen enerzijds een aanhoudend of vernieuwd gebruik voor land- en tuinbouw, en anderzijds andere open ruimtevragen, zoals natuur, gebruiksgroen, waterberging, sport en recreatie. In de praktijk is landbouw vaak goed combineerbaar met andere gebruiksnoden, waaronder zachte recreatie, natuur of waterberging.



Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, engageert stad Antwerpen zich tot volgende acties:

- opmaak van lokale groenplannen en wijkwaterplannen;
- investeren in strategisch groen;
- ruimtelijke inpassing van een duurzaam warmtebeleid;
- regelmatige monitoring en evaluatie van het SRA;
- Herinrichting van de Scheldeboorden op Linkeroever;
- strategische projecten voor de beken van Ekeren, de Opstalvallei en de Schijnvallei;
- de uitbouw van Groencorridors.
- de uitbouw van het Stadsrandbos Zuidelijke kamers

Deze oplijsting is niet exhaustief. De acties worden verder gebundeld en toegelicht in het actieprogramma.

4

Ringstad met Ringparken

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

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

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



Levendige woonstad

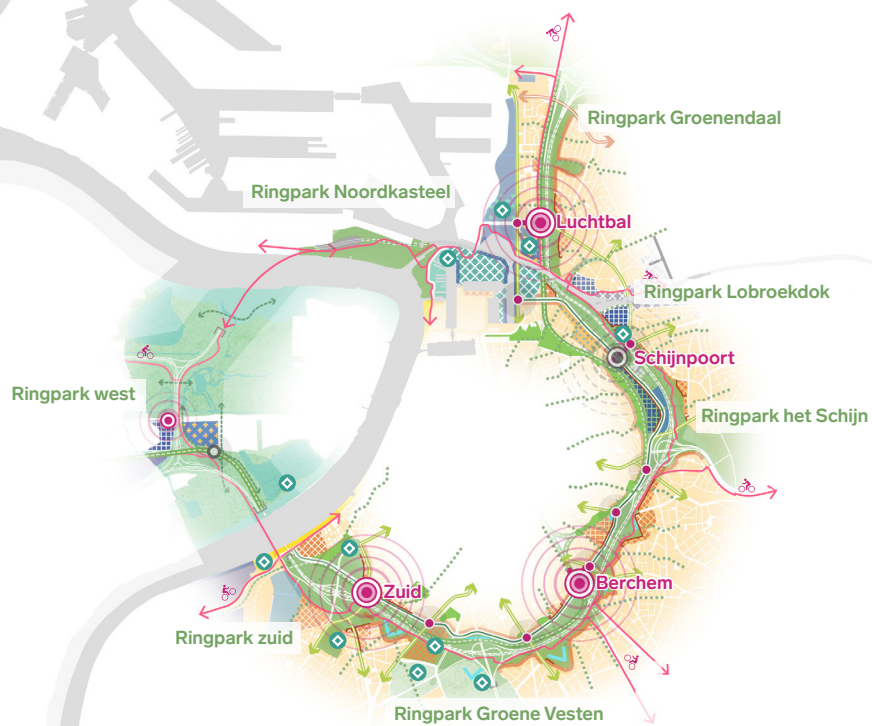
- Intra Muros & stedelijke kern
- Stedelijke ontwikkelingszone
- Stedelijk front Ringstad
- Kaaien
- Attractiepool

Veerkrachtig landschap

- Natuurlijk landschap
- Schelde en dokken
- Park binnen stedelijke weefsel
- Nerf

Slimme netwerkstad

- Boulevard
- Singel
- Spoorweg
- Fietsostrade
- Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
- Regionale schakel
- HOV knoop/lokaal station
- Gewenste interregionale schakel
- Gewenste HOV knoop/lokaal station
- Stedelijke woonwerklocatie
- Stedelijke werklocatie
- Productieve zone
- KMO-zone
- Grootschalig bedrijventerrein
- Watergebonden bedrijvigheid
- Bedrijventerrein waarbij ambities nog scherpgesteld zullen worden
- Bedrijventerrein in ontwikkeling
- Perifere retailcluster



RINGSTAD

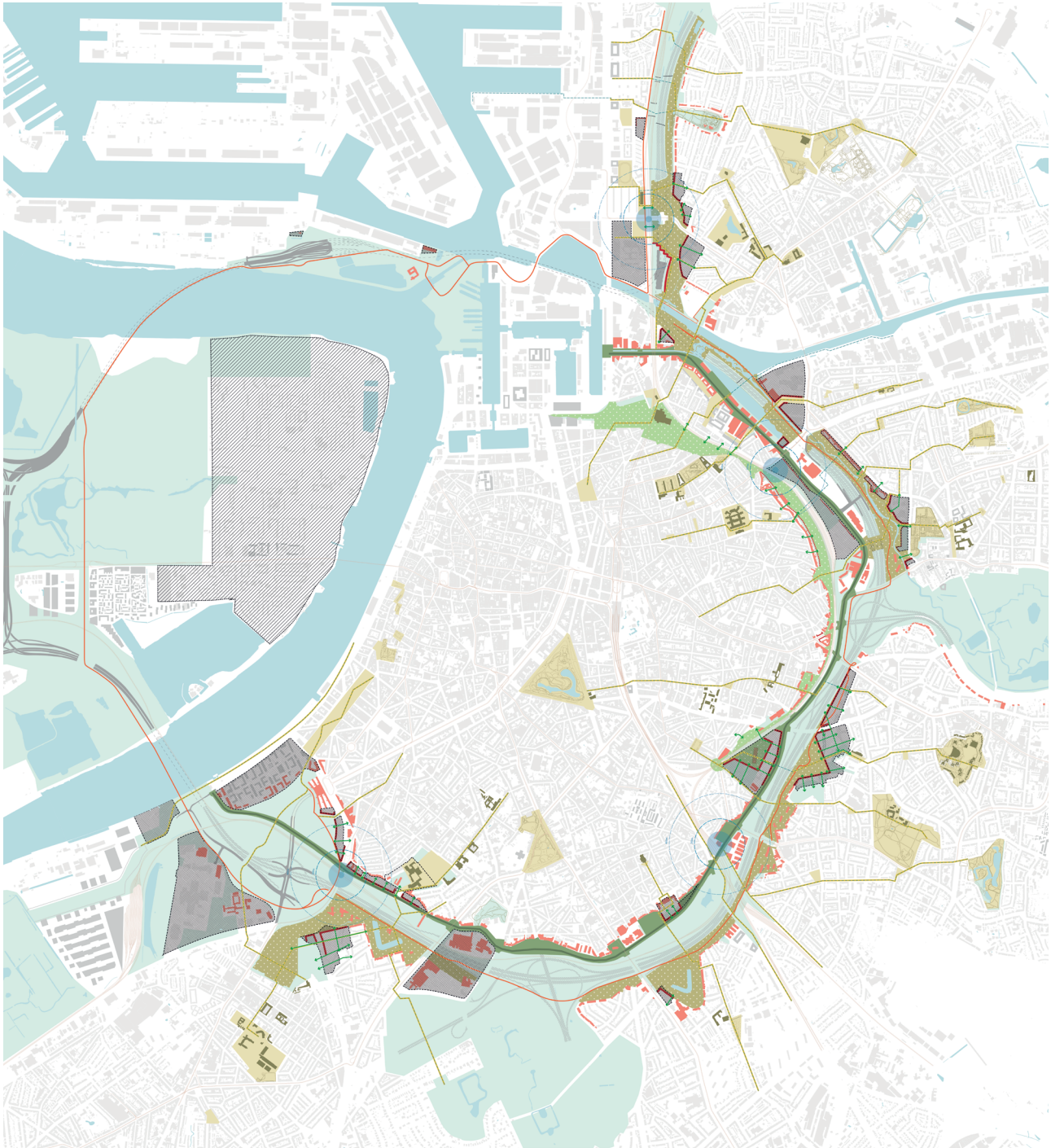


Stad Antwerpen zal samen met het team van de stadsbouwmeester en AG Vespa met **Ringstad** een nieuw stadsdeel creëren. De uitbouw van de nieuwe ringruimte resulteert in een sterkere relatie van de 20e eeuwse gordel met de binnenstad en zet maximaal in op een verbeterde leefkwaliteit van de omliggende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

Zoals het geheel van de Leien in de 19e eeuw een nieuwe publieke ruimte vormde, samen met diverse nieuwe grootschalige stedelijke functies (opera en theater, gerechtsgebouw en nationale bank, stations), vraagt ook Ringstad met zijn grootstedelijke uitstraling bestaande uit belangrijke knooppunten om extra grootstedelijke activiteit. Naast de multimodale hubs horen in de belangrijke knooppunten ook een ruimer programma bij met nieuwe voorzieningen, vertaald in spraakmakende architectuur. Deze voorzieningen werken tekorten weg zoals bijvoorbeeld ruimte voor onderwijs in

nabijheid van goed bereikbare locaties.

Gebouwen die naar de ringruimte gericht zijn creëren nieuwe fronten aan de Ringparken, maar sluiten tegelijk harmonisch aan op de achterliggende wijken. Ringstad zal zich door zijn omvang manifesteren in verschillende deelprojecten. Het omvat een ambitieus programma van stadsprojecten die op het tempo van de verschillende Ringparken gerealiseerd zullen worden. Parallel zal ook de multimodale bereikbaarheid stapsgewijze worden opgewaardeerd.



Ringstad - Stad maken over de Ring
Synthesefiguur

ZES LEITFIGUREN

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

BOUWPRINCIPE

- bestaande randbebouwing
- nieuwe levendige stadrand
- projectgebied
- doorsteek

RINGPARKEN

De **Ringparken** zullen de ruggengraat vormen van een versterkt groenblauw netwerk. Ringstad en de Ringparken vormen een samenhangend geheel. In een Connecterende Vallei worden de bestaande grote parkenclusters en de groene restanten van de Brialmontomwalling extra muros met elkaar verbonden tot een aaneengesloten ecologische verbinding. Bij de overkapping wordt de mogelijkheid om een voldoende brede functionele ecologische verbinding te realiseren met de verschillende omringende waardevolle natuurkernen zoveel als mogelijk benut. De groene overkappingen zorgen voor nieuwe, uitgestrekte parkverbindingen tussen wijken die vandaag nog door de Ring van elkaar gescheiden zijn. De parken worden ingericht zodat het verkoelende effect van de klimaatcorridor diep de stad ingetrokken wordt. Ze zorgen ook voor een significante verbetering van de leefkwaliteit in de wijken rondom de Ring. De parken creëren veilige en comfortabele verbindingen voor fietsers en

voetgangers. Afhankelijk van de locatie, volgt de landschappelijke inrichting van de kappen en bermen op de bouw van de Oosterweelverbinding of op de aanpassing van de zuidoostelijke Ring. De groene vallei wordt versterkt door de realisatie van royale verbindingen over de radiale bruggen.

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



Park Brialmont, Berchem © LUCA

LEITFIGUREN

In de visie 'Ringstad: stad maken over de Ring' werden de belangrijkste leitfiguren voor een kwaliteitsvolle ontwikkeling van dit nieuwe centrale stadsdeel uitgewerkt: de Grootschalige Overkapping, de Singel, de Connecterende Vallei, het Spoorpark, de nerven en de multimodale knopen. Stad Antwerpen zal samen met het team van de stadsbouwmeester deze leitfiguren omzetten naar ontwikkelingskansen en kwaliteitseisen voor nieuwe projecten, inclusief een afbakening van de gewenste ontwikkelingszones als de beoogde dichtheid.

Grootschalige overkapping

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

Singel en levendige stadsrand

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

De toevoeging van nieuwe randbebouwing zal bijdragen aan de transformatie van de Singel naar een stedelijke boulevard. Nieuwe functies en

gemeenschapsvoorzieningen langs de Singel zullen een nieuw publiek aantrekken en meer mensen naar de Ringparken leiden. Aanvullend aan de bestaande grootstedelijke functies zoals het Sportpaleis en de Expo-cultuur-cluster, wordt in Ringstad ruimte gecreëerd voor extra grootstedelijke programma's, zoals een nieuw stadsarchief, een erfgoeddepot, een collectiecentrum of een mogelijke stadsserre.

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

De verdichting van Ringstad richt zich op een gemengd stedelijk programma. De ontwikkeling van deze stadsranden moet de leefbaarheid van de wijken achter de nieuwe ontwikkelingen garanderen.

Connecterende Vallei

De Connecterende Vallei is de aaneengesloten groene ringruimte die de bestaande grote parkenclusters en de groene restanten van de Brialmontomwalling extra muros met elkaar verbindt. De continuïteit van deze groene vallei zal versterkt worden door de realisatie van royale verbindingen over en onder de radiale bruggen. Tegelijkertijd zullen ook de vestenparken opnieuw een prominente plek krijgen in de publieke ruimte, naar het voorbeeld van Park Brialmont of Mastvest, waar restanten van de Brialmontomwalling terug zichtbaar gemaakt worden.

Spoorpark

Het Spoorpark is een langgerekte publieke groene ruimte die de 19e eeuwse gordel begrenst. Dit Spoorpark kan een waardevolle bijdrage leveren aan het wegwerken van de grote groentekorten in deze dichtbevolkte wijken. Dit park zal zich uitstrekken

van Zurenborg over Borgerhout Intra Muros en Antwerpen Noord tot het Eilandje. Op korte termijn worden de 'centers', de ruimten in de bogen van de spoorwegberm in Borgerhout, verder ingevuld en wordt het sluitstuk van het Spoorpark tussen de Draakplaats en het Luitenant Naeyaertplein gerealiseerd. Op iets langere termijn wordt er werk gemaakt van een buurtpark op Nieuw Zurenborg en het Spoorpark als onderdeel van het stadsproject Nieuw Oost. Dit wordt aangevuld met een groene KMO-zone aan de buitenzijde van de sporen die nog aanwezig zijn in het Spoorpark. Bebouwing creëert een nieuw stedelijk front dat zorgt voor een levendig Spoorpark.

Nerven

Nerven zijn de groene en zachte verbindingen naar de Ringparken vanuit de omliggende wijken. De Ringparken nemen niet alleen barrières in de Ringzone weg, maar dringen via de nerven ook diep door in achterliggende wijken. Hierdoor creëren ze een maasverkleining (en dus de verhoging van de bereikbaarheid) van het trage wegnennetwerk voor voetgangers en fietsers. Ze vormen een aanvulling op de bestaande radiale bruggen, waar de beschikbare ruimte ook met gemotoriseerd verkeer gedeeld moet worden. Doordat de parken via de nerven beter bereikbaar zijn vanuit de omliggende wijken, helpen ze om de groentekorten op te vangen. In de zuidoostelijke Ringzone helpen de nerven al op korte termijn om de wijken te verbinden met het Ringpark Groene Vesten, nog vóór de grootschalig overkapping wordt gerealiseerd.

Multimodale Knopen

In Ringstad wordt voornamelijk verdicht in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen. Zo krijgen kantoren, bovenlokale publieke voorzieningen of andere metropolitane functies best een plek nabij

deze multimodale knopen. In de zones tussen de knopen is er plaats voor gemengde woongebieden met lokale publieke voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten. Via ontwerpend onderzoek en een ruimteboekhouding wordt inzicht verkregen in het ontwikkelingspotentieel van de nieuwe stadsdelen. Daarbij wordt uitgegaan van het verderzetten van de typische Antwerpse bouwblokkenstructuur met bijkomende aandacht voor publieke ruimte.

Met Ringstad zet stad Antwerpen een stadsontwikkelingsprogramma van ongeziene omvang in de steigers met verschillende deelprojecten die op het tempo van de verschillende Ringparken gerealiseerd zullen worden. Bovendien zal een deel van de meerwaarde op de stedelijke gronden terugvloeien naar de invulling van maatschappelijke noden zoals wijk- en buurtgroen, publieke voorzieningen voor de wijk en betaalbaar wonen.

Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, engageert stad Antwerpen zich tot volgende acties:

- realisatie van Ringstad met Ringpark Groenendaal;
- realisatie van Ringstad met Ringpark Lobroekdok;
- realisatie van Ringstad met Ringpark Het Schijn;
- realisatie van Ringstad met Ringpark Groene Vesten;
- realisatie van Ringstad Zuid;
- realisatie van Ringstad Noordkasteel en West;
- realisatie van de Scheldetunnel en het Sint-Anna knooppunt.

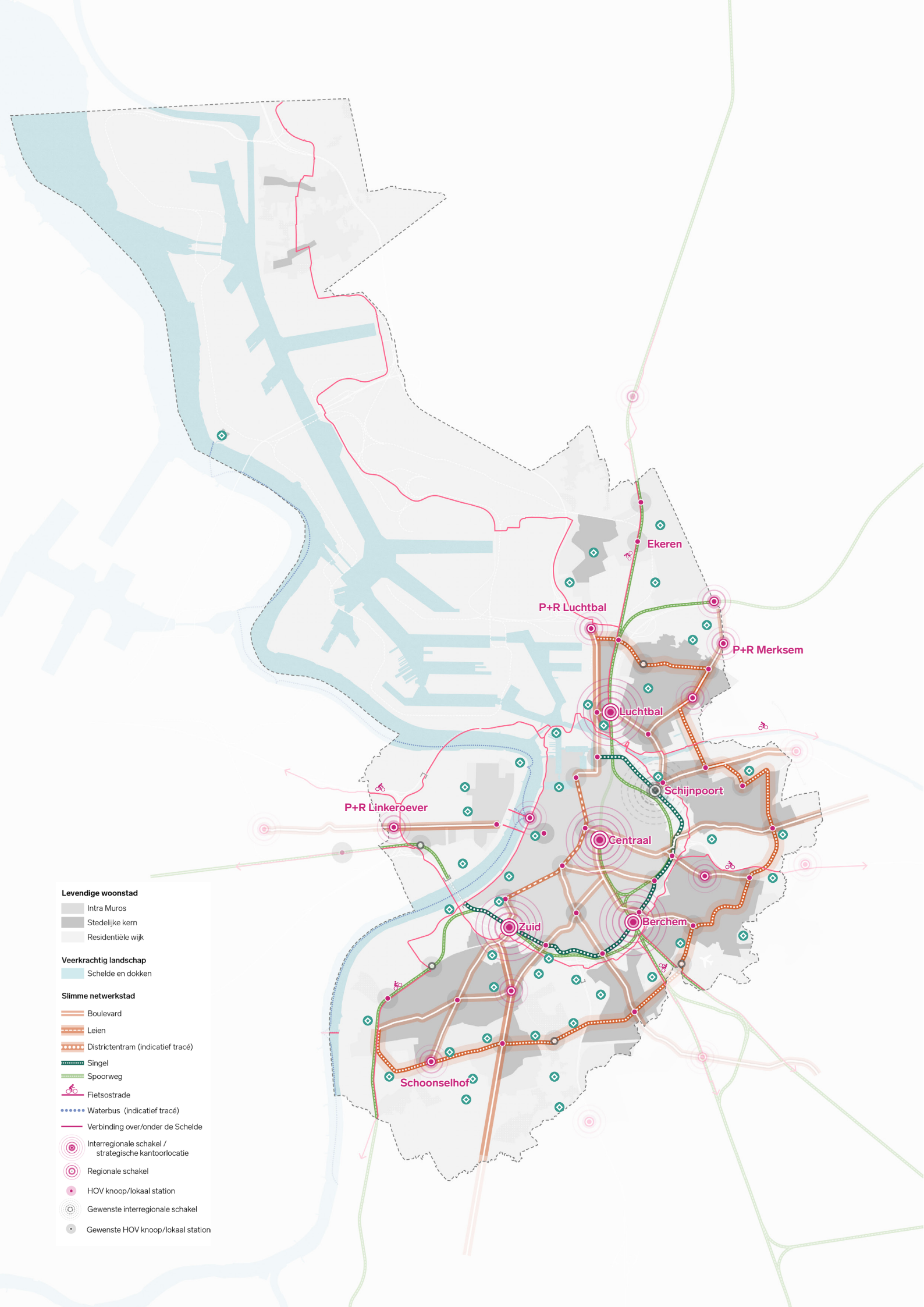
Deze oplijsting is niet exhaustief. De acties worden verder gebundeld en toegelicht in het actieprogramma.

The background image shows a city street scene. On the left, there are modern, multi-story buildings with large windows. In the center, there are lush green trees. On the right, a tram is visible on tracks, and a construction crane is in the background. The overall scene is bright and clear.

5

Gerichte verdichting rond multimodale knopen





Levendige woonstad

- Intra Muros
- Stedelijke kern
- Residentiele wijk

Veerkrachtig landschap

- Schelde en dokken

Slimme netwerkstad

- Boulevard
- Leien
- Districtentram (indicatief tracé)
- Singel
- Spoorweg
- Fietsostrade
- Waterbus (indicatief tracé)
- Verbinding over/onder de Schelde
- Interregionale schakel / strategische kantoorlocatie
- Regionale schakel
- HOV knoop/lokaal station
- Gewenste interregionale schakel
- Gewenste HOV knoop/lokaal station



Om te komen tot een meer evenwichtige verdeling en dynamisch samenspel tussen de verschillende stedelijke vervoersmodi, wil stad Antwerpen de drempels tussen de modi wegwerken door te werken aan 'slimme schakels'. Stad Antwerpen en haar districten hebben, samen met de vervoerregio, de locaties aangeduid waar op termijn een opwaardering tot slimme schakel beoogd wordt. Deze punten zijn ingedeeld in vier categorieën: **interregionaal, regionaal, lokaal en buurtgericht**. Deze indeling is onder meer afhankelijk van (en indicatief voor) de toekomstige plaats van elk punt in het netwerk en de verbindingen die in het knooppunt worden aangeboden. De regionale en interregionale punten worden vastgelegd door de vervoerregioraad, in samenspraak met de betrokken gemeenten. De lokale punten en buurtpunten worden aangeduid door de lokale besturen, in samenspraak met de vervoerregio.

Stad Antwerpen kiest ervoor om voornamelijk te verdichten in de buurt van goed bereikbare multimodale knopen en langs boulevards: het zijn preferentiële locaties voor woningen, kantoren, bovenlokale voorzieningen en andere metropolitane functies. Het netwerk van boulevards is ruimtelijk structurerend en biedt niet alleen ruimte voor verdichting maar ook voor vergroening. De zones tussen de knopen bieden plaats voor gemengde

woongebieden met lokale voorzieningen voor de omliggende wijken en buurten.

De ontwikkelingskansen en -mogelijkheden aan knooppunten zijn locatiegebonden en hangen onder meer af van het mobiliteitsprofiel van de plek. Bij de ontwikkeling van knooppunten moet **vooral ingezet worden op functies die veel gebruikers via openbaar vervoer aantrekken**. Bijgevolg wordt rondom deze knopen ingezet op een aangepaste, meer duurzame parkeernorm, afgestemd op de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Een menging van functies draagt bij tot de levendigheid van de knooppuntomgeving, en biedt pendelaars en reizigers de kans om verschillende activiteiten te combineren.

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

INTERREGIONALE KNOPEN

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

De stationsomgevingen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Berchem zijn toplocaties voor kantoren. De omgeving kent een hoge densiteit met mix van functies, een stedelijke uitstraling en een hoge doorwaadbaarheid. Om het levendig karakter van de stationsomgevingen te verzekeren, worden kantoren waar mogelijk aangevuld met woningen en publieksgerichte functies. Er dient ook rekening gehouden te worden met de leefbaarheid van de buurten rondom deze stations.

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

Diamantwijk ontwikkeld worden met heel wat bijkomende kantoren, woningen en voorzieningen. In de nabijheid van knoop **Antwerpen-Berchem** is het voorbije decennium eveneens sterk geïnvesteerd in kantoorruimte, vooral op de site van Post-X en langs de Posthofbrug-Roderveldlaan. De ontwikkeling van Nieuw-Zurenborg en de overkapping van de Ring bieden in de onmiddellijke nabijheid van knoop Antwerpen-Berchem bijkomende groeimogelijkheden.

In de knopen **Antwerpen-Zuid** en **Antwerpen-Luchtbal** (en in de toekomst mogelijk ook in de knopen West en Schijnpoort) komen diverse verbindingen samen: interregionale treinen, het voorstadsnet, de sneltram en verschillende busverbindingen via de Brialmonttangente (snelwegbussen, HOV-bussen en ondersteunende buslijnen). Die worden aangevuld met snelle regionale en stedelijke fietsverbindingen. De stapsgewijze uitbouw van dit multimodaal aanbod creëert voor de stedelijke noden op langere termijn (na 2030) kansen voor de ontwikkeling van nieuwe toplocaties onder meer voor bijkomende kantoren. De planning van deze zones is nu reeds aan de orde binnen het proces Ringstad. Deze stationsomgevingen versterken hun regionale focus, met ook hier aandacht voor multifunctionaliteit, levendigheid en ruimtelijke kwaliteit.

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

In het kader van de werken aan de Oosterweelverbinding zal het station van **Antwerpen-Luchtbal** in de toekomst grondig heringericht worden. Zo krijgt het station een stedelijk plein langs de zijde van de wijk Luchtbal en zal het beter aansluiten op de kern van Merksem dankzij het Ringpark Groenendaal. Rond het

REGIONALE SCHAKELS

station worden kansen benut voor vernieuwing en verdichting, met zowel wonen, kantoren, productieve bedrijvigheid als voorzieningen. Door een versterkt multimodaal aanbod, in combinatie met ruimtelijke ingrepen, fungeert de knoop Luchtbal als een hefboom voor de stedelijke doorontwikkeling van de ruimere omgeving, waaronder de contactzone Noorderlaan.

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

Op Linkeroever wenst stad Antwerpen dat het station **West** wordt uitgebouwd als belangrijke overstap- en bestemmingsknoop.

Tot slot zullen ook de park & rides aan de rand van de stad fungeren als interregionale mobiliteitsknopen. Hier kunnen bezoekers op een vlotte manier de overstap maken van de auto op het openbaar vervoer en deelmobiliteit. In de park & rides komen hoogfrequente tram- en/of buslijnen en verschillende fietsroutes samen.

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

BOULEVARDS

Het historisch gegroeid netwerk van boulevards vervult een meervoudige rol. De boulevards fungeren als belangrijke verbindende assen in het mobiliteits-, groenblauw en energienetwerk. Gezien de verschillende ruimteclaims zal een innovatieve aanpak bij (her)inrichting van boulevards noodzakelijk zijn. Boulevards zetten in op volgende kwaliteiten.

Continuïteit: de boulevards bieden structuur, oriëntatie en herkenbaarheid. Ze brengen verschillende modi samen die de stad en de regio verbinden. Ze nemen ook een belangrijke rol op in het infrastructuurlandschap, als parkverbinding of groene ontsluitingsweg. Zo verbinden ze grotere robuuste groenstructuren van de stad, vervullen ze een belangrijke rol in het ecologische netwerk en de biodiversiteit in de stad.

Variëteit: Langsheen de as zijn een veelheid aan functies aanwezig, zowel in type programma als in attractieniveau (buurt, wijk, stad of regio). Dit creëert een gevarieerde accentwaarde langsheen de as.

Verbinding: De boulevards rijgen verschillende multimodale knopen en schakels aan elkaar. Niet alleen de beweging langsheen de as, maar ook de verbetering van de oversteekbaarheid en doorwaadbaarheid vanuit de omliggende wijken is een belangrijke opgave. Het zijn vaak contactzones waar verschillende wijken samenkomen. Op die manier zorgen ze ook voor een bepaalde centraliteit. De boulevards worden een belangrijk onderdeel van het sociaal-ruimtelijk weefsel in de stad dat inzet op beweging en ontmoeting. Bijzondere aandacht gaat uit naar de functionele en ruimtelijke kwaliteit van de multimodale knopen.

Belevingswaarde: De boulevards hebben als belangrijke stedelijke ruimten een hoge belevingswaarde, bepaald door zowel de inrichting van de publieke ruimte als de aangrenzende bebouwing.

Elke boulevard heeft zijn eigen specifieke kenmerken, kansen en ontwikkelingspotentieel. Deze variëren niet enkel tussen de boulevards maar kunnen ook veranderen langsheen de opeenvolgende segmenten van een boulevard. De ligging, de nabije omgeving en de maatvoering beïnvloeden de ruimtelijke mogelijkheden van de boulevards. In de gemengd stedelijke gebieden draagt de ruimtelijke ontwikkeling langsheen boulevards steeds bij aan de versterking van het bebouwd weefsel. Ruimtelijke intensivering kan hier – op maat van de plek - opportuniteiten bieden voor een hoger ruimtelijk rendement, een betere connectie tussen de nabijgelegen wijken en de vrijwaring van minder goed gelegen of bereikbare locaties. Sommige boulevards combineren hoge gevels met een smal gabariet, waardoor sterke, negatieve 'street canyon'-effecten zijn ontstaan. Dit vereist gerichte ruimtelijke ingrepen, zoals ontpitting en perforatie, in de strijd tegen hitte-eilandeffecten en blootstelling aan luchtvervuiling.

Waar mogelijk worden boulevards ook ingezet voor de versterking van de landschappelijke integratie en de creatie van groenblauwe verbindingen langs en over de boulevard. Hierdoor kan de versnippering of barrièrewerking verminderd worden. Dit versterkt hun belangrijke rol als verbindende schakel tussen de verschillende groengebieden in en rond de stad.

De herinrichting van deze assen komt het comfort en de leefbaarheid van de ruime omgeving ten goede. De inrichting van boulevards besteedt aandacht aan vergroening, voldoende schaduwcreatie, comfortabele en veilige wandel- en fietspaden en verblijfskwaliteit van de publieke ruimte. De assen zijn vaak een schakelpunt in de omliggende trage wegenstructuur.

Het SRA identificeert gedifferentieerde perspectieven voor de boulevards. Voor de boulevards die een verkeerskundige en/of ruimtelijke transformatie zullen ondergaan, zal een geïntegreerd ruimtelijk, leefbaarheids- en verkeerskundig streefbeeld de samenhang verzekeren.

Zoals reeds omschreven in de stedelijke kernen van de 20e eeuwse gordel zal de districtentram een belangrijke nieuwe stedelijke boulevard vormen die de verschillende kernen met elkaar verbindt. De omgeving van de districtentram wordt uitgewerkt binnen bovenstaande principes. Het tracé van de districtentram zal via ontwerpend onderzoek en in overleg met de districtsbesturen verder verkend worden. De aanleg van de districtentram zal gefaseerd gebeuren, waarbij minder complexe trajectonderdelen versneld uitgevoerd en in gebruik kunnen genomen worden.

Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, engageert stad Antwerpen zich tot volgende gebiedsgerichte projecten:

- de verdere ruimtelijke ontwikkeling rondom station Antwerpen-Centraal;
- de verdere ruimtelijke ontwikkeling rondom station Antwerpen-Berchem;
- de verdere ruimtelijke ontwikkeling rondom station Antwerpen-Zuid;
- de verdere ruimtelijke ontwikkeling rondom station Antwerpen-Luchtbal;
- de voorbereiding van een toekomstig station Antwerpen-Schijnpoort;
- de voorbereiding van een toekomstig station West;
- de voorbereiding van een districtentram.

Deze oplijsting is niet exhaustief. De acties worden verder gebundeld en toegelicht in het actieprogramma.



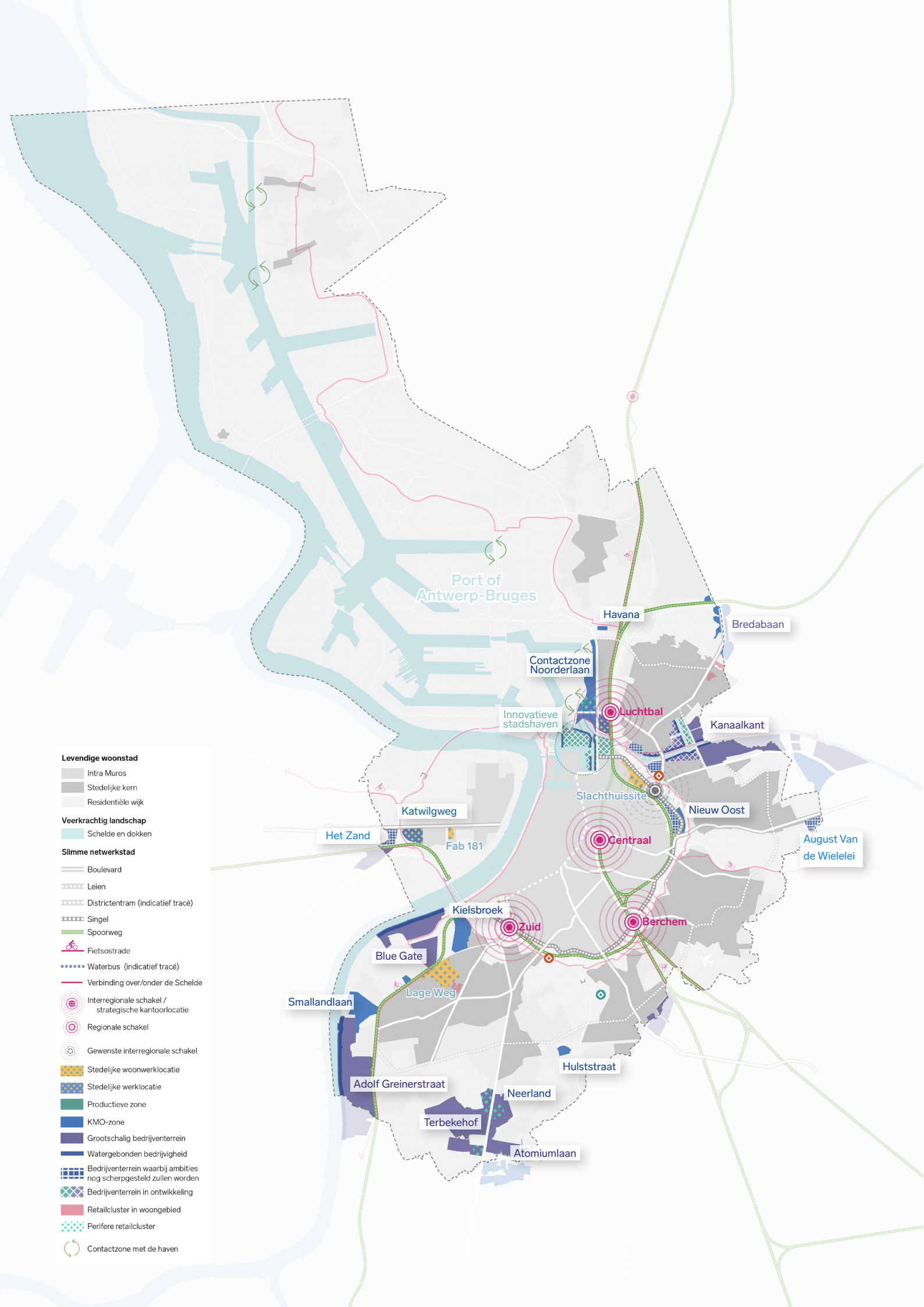
Park & Ride Merksem © LUCID

6

Verweven waar kan, scheiden waar moet

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





VERWEVEN BEDRIJVIGHEID

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

Bij verweving moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke kenmerken van de omgeving. De grootte van de site, de morfologie van zijn omgeving en de aanwezige bedrijfsgebouwen of infrastructuur beïnvloeden mee het de haalbaarheid en het succes van de beoogde verweving. Tegelijk wordt rekening gehouden met de draagkracht van de omgeving en de eventuele impact op omwonenden. Zo moet de overlast door bijvoorbeeld geluid, geur en logistiek zo veel mogelijk worden beperkt. Mitigerende maatregelen kunnen worden opgelegd. Ook verkeersveiligheid krijgt bijzondere aandacht. Sommige activiteiten zijn omwille van hun impact niet te verweven in een buurt met een hoog aandeel aan bewoning. Dankzij het hanteren van duidelijke randvoorwaarden zorgt stad Antwerpen ervoor dat bedrijven met een te grote impact niet verweven worden. Deze niet of moeilijk verweefbare activiteiten moeten een plek kunnen vinden op gezoneerde bedrijventerreinen.

Omdat net als in andere steden ook in Antwerpen ruimte voor bedrijvigheid onder druk staat, besteedt Antwerpen extra aandacht aan het behoud van voldoende ruimte voor economie. Ook in nieuwe projecten moet voldoende ruimte voor economie worden ingepast. In de Transformatieleidraad en

in de beleidsnota ruimtelijke economie worden daarvoor richtlijnen ingebouwd.

In de binnenstad bieden het sterke sociale weefsel en het aanwezige patrimonium veel kansen aan kleinschalige bedrijvigheid, aan creatieve initiatieven en handel. De 20e eeuwse gordel biedt meer ruimte voor grotere bedrijvigheid. Daar wordt ingezet op gemengde woon- en werkgebieden.

In stedelijke centra wordt vrijkomende ruimte, zoals lege handelspanden en oude bedrijfslocaties, prioritair ingezet voor multifunctionele versterking: kleinschalige stedelijke maakindustrie, ateliers, creatieve ruimten (dit kan ook nachtleven zijn), zorgfuncties, dienstverlening, voorzieningen etc. Ook elders bieden winkelstraten, horecakernen en commerciële linten kansen om de ‘levendige plint’ te benutten voor de integratie van kantoren, diensten en maak-activiteiten in leegstaande handelspanden. Wanneer grotere bedrijvige sites en onderbenutte (bedrijfs)gebouwen vrijkomen, is het zinvol om een herinvulling in functie van nieuwe economische activiteiten te onderzoeken.

Kantoren zijn per definitie verweefbaar binnen de gemengde stedelijke gebieden en horen bij voorkeur thuis in de stad in plaats van op bedrijventerreinen, tenzij ze daar de andere bedrijvigheid ten goede komen of als katalysator voor het gebied fungeren.

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

BEDRIJVIGE KNOPEN

Bedrijvige knopen zijn plekken in het stedelijk weefsel met opportuniteiten voor de inbedding van kleinschalige economische activiteiten, zoals

kantoren, maakbedrijven en logistiek. In de bedrijvige knopen is het beleid gericht op het behouden en stimuleren van de economische dynamiek en de verweving van bedrijven in het stadsweefsel. Hier bevinden zich vaak bijzondere mogelijkheden voor de inbedding van (kleinschalige) kantoren, maak- en ambachtelijke bedrijven en logistieke activiteiten. Ook voorzieningen en handel kunnen er een plek krijgen.

(indicatief 1.500 – 5.000 m²), weliswaar onder voorwaarden en in evenwicht met de andere functies. In stedelijke werklocaties kunnen activiteiten zoals creatieve en zakelijke dienstverlening, maakbedrijven, ambachten en voedselbewerking een plek krijgen. De omgeving kent een hoge densiteit, een hoogwaardige en stedelijke uitstraling en een goede doorwaadbaarheid.

STEDELIJKE WOONWERKLOCATIES

Stedelijke woonwerklocaties zijn actieve of voormalige bedrijfssites die getransformeerd worden ten voordele van gemengde economische en woonfuncties. De omgevingskwaliteit van stedelijke woonwerklocaties is steeds hoogwaardig en stedelijk. Dit zijn bij uitstek locaties waar wonen wordt ontwikkeld complementair aan (vaak historisch) aanwezige bedrijvigheid. De bedrijvige activiteiten zijn verenigbaar met de woongelegenheden. In stedelijke woonwerklocaties kunnen autonome kantoren worden toegelaten van gemiddelde grootte

STEDELIJKE WERKLOCATIES

In laatste instantie zijn er ook enkele gebieden die hoofdzakelijk een economische roeping kennen, maar in een beperkte mate ook een woonopportunity kennen. Dit is gekoppeld aan de specifieke locatie die interessant is voor woonfuncties en bijhorende voorzieningen. De verruiming van de functies laat toe om een geleidelijk overgang te maken naar de omliggende woonwijken of om een stedelijke wand af te bouwen. De functies zijn eerder naast elkaar gelegen dan sterk verweven. De economische functies in de stedelijke werklocaties hebben vaak een grotere schaal dan in de stedelijke woonwerklocaties.



Katwilgweg © Jasper Leonard

BEDRIJVENTERREINEN



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

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

Voor industriële bedrijvigheid kan het aangewezen zijn om bufferzones te voorzien tussen de bedrijvigheid en het nabijgelegen woongebied. Deze bufferzone kan ook dienstdoen als een groenverbinding of voor waterbuffering. De

buffer wordt zo een 'win-winzone' tussen wijk en bedrijvigheid. Aanvullend stimuleert en faciliteert stad Antwerpen de klimaatrobuuste inrichting van bedrijventerreinen waarbij vergroening en ontharding voorop staan.

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

Bedrijventerreinen kunnen een belangrijke rol spelen in het stedelijk energiesysteem, als bron van elektriciteit en groene warmte uit o.a. restwarmte en biomassa. Stad Antwerpen faciliteert het uitwisselen van stromen tussen bedrijven, zodat er geen energie verloren gaat en het voor bedrijven aantrekkelijk wordt om de opwekking van hernieuwbare energie te maximaliseren. Op verschillende plekken in Antwerpen reikt het potentieel van bedrijventerreinen zelfs verder en kunnen ze hun stedelijke omgeving mee voorzien van duurzame warmte en elektriciteit.



De Schelde en het Albertkanaal kunnen ingezet worden voor het transport van duurzame energie zoals waterstof. De vrijwaring van watergebonden bedrijvigheid en voldoende kades langsheen beide waterlopen is dan ook een belangrijke doelstelling.

Stad Antwerpen streeft ernaar om water- en spoorgebonden bedrijvigheid zoveel als mogelijk naar de (grootschalige) multimodale overslagpunten over te brengen. Bestaande bedrijventerreinen worden geherwaardeerd, leegstaande bedrijfsgebouwen en sites worden opnieuw ingevuld met bedrijfsactiviteiten. Ze stimuleert tijdelijke invullingen in afwachting van een permanent hergebruik.

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

GROOTSCHALIGE BEDRIJVENTERREINEN

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

KMO-BEDRIJVENTERREIN

KMO-bedrijventerreinen zijn voornamelijk gericht op middelzware en lichte industrie, met eventueel ook ambachten, logistiek en distributie. De terreinen hebben nood aan een goede bereikbaarheid voor

wegverkeer. Een KMO-terrein heeft baat bij een relatief hoogwaardige omgevingskwaliteit met een coherente uitstraling. Het kent een mix van kleine en middelgrote percelen. Ondersteunende diensten zijn mogelijk, waaronder kleinschalige kantoorachtigen.

Stad Antwerpen selecteert 'Het Zand' als ontwikkelingslocatie voor een nieuw lokaal bedrijventerrein in het stedelijk gebied. De site is strategisch gelegen: ze paalt aan de Katwilgwegsite en een bedrijventerrein op het grondgebied van Zwijndrecht, is ontsloten door openbaar vervoer en heeft een optimale connectie met de Ring en de E17. Bij de ontwikkeling wordt een zuinig ruimtegebruik nagestreefd en bijzondere aandacht gegeven aan de landschappelijke inpassing en groene dooradering van de site.

PRODUCTIEVE ZONES

Productieve zones zijn bedrijventerreinen met een flexibele economische invulling. Ze worden gekenmerkt door een hoogwaardige omgevingskwaliteit, de nabijheid van en een sterke link met het stedelijke weefsel. Bedrijvigheid van verschillende schalen en types komen hier samen. Zo bieden ze ook meer ruimte voor ondersteunende diensten en kantoren. Productieve zones spelen in op de ruimtevraag van (lichte) industriële bedrijvigheid, klassieke ambachten en logistiek en distributie, op zoek naar hoogwaardige locaties nabij de stad. Er is aandacht voor lokale productie, maatwerk, en het delen van productieprocessen. Specifiek onderscheiden ze zich van de andere type bedrijventerreinen door een betere multimodale ontsluiting. Daardoor is in ondergeschikte mate een mix mogelijk voor ondersteunende functies zoals horeca of maakplekken, die de omgevingskwaliteit verhogen. De hoofdfunctie, bedrijvigheid, mag hierdoor evenwel niet gehinderd worden.

VOORZIENINGEN OP BEDRIJVENTERREINEN

Het is de intentie van stad Antwerpen om bedrijventerreinen maximaal te reserveren voor KMO's, productieactiviteiten en andere ondersteunende diensten. Ze wil een compensatieplan opstellen voor de onbruikbare paarse zones.

Als algemeen uitgangspunt horen voorzieningen dan ook thuis in het gemengd stedelijk weefsel, en niet op bedrijventerreinen. In een aantal gevallen kunnen toch voorzieningen op bedrijventerreinen worden gevestigd. Deze voorzieningen zijn steeds ondergeschikt aan de economische functie, en mogen de bedrijvigheid niet belemmeren.

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

Ook voorzieningen die omwille van hun schaal of impact niet verweefbaar zijn met de woonfuncties, kunnen uitzonderlijk op specifieke bedrijventerreinen worden gelokaliseerd. Zo is er de mogelijkheid om nightlife op bedrijventerreinen uitzonderlijk en nevensgeschikt toe te laten, maar enkel in bepaalde zoekzones. Stad Antwerpen wenst dus de mogelijkheid te creëren om op een aantal bedrijventerreinen nightlife te verweven.

Tenslotte kunnen ook voorzieningen worden geïntegreerd die het meervoudig ruimtegebruik van het bedrijventerrein ten goede komen. Dit kan zowel in ruimte, bijvoorbeeld sportvelden bovenop bedrijfsgebouwen of atelierruimten voor onderwijs, als in tijd: bijvoorbeeld seminarieruimten die buiten de werkuren ook voor particuliere evenementen beschikbaar zijn of waarbij leren op de werkplek sterk wordt gestimuleerd.

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

RETAIL(CLUSTERS)



WINKELGEBIEDEN

Winkelgebieden clusteren verschillende verkooppunten en verschillende types winkelruimten. Ze bieden een voorzieningenstructuur in de stad en bevorderen zo de leefbaarheid van buurten en woonwijken. Verschillende schaalniveaus van winkelgebieden worden onderscheiden, die door hun verschillende invloedssfeer telkens een ander type detailhandel aantrekken.

Kernwinkelgebieden zijn herkenbare, afgebakende gebieden met een mix van handel, dienstverlening, horeca en wonen, in relatie tot andere stedelijke functies. Hun bereik is afhankelijk van de historische ontwikkeling, de locatie en de multimodale bereikbaarheid. Het aanbod kan zowel een lokaal, bovenlokale tot zelfs regionale, bovenregionale of internationale uitstraling kennen wat zich reflecteert in de grootte, de dichtheid en mix van functies. Buurtwinkelgebieden hebben een duidelijke wijkverzorgende functie en focussen op eerder lokale voorzieningen op maat van de wijk.

GROOTSCHALIGE RETAILCLUSTERS

De gezoneerde grootschalige retailclusters bevinden zich op multimodaal goed bereikbare locaties, zowel voor de aantrekking van bezoekers als voor de toelevering van goederen. Stad Antwerpen stimuleert en faciliteert de klimaatrobuuste inrichting van

grootschalige retailclusters.

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

Grootschalige retailclusters in woongebied

zijn concentraties van vijf of meer grootschalige winkelruimten die op wandelafstand van elkaar liggen binnen woongebied. In die retailclusters wordt gefocust op grootschalige wijkverzorgende detailhandel, gelet op hun ligging in woongebied. De samenhang van de clusters wordt geoptimaliseerd. De **perifere retailclusters** liggen vaak in gebieden met een bestemming als kmo- of industriezone. In deze gebieden was een grote ruimte-inname mogelijk. Hier is vestiging mogelijk van grootschalige detailhandel met een assortiment waarvoor veel ruimte nodig is, zoals bijvoorbeeld meubelzaken, tuincentra, voertuigen- en doe-het-zelfzaken. Ook afhaalpunten van winkels of verkoopkanalen via e-commerce (met bijbehorende opslag of logistiek) kunnen zich in deze zone vestigen. De opgave ligt erin deze clusters nog verder te optimaliseren binnen de bestaande ruimte.

WINKELARME GEBIEDEN

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

NO-GO ZONES

Er bestaan ook gebieden bestemd voor o.a. industrie, bedrijvigheid, KMO of haven, waar omwille van ruimtelijke argumenten, mobiliteitscriteria en veiligheidsvoorschriften geen enkele vorm

van detailhandel wenselijk is. Voor bestaande detailhandel geldt een uitdoofbeleid. De specifieke gebieden waarover het gaat zijn opgenomen in de beleidsnota detailhandel.

Om de bovenstaande doelstellingen te bereiken, engageert stad Antwerpen zich tot volgende acties:

- opmaak van compensatieplannen voor paarse zones;
- gebiedsgericht project van het transformatiegebied Levendig Albertkanaal. Gebiedsgericht

Deze oplijsting is niet exhaustief. De acties worden verder gebundeld en toegelicht in het actieprogramma.



7

Actie programma

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

Het actieprogramma bestaat uit korte-, middellange- en langetermijnacties.

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



SAMENWERKEN AAN DE STAD VAN MORGEN

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

In de praktijk zijn vanzelfsprekend een groot aantal partners betrokken bij het bouwen aan de stad van morgen.

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

Talrijke organisaties staan mee in voor het voorzieningenaanbod in Antwerpen.

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

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

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

Binnen de stedelijke organisatie zal het SRA geoperationaliseerd worden in nauwe samenwerking tussen verschillende stedelijke beleidsdomeinen en -diensten en districten. Vanuit haar missie en rol als autonoom gemeentebedrijf zal AG Vespa een bijzondere bijdrage leveren aan het realiseren van heel wat acties in het SRA.

Kaderstuk “Realisatie van het SRA in partnerschap”:

Hier volgt een overzicht van strategische thema's en projecten waar een samenwerking met verschillende partners gewenst of reeds verwezenlijkt is om de doelstellingen van het SRA te realiseren.

Instrumenten en regelgeving:

Stad Antwerpen wil in dialoog gaan met Vlaanderen om de instrumenten uit te werken die bijdragen aan een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. Dit impliceert ook het vlot beschikbaar maken van data en kennis.

Stedelijke groei en bouwshift:

Stad Antwerpen wil met Vlaanderen en de buurgemeenten samenwerken om een strategie op te bouwen rond de regionaalstedelijke bevolkingsgroei. Hierbij spelen onder meer de bouwshift en de modal shift een grote rol.

Het Toekomstverbond:

Vele Vlaamse partners, buurgemeenten en burgers zijn al betrokken bij de uitrol van de verschillende pijlers onder het Toekomstverbond. We blijven hier verder aan bouwen.

Grote Verbinding brengt de Oosterweelverbinding, de overkappingen, de Ringparken en de Scheldebrug samen in één totaalproject, dat de komende jaren verder wordt uitgetekend en gebouwd.

De Nieuwe Rand is een belangrijk project voor het verbeteren van de mobiliteit, leefkwaliteit en klimaatrobuustheid in de oostrand van Antwerpen. Inwoners, lokale besturen, experts, burgerbewegingen, belangengroepen, bedrijven en het middenveld maken samen plannen voor de toekomst van de regio.

Grensoverschrijdende water- en natuurprojecten:

Stad Antwerpen werkt over de grenzen heen aan het versterken van het groenblauwe netwerk, van kleinschalige ecologische stapstenen tot en met de grote landschappelijke gehelen zoals beekvalleien en de Fortengordel. Voor de waterlopen worden zowel de respectieve beheerders zoals VMM en provincie als de buurgemeenten betrokken, aangezien de waterlopen grensoverschrijdend functioneren. Enkele andere voorbeeldprojecten zijn:

- het Sigmaplan, inclusief de heraanleg van de Scheldekaaien en Scheldeboorden, in samenwerking met Vlaanderen;
- het gebiedsprogramma Groen Kruis in samenwerking met de Provincie Antwerpen;
- het Nationaal Park Scheldevallei, inclusief Groenpool Linkeroever, in samenwerking met Regionale landschappen, Vlaanderen, en de betrokken gemeenten.

Multimodale knopen en Assen:

De gewenste opening van nieuwe stations en de vernieuwing van het weefsel rond de multimodale knopen vraagt om een diepgaand onderzoek en nauwe samenwerking met de bevoegde federale instanties zoals FOD Mobiliteit, NMBS, Infrabel alsook Vlaamse instanties zoals De Lijn.

De opwaardering van de verschillende multimodale assen is een gelaagde samenwerking, gekoppeld aan de beheerder van de weg. Stad Antwerpen vraagt aan Vlaanderen om verdere plan-initiatieven te nemen voor de opwaardering van verschillende assen, zoals de A12 te Wilrijk, in kader van de verbetering leefbaarheid in Antwerpen.

Integraal economisch beleid:

Vlaanderen en provincie Antwerpen zijn nauwe partners van stad Antwerpen voor de strategische aansturing van de gewenste economische ontwikkeling. Een voorbeeld is het verderzetten van het gebiedsprogramma Kanaalkant waar, ook de buurgemeenten nauw betrokken zijn.

Sterke link stad-Haven:

De Port of Antwerp-Bruges is een bijzondere partner voor stad Antwerpen. Antwerpen zal steeds nauw blijven samenwerken met betrekking tot o.a. mobiliteit, de uitwisseling van duurzame energie en de versterking van groenblauwe netwerken.

PLANNEN, REGULEREN EN REGISSEREN

VERTALING VAN DE STRATEGISCHE VISIE VAN HET SRA

Meting, scenariovorming en programmatie

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

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

Uitwerking van een Transformatieleidraad

Ter ondersteuning van de implementatie van het SRA en de uitrol van de Antwerpse Bouwshift in het bijzonder, maakt stad Antwerpen werk van een Transformatieleidraad. De Transformatieleidraad wordt ontwikkeld om de stadsvernieuwing gebiedsgericht aan te sturen. De leidraad vormt een referentiekader om transformatie- en verdichtingsvraagstukken in het ruimer perspectief van het bouwblok en de omgeving af te wegen, tegen de achtergrond van de programmatorische noden van de stad.

Evaluatie en vernieuwing van het instrument de stedelijke ontwikkelingskost (SOK)

Stad Antwerpen behoudt en verbreedt het instrument van de stedelijke ontwikkelingskost (SOK). De verbreding zal, met behoud en evaluatie

van het huidige instrument, inhouden dat aan bepaalde ontwikkelingen een verplichting tot vergroening wordt gekoppeld. Zo dragen private projectontwikkelingen op een transparante manier bij aan de vergroening en ontharding van de stad. De randvoorwaarden worden verfijnd bij de opmaak van het instrument.

Herziening van de bouwcode

Stad Antwerpen herzielt de bouwcode en zet in op vijf hoofdlijnen: garanderen van omgevingskwaliteit, kwalitatieve verdichting die gepaard gaat met ontharding en vergroening, een goede woningmix, ruimte voor economie en efficiënte parkeeroplossingen. Deze actie is lopend.

Opmaak van een woonbeleidsplan

Stad Antwerpen maakt een woonbeleidsplan op, dat niet alleen voor het stedelijk woonbeleid, maar ook voor het ruimtelijk beleid een belangrijk kader zal vormen. Het woonbeleidsplan zal een beleidsperspectief formuleren als antwoord op de kwantitatieve en kwalitatieve noden op de Antwerpse woonmarkt, vandaag en in de toekomst. Er zal een onderzoek gevoerd worden naar de wooncarrière van de Antwerpenaar. In het woonbeleidsplan zal onder meer aandacht besteed worden aan betaalbaar wonen, doelgroepwoningen, stadsvlucht, noden van jonge gezinnen en tweeverdieners, en een goede sociale mix. Dit perspectief zal mee sturend werken voor de woonprogrammering van de toekomstige transformatieprojecten waarin o.a. betaalbaar wonen een rol speelt. Ook de rol van studentenhuysvesting vraagt om een stadsbrede visie in het woonbeleidsplan. De samenwerking tussen de verschillende partners rond sociaal en betaalbaar wonen zal verdergezet en versterkt worden. Binnen het woonbeleidsplan kan verder bekeken worden welk regelgevend kader gewenst is om hier een bijdrage aan te leveren.

Opmaak van wijkvisies per stedelijke kern

Stad Antwerpen zal in nauw overleg met de districten werken aan de verfijning van de kernaftakelingen en de opmaak van een ruimtelijke visie voor de kernen en hun wijken. Deze wijkvisies zullen samen met de Transformatieleidraad het kader vormen om tot kwalitatieve transformaties te komen, die rekening houden met de eigenheid van de kernen en wijken van elk district.

Inventarisatie van het historisch waardevol patrimonium

Stad Antwerpen maakt een overzicht op van zijn waardevol patrimonium en zet in op de actieve monitoring hiervan. Dit helpt om te voorkomen dat het historisch karakter bij toekomstige renovaties verloren gaat.

Opmaak van lokale groenplannen en wijkwaterplannen

Stad Antwerpen stelt in navolging van het Groenplan Levendig Landschap, het Waterplan en het SRA lokale groen- en waterplannen op. De districtsgroenplannen zijn complementair aan het stadsbrede groenplan 'Levendig Landschap' dat in 2017 werd goedgekeurd. In deze plannen ligt de focus op de talrijke kleinere groengebieden die zich in en rond het bebouwd weefsel bevinden. Tegelijk wenst stad Antwerpen de groenblauwe dooradering van het stedelijk weefsel te versterken. In de groenplannen tekent ze onder meer een groenblauw netwerk uit dat bestaande groene ruimten met elkaar en met de grote landschappen verbindt en dat in staat is om meer verkoeling aan te bieden. Met de wijkwaterplannen ambieert stad Antwerpen om de robuustheid van het watersysteem te verhogen en de watercascades gebiedsgericht toe te passen.

Investeren in strategisch groen

Stad Antwerpen verwerft strategische gronden voor het maximaal bewaren van groene ruimten en in functie van bebossing.

Opmaak van een visie voor de ruimtelijke inpassing van warmtenetten

Om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn, zet stad Antwerpen in op de uitbouw van duurzame alternatieven voor fossiele brandstoffen. Warmtenetten laten toe om warmte uit te wisselen, collectief te produceren en te verdelen. De ruimtelijke configuratie is bepalend voor de toekomstige aansluitingsmogelijkheden.

Opmaak van compensatieplannen voor paarse zones

Stad Antwerpen behoudt op zijn grondgebied maximaal de huidige oppervlakte aan paarse zones in functie van bijkomende noden, zoals de herlocalisatie van niet-verweefbare bedrijfsactiviteiten, de vestiging van nieuwe bedrijven en uitbreidingen van bestaande bedrijven. Indien bepaalde stedelijke paarse gebieden niet gehandhaafd kunnen worden omwille van de ruimtelijke inpasbaarheid of de omgevingsimpact, zal dit gecompenseerd worden met een evenredig aanbod ruimte voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Er kan eventueel bijkomende ruimte voor bedrijvigheid voorzien worden naarmate Ringstad vorm krijgt. Daarnaast implementeert stad Antwerpen een actief beleid om de no go-zones voor retail af te dwingen.

Opmaak en herziening van RUP's en BPA's

Vandaag maakt stad Antwerpen reeds verschillende ruimtelijke plannen op die al in lijn liggen met de visie uit het SRA. Deze strategische en gebiedsgerichte RUP's zijn bijvoorbeeld RUP Vogelzang, RUP Innovatieve stadshaven, RUP De Lageweg en RUP Dorpsversterking Berendrecht-Zandvliet.

Stad Antwerpen zal – indien nodig – nieuwe RUP's opmaken en/of bestaande RUP's of BPA's herzien ter uitvoering van het SRA. Hierbij zijn alvast het RUP 2060 en het RUP Binnenstad geïdentificeerd als te herzien in functie van onder meer de doelstellingen met betrekking tot hernieuwbare energie.

GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN

MONITORING EN EVALUATIE VAN HET SRA

Regelmatige monitoring en evaluatie van het SRA

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

De doelstellingen van het SRA zullen daarom systematisch worden gemonitord. Dat laat toe om de gerealiseerde voortgang in kaart te brengen en te evalueren. Zo kan het SRA ook inspelen op de evoluerende context, randvoorwaarden en noden. Stad Antwerpen zal evalueren of doelstellingen aan het juiste tempo worden gerealiseerd en welke onvoorziene effecten zich voordoen als gevolg van de veranderende context. Zo zal ze onder meer de ruimteboekhouding van de paarse zones (bedrijventerreinen) mee opnemen in de monitoring.

Stad Antwerpen zal, in samenwerking met partners, via gebiedsgerichte projecten uitvoering geven aan de ruimtelijke toekomstvisie van het SRA. Dit actieprogramma omvat een niet-limitatieve oplijsting van de belangrijkste gebiedsgerichte projecten die op het moment van opmaak van het SRA gevalideerd zijn. Stelselmatig zullen bijkomende gebiedsgerichte projecten worden opgestart.

Vele van deze projecten zijn reeds opgestart. Het ruimtelijk beleid dat in het SRA is vastgelegd, wordt immers reeds enkele jaren voorbereid en kende dus reeds zijn doorwerking in de recente gebiedsgerichte projecten.

STERKE WIJKEN MET HOGE LEEFBAARHEID

De realisatie van sterke wijken met een hoge leefbaarheid is één van de belangrijkste pijlers van dit SRA. Daarom zal stad Antwerpen in de volgende jaren een groot aantal kleine en grote ontwikkelingen opstarten, verspreid over de kernen en wijken. Deze projecten zullen uitvoering geven aan de ambitie van Antwerpen om de meest leefbare stad van het land te zijn, met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken. Gezien de omvang en het evolutief karakter van het aantal projecten, worden zij niet opgenomen in het actieprogramma van het SRA.

Linkeroever Klimaatneutraal in 2030

Na de Europese selectie van Antwerpen als één van de 100 'Climate Neutral Cities' heeft stad Antwerpen beslist om Linkeroever tegen 2030 volledig klimaatneutraal te maken, als piloot voor de andere stadsdelen. De vereiste maatregelen en commitments worden vastgelegd in een 'Climate City Contract'. De focus ligt zowel op klimaatmitigatie als -adaptatie.

VAN STADSBREDE TOT LOKALE GROENBLAUWE EN DUURZAME VERSTERKING

In dit hoofdstuk worden projecten benoemd die inzetten op de versterking van de grootschalige groenblauwe structuren. Daarnaast zullen er ook vele kleinschalige ingrepen en projecten plaatsvinden die bijdragen aan de doelstellingen van lokale groenblauwe versterking.

Herinrichting Scheldeboorden Linkeroever

Om de stad te beschermen tegen mogelijke overstromingen, worden de dijken opgehoogd. Stad Antwerpen wil de dijkophoging aangrijpen om niet alleen Sint-Anneke Plage in volle glorie te herstellen, maar ook om de bestaande horeca rechtszekerheid te geven en langs de linker Schelde-oever een groene wandelpromenade en een park aan te leggen. Het projectgebied loopt vanaf de grens met Burcht tot aan de grens met Zwijndrecht. De dijkverhoging vermijdt een verdere achteruitgang van de slikken en schorren langs de linker Schelde-oever en waar er toch inname van deze habitat is, worden compensaties voorzien. 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.

Beken van Ekeren

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

Opstalvallei

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

Schijnvallei

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

Groencorridors

Stad Antwerpen maakt werk van de realisatie van groencorridors die de natuurlijke landschappen met elkaar verbinden en zo bijdragen tot het groenblauw netwerk. In het noordoosten werkt ze mee aan het provinciaal gebiedsprogramma Groen Kruis, dat ernaar streeft om de open-ruimtegebieden in de noordoostelijke rand rond Antwerpen met elkaar te verbinden. In het zuiden werkt stad Antwerpen aan een 'Stadsrandbos', waarbij het openruimtegebied tussen Cleydael, Klaverblad, de recreatiecluster aan de Moerelei, het Terbekehof en het Ferrarisbos opgewaardeerd en versterkt wordt.

RINGSTAD MET RINGPARKEN

De verschillende projecten in het kader van De Grote Verbinding worden steeds apart benoemd onder het overkoepelend transformatiegebied. De projecten kennen een eigen dynamiek in ontwerp en uitvoering, maar staan elkaar niet in de weg.

Transformatiegebied Groenendaal***Ringstad Groenendaal***

De Connecterende Vallei krijgt aan het stadsproject kap Groenendaal nieuwe randen met heldere frontbebouwing. Langs de Connecterende Vallei zal de rand verder afgebouwd worden, rekening houdende met de waterhuishouding.

Aan de potentiële toekomstige Stadsserre wijkt de bebouwing terug om een voldoende breed en continu Ringpark te garanderen. Dankzij een herontwikkeling van de bestaande terreinen kunnen nerven rechtstreekse verbindingen maken tussen de woonwijken en het Ringpark. Ten westen van de spoorwegberm ligt nog een groot ontwikkelingspotentieel, dat kan bijdragen aan de verdichting en de versterking van de multimodale knoop Luchtbal.

Kap Groen Hart

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

Ringpark Groenendaal

Luchtbal en Merksem krijgen een groot nieuw park dat beide wijken met elkaar verbindt ter hoogte van de Groenendaallaan. Een voetgangers- en fietsverbinding zorgen voor een veilige doorsteek. Het station van Luchtbal wordt opgewaardeerd tot een multimodale interregionale schakel. Het Ringpark omvat ook een mogelijke Stadsserre.

Transformatiegebied Lobroekdok***Ringstad Lobroekdok***

De nieuwe gemengde woonwijk aan de

Slachthuisite zorgt voor een sterke en levendige rand langs de Singel en een heldere afbakening van het Ringpark Lobroekdok. De nerven zorgen voor een sterke verbinding tussen het Spoorpark ter hoogte van Park Spoor Noord en het Ringpark. Op de kop van het Lobroekdok wordt een nieuwe ontwikkeling voorzien die bijdraagt aan de gewenste verdichting rond de multimodale knoop Schijnpoot. De overkapping kan de nodige condities creëren voor een doorontwikkeling van de driehoek tussen Albertkanaal en Sportpaleis met een meer gemengde economische invulling, en kan een betere verbinding tussen de achterliggende wijk Kronenburg en het Ringpark mogelijk maken.

Kap Sportpaleis

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

Ringpark Lobroekdok

Ringpark Lobroekdok ligt tussen de oevers van het Albertkanaal en het Lobroekdok. Het zorgt voor een verbinding tussen Merksem, Kronenburg en wijk Dam. Het park zal bestaan uit een waterlandschap voor natuur en mens, met ruimte voor sport, spel, natuur, evenementen en water.

Transformatiegebied Het Schijn***Ringstad Het Schijn***

Ringstad Het Schijn pakt de 'rafelranden' aan langsheen het hele Ringpark en creëert nieuwe levendige gevels en verbindende nerven. Halfopen bouwblokken aan de Ten Eekhovellei-Lakborslei en aan het Rode Kruisplein worden vervolledigd.

Aan de Singel ter hoogte van Spoorpark Oost is een nieuwe ontwikkeling mogelijk. Aan de binnenzijde van het Ringspoor ligt het Spoorpark Oost, met sterke aansluitingen op de omliggende wijken. Na

overkapping kunnen er meer verbindingen komen tussen Ringpark en Spoorpark en zullen de nerven tussen binnen- en buitenstad worden doorgetrokken. Ter hoogte van het Spoor Oost wordt een groene KMO-zone gerealiseerd die de levendige stadsrand langs de Singel afbouwt.

Ringpark Het Schijn

Ringpark het Schijn vertrekt aan de zuidkant van Schijnpoort en loopt tot aan het Rivierenhof. Het park zorgt voor meer groen en voor een betere waterbuffering. Er wordt sterk ingezet op het creëren van nieuwe levendige gevels langs de Connecterende Vallei en nieuwe toegangen tot het Ringpark als belangrijke aansluitingspunten van de nerven. Het aanpakken van de ‘rafelranden’ is langsheen het gehele Ringpark Het Schijn van belang.

Transformatiegebied Groene Vesten

Ringstad Groene Vesten

Zowel de binnen- als de buitenzijde van de Ringzone kent vandaag reeds hoofdzakelijk kwalitatieve voorkanten aan de Singel en de Connecterende Vallei. Bij verdere ontwikkeling wordt gekozen voor een asymmetrische bebouwing langsheen de Singel.

Nieuw Zurenborg wordt ontwikkeld tot een nieuw gemengd woongebied met een belangrijk aandeel groen voor de wijk, een helder stedelijk front aan de Singel en een groene ruimte aan de zijde van het spoorweglichaam. In de toekomst komt het zwaartepunt van de groene publieke ruimte op de overkapping te liggen. Op dat moment zullen ook de stadsprojecten Luisbekelaar en Joe English gerealiseerd kunnen worden.

Bijkomende verdichtingen binnen de invloedssfeer van de multimodale knoop Berchem station zullen eerder beperkt blijven. De Belgacom- en Postsite wordt herontwikkeld en krijgt een levendige rand langs de Singel. Met de ontwikkeling van het terrein tussen de Grote Steenweg en het Park Brialmont wordt geïnvesteerd in een nieuwe dynamiek voor

deze zone. Het stadsproject Cultuurpark (met ten noorden van de Ring de Kunstcampus de Singel en het sportcomplex Wezenberg, en ten zuiden Antwerp Expo en hotel Crown Plaza) voorziet in een verdere verdichting van deze toplocatie.

Er wordt onderzocht of bebouwing op parking Desguinlei haalbaar is. In Ringpark Groene Vesten wordt de Singel hoofdzakelijk aan de binnenstadzijde afgebouwd. Aan de buitenstadzijde wordt ruimte gelaten aan de ontwikkeling van Pomppark Zuid.

Ringpark Groene Vesten

Ringpark Groene Vesten rijgt de wijken langs de beide kanten van de Ring aan elkaar. Het Ringpark is zo'n 450 voetbalvelden groot en loopt langs beide kanten van de zuidoostelijke Ring, van het station Antwerpen Zuid tot aan het knooppunt met de E34/E313. Ringpark Groene Vesten bundelt de leefbaarheidsprojecten 'Longitudinaal Ringpark' en 'Bermen van knoop tot Lemanstraat'.

Transformatiegebied Zuid

Ringstad Zuid

De nieuwe gemengde woonwijk Nieuw Zuid zorgt voor sterke en levendige gevels aan Ringpark Zuid. Bijkomende ontwikkelingen worden voorzien op het tracé van de oude Singel langs het nieuwe Leienpark, met groene nerven die van de omliggende woonwijken naar het Ringpark lopen. Dit stadsproject Oude Singel ligt binnen de invloedssfeer van de multimodale knoop Zuidstation en kan, net als de zone rond de Kielsevest, in zijn morfologie en programma bijdragen tot de gewenste verdichting rondom deze knopen. Het stadsproject Jan De Voslei wordt zowel aan de stedelijke boulevard zelf als aan de Connecterende Vallei afgewerkt met sterke randbebouwing. De site rond de Groothandelsmarkt kan herontwikkeld worden dankzij de verplaatsing van de Emiel Vloorsstraat. Langs het water, aan de voet van de toekomstige Scheldebrug en op het

kruispunt van de Kaaïen en het Ringpark, situeert zich een plek voor grootstedelijke activiteiten. Het betreft een uitzonderlijke locatie die wacht op een uitzonderlijk programma.

Ringpark Zuid

Ringpark Zuid zorgt voor nieuwe verbindingen voor groen en ecologie, voor voetgangers en fietsers tussen de wijken van het Kiel, Antwerpen-Zuid en Brederode. Dankzij de herinrichting van knoop Zuid en de overkapping van de A112 komt er meer ruimte vrij, waardoor er plaats is voor Ringpark Zuid. De nieuwe gemengde woonwijk Nieuw Zuid zorgt voor sterke en levendige gevels aan Ringpark Zuid.

Jan de Voslei en Emiel Vloorsstraat

Ter hoogte van de Jan de Voslei zal de A12 over een lengte van 620 m overkapt worden. Het stadsproject Jan De Voslei wordt zowel aan de stedelijke boulevard zelf als aan de Connecterende Vallei afgewerkt met sterke randbebouwing. De Connecterende Vallei wordt doorgetrokken langsheen de Kolonel Silvertoplaan als royale groene verbinding tussen het Kielpark en het Ringpark Groene Vesten. De site rond de Groothandelsmarkt kan herontwikkeld worden dankzij de verplaatsing van de Emiel Vloorsstraat.

Scheldebalkon en Scheldebrug

Ter hoogte van de Kennedytunnel wordt de kaaizone heringericht als schakel voor zachte mobiliteit tussen de nieuwe bedrijvenzone Blue Gate, de stadswijk Nieuw Zuid en de Kaaïen. Het Scheldebalkon vormt het landhoofd voor de nieuwe Scheldebrug, die in Antwerpen de allereerste vaste oeververbinding over de Schelde zal vormen voor zachte weggebruikers. Langs het water, aan de voet van de toekomstige Scheldebrug en op het kruispunt van de Kaaïen en het Ringpark, situeert zich een plek voor grootstedelijke activiteiten.

Transformatiegebied Noordkasteel en West

Ringpark West

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

Sint-Anna knooppunt

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

Scheldetunnel

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

Ringpark Noordkasteel

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

GERICHTE VERDICHTING ROND MULTIMODALE KNOPEN EN ASSEN

Station Antwerpen-Centraal

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

Station Antwerpen-Berchem

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

Station Antwerpen-Zuid

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

Station Antwerpen-Luchtbal

De Ring wordt 850 meter overkapt ter hoogte van de Groenendaallaan en het station Antwerpen-Luchtbal. Fiets en openbaar vervoer worden vlot op elkaar afgestemd zodat combimobiliteit gestimuleerd wordt. De stationsomgeving wordt uitgebouwd als stedelijke ontwikkelingspool met een stadsontwikkeling inclusief een bovenlokale katalysator, een verbeterd mobiliteitsaanbod en kwalitatieve publieke ruimte.

Station Antwerpen-Schijnpoort

Stad Antwerpen wenst het station Antwerpen-Schijnpoort uit te bouwen tot volwaardig overstap- en bestemmingsknoop (na ingebruikname van een

spoorhalte op het Ringspoor). De realisatie van dit station kan dit hand in hand gaan met ruimtelijke transformaties in de stationsomgeving (Overkapping, Slachthuissite, Stuivenberg).

Station West

Stad Antwerpen wenst een nieuw overstap- en bestemmingsstation West op Linkeroever uit te bouwen, om de multimodale bereikbaarheid van dit stadsdeel verder te optimaliseren.

Districtentram

De districtentram zal als nieuwe tangentiële verbinding de samenhang tussen de verschillende stedelijke kernen optimaliseren. Het tracé van de districtentram zal via ontwerpend onderzoek en samen met de districten verder verkend worden. De realisatie zal gefaseerd gebeuren. Rondom de knooppunten van de districtentram kan gerichte verdicht worden, op maat van de context.

VERWEVEN WAAR KAN, SCHEIDEN WAAR MOET

Stad Antwerpen heeft over zijn grondgebied planmatig reeds verschillende trajecten lopen in functie van bedrijvigheid die uitvoering zullen geven aan dit SRA.

Transformatiegebied Levendig Albertkanaal

Voortbouwend op het toekomstplan Kanaalkant, werkt stad Antwerpen een geactualiseerde integrale visie uit voor de economische ontwikkeling langs het Albertkanaal en zijn onmiddellijke omgeving. De visie wordt waar nodig vertaald naar een gepast instrumentarium.

GEBIEDSGERICHTE PROJECTEN

Hefboomprojecten

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

Algemene legende

- | | |
|--|---------------------|
| | Ringstad |
| | Transformatiegebied |

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

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Deze lijst bevat de termen die enerzijds vaktechnisch zijn en anderzijds opgenomen zijn op de kaarten.

TERMINOLOGIE EIGEN AAN EEN BELEIDSPLAN

AG Vespa: het autonoom gemeentebedrijf voor vastgoed en stadsprojecten in Antwerpen.

BPA of bijzonder plan van aanleg: een plan dat het gewestplan verder verfijnt en stedenbouwkundige voorschriften oplegt welke verordende waarde hebben voor alle overheidsbeslissingen. Tegenwoordig worden geen BPA's meer opgemaakt, maar RUP's (zie verder). Toch zijn er nog geldige BPA's worden gebruikt als afwegingskader bij het behandelen van stedenbouwkundige vergunningen. Tegenwoordig worden geen BPA's meer opgemaakt maar vergelijkbare RUP's of Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (zie verder).

Beleidskader: een decretaal verplicht onderdeel van een beleidsplan dat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn bevat en waarin staat beschreven hoe en met wie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.

BRV of Beleidsplan Ruimte Vlaanderen: een beleidsplan dat op strategisch niveau en voor de langere termijn de krijtlijnen uitzet voor het ruimtelijk beleid voor Vlaanderen.

MER of milieueffectenrapportage: brengt de verwachte milieueffecten van een plan of project in beeld.

RUP of ruimtelijk uitvoeringsplan: een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt (bv. wonen, bos, economie, landbouw). Een RUP geeft uitvoering aan het beleidsplan en heeft verordende waarde voor alle overheidsbeslissingen. RUP's worden gebruikt als afwegingskader bij het behandelen van stedenbouwkundige vergunningen.

PBRA of Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen: een beleidsplan dat op strategisch niveau en voor de langere termijn de krijtlijnen uitzet voor het ruimtelijk beleid voor de provincie Antwerpen.

SRA of Strategisch Ruimteplan Antwerpen: een beleidsplan dat op strategisch niveau en voor de langere termijn de krijtlijnen uitzet voor het ruimtelijk beleid op het grondgebied van stad Antwerpen. Het bevat een strategische visie, een beleidskader en een actieprogramma. Het vervangt het s-RSA of strategisch ruimtelijk structuurplan (2006).

TERMINOLOGIE ALGEMENE EN SRA-SPECIFIEKE RUIMTELIJKE CONCEPTEN

Antwerpse bouwshift: een beleidskeuze om nieuwe ruimtevragen zoveel mogelijk binnen de reeds bebouwde ruimte op te vangen en tegelijk in te zetten op de vergroening van de stad.

Bouwshift: een Vlaamse beleidskeuze om de bijkomende ruimte-inname voor harde functies zoals wonen en industrie te doen afnemen naar 3 hectare per dag in 2025 en 0 hectare per dag tegen 2040.

Dissonante harmonie: stedenbouwkundig principe waarbij nieuwe ontwikkelingen niet steeds volledig in lijn hoeven te zijn met de reeds bestaande bebouwing, maar net kunnen afwijken als ze zodanig worden ingevuld dat ze iets toevoegen en op die manier toch deel van het geheel worden.

Draagkracht: het vermogen van een plek om nieuwe ontwikkelingen op te vangen, zonder dat het evenwicht, kwaliteit en identiteit worden verstoord.

Gemeenschapsvoorziening: functie die dient om de bevolking, ondernemingen en het verenigingsleven in hun behoeften te voorzien, doorgaans aangeboden door de overheid of, indien privaat, in principe zonder uitgesproken winst oogmerk. Het gaat om scholen, ziekenhuizen, kinderopvang, bepaalde vormen van ontspanning zoals sportsites, jeugdwerking, cultuurhuizen, wijkontmoetingslokalen en zo verder.

Klimaatadaptatie – adaptieve maatregel: het nemen van maatregelen ter aanpassing van de omgeving om in te spelen op de gevolgen van klimaatverandering.

Klimaatmitigatie – mitigerende maatregel: het nemen van maatregelen om klimaatverandering zoveel mogelijk tegen te gaan

Knooppuntwaarde: een indicator die weergeeft hoe goed een plek verbonden is met openbaar vervoer.

Korte afstandsstad: stedelijk concept waarbij gestreefd wordt naar compacte maar kwaliteitsvolle woonwijken met een mix aan functies zodat allerlei diensten en voorzieningen in de buurt beschikbaar zijn en de verplaatsingstijd, verplaatsingsafstand en de verplaatsingskost vermindert.

Leitfiguur: leidende ruimtelijke ontwikkelingsprincipes

Locatiebeleid: een sturend ruimtelijk beleid voor bedrijven, wonen en/of voorzieningen zodat nieuwe ontwikkelingen op de meest optimale plek terechtkomen.

Meervoudig ruimtegebruik: het gebruik van eenzelfde gebouw of ruimte voor meer dan één doel.

Minerale stad: het deel van de binnenstad bestaande uit het middeleeuws centrum en de dokken ten zuiden en noorden hiervan. De minerale stad kenmerkt zich door een sterk stenig karakter en een hoge bebouwingsdichtheid.

Multimodale knoop: een plek waar meerdere vervoersnetwerken met elkaar in verbinding staan en er eveneens voorzieningen zijn die de overschakeling vergemakkelijken.

Natura-2000: een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden om plant- en diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving te vrijwaren in functie van maximaal behoud van de biodiversiteit.

Ontpitten: in dense wijken of sterk verharde binnengebieden van bouwblokken ruimte vrijmaken voor extra groen.

Ontsnippen: het wegwerken van verspreide bebouwing en andere elementen in de open ruimte, die voor fragmentatie zorgen.

Ontdichten: is het tegenovergestelde van verdichten en staat voor het creëren van open ruimte in bebouwde omgevingen, waardoor er een reductie van de bebouwingsdichtheid ontstaat.

Open ruimte: de aaneengesloten onbebouwde en onverharde gebieden ingevuld door natuur, landbouw, water en zachte recreatie, inclusief de beperkte verharding en bebouwing die nodig zijn voor het functioneren van deze activiteiten.

Radicaal lokaal: een van de vijf waterstructuren zoals opgenomen in het Waterplan waar men zeer moeilijk of niet kan aantakken op grotere (groen-)blauwe structuren.

Ruimtebeslag: het aandeel van de ruimte dat is ingenomen door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur of recreatieve doeleinden. Serres, parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Niet behorend tot ruimtebeslag is de ruimte die is ingenomen door natuur en landbouw.

Ruimtelijk rendement: de mate waarin we de reeds ingenomen ruimte efficiënt benutten. (voorbeeld: denser bouwen, verschillende functies op één plek, gestapeld etc.)

Street canyon: straat waar de uitlaatgassen slechter verdunnen en de luchtvervuiling zich kan opstapelen, vaak gaat het om (smalle) straten met hogere gebouwen.

Superpark: grootschalig, aaneengesloten groengebied samengesteld uit diverse types van open ruimten. We definiëren het Noorderpark, Zuiderpark, Scheldepark, Ringpark en Schijnpark.

Synchromodale (vervoersoplossingen): het efficiënt, flexibel en duurzaam inzetten van verschillende vervoersoplossingen voor het vervoer van goederen waarbij de keuze bepaald wordt door beschikbaarheid en de specifieke eisen die op dat moment nodig zijn.

Toekomstboom: boom die zowel boven als onder de grond veel ruimte krijgen om te groeien, zodat ze heel groot en meer dan 120 jaar oud kunnen worden.

Trage wegen: netwerk van wegen voor niet-gemotoriseerde voertuigen bestaande uit doorsteken, park- en

bospaden, jaagpaden en oude buurtwegen, kerkwegels of spoorwegbeddingen.

Verdichten: het creëren van meer woningen en functies binnen de bestaande bebouwde of verharde ruimtedan in de huidige situatie of meer dan gemiddeld in de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld door woningen op te splitsen in meerdere woontiteiten, een woning te slopen voor een meergezinswoning, hoger te bouwen, braakliggend terrein of tuinzone in te vullen door woningen.

Voorzieningenniveau: het aanbod en de kwaliteit van gemeenschapsvoorzieningen (zie hoger)aan , diensten, winkels en culturele activiteiten die een bepaald gebied aanwezig zijn.

Warmtenet: een netwerk van ondergrondse leidingen waardoor warm water stroomt om huizen en andere gebouwen te verwarmen.

Veerkrachtig (landschap): een landschap dat in staat is onverwachte en extreme gebeurtenissen zoals langdurige droogte, overvloedige neerslag en intensieve verstoringen (storm, brand e.d.) op te vangen.

VERKLARENDE LEGENDE BIJ DE VERSCHILLENDE KAARTEN

Attractiepool: belangrijke centrumplek of functie met een groot verkeersgenererend vermogen

Boulevard: ruimtelijk structurerende verbinding. Naast functionele vervoersas hebben boulevards (de potentie) om te fungeren als representatieve publieke ruimten met een hoogwaardig stedelijk weefsel en een gevarieerd stedelijk programma.

Contactzone met haven: gebied tussen het Eilandje, de wijk Luchtbal en de haven te ontwikkelen als productieve zone met hoogwaardige stedelijke uitstraling. Het gebied is een interessant vestigingsmilieu voor een brede waaier aan bedrijven.

Districtentram: een nieuw uit te werken tangentiële openbaarvervoersas die moet zorgen voor een beter connectie tussen verschillende wijken en districten in de 20e eeuwse gordel. Deze verbinding wordt binnen het SRA aangeduid door een indicatief tracé.

Fragment: geïsoleerd, kleinschalig woongebied dat een beperkte aansluiting vindt bij een bestaande kern en meestal omgeven worden door open ruimte. Verweving en verdichting zijn hier niet aan de orde.

Groene nevel: meest fijnmazige groenblauwe elementen die verspreid voorkomen over heel de stad. Het zijn zowel gebouwelementen zoals groene gevels of daken, (private) tuinen en groen in het publiek domein zoals bomen, beplanting, tijdelijk groen etc.

Grootschalig bedrijventerrein: bedrijventerrein met één of meerdere grootschalige (industriële) bedrijven.

Historische binnenstad: gebied intra muros, tussen de Schelde, de Singel en Houtdok, met als basis de historische 16e eeuwse stad.

HOV-knoop: een knooppunt ter hoogte van hoogwaardig openbaar vervoer. Hier is een groot mobiliteitsaanbod aanwezig inclusief frequente en betrouwbare openbaarvervoersopties en comfortabele fietsverbindingen. Deze knoop kent een vlotte overstap tussen deze verschillende modaliteiten.

Klimaatcorridor: grootschalige structuren van groen en/of open water die bij warme dagen zorgen dat koudere luchtstromen vanuit de groene en meer landelijke gebieden de stad bereiken en zo bijdragen aan verkoeling.

KMO-zone: bedrijventerrein bedoeld voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Lokaal centrum: buurtwinkelgebied met voorzieningen op lokaal niveau.

Microcentraliteit: plek waar door verdichting met lokale voorzieningen een soort centraliteit voor de buurt wordt gegenereerd.

Nerf: groenblauwe verbinding die de woonwijken binnendringt vanuit de Ringparken en die ook fungeert als onderdeel van het fijnmazig trage wegennetwerk.

Parkenwig: monumentale stedenbouwkundige groenstructuur gevormd door een netwerk van parken verbonden door boulevards in het zuidelijk deel van de stad intra muros tussen Leien en Singel.

Perifere retailcluster: gebied aan de rand van de stad met grootschalige, ruimte behoevende detailhandel (zoals bijvoorbeeld wooninrichting, tuincentra of doe-het-zelf) of afhaalpunten van winkels of verkoopkanalen via e-commerce (met bijbehorende opslag of logistiek).

Productieve zone: bedrijventerreinen met flexibele economische invulling en gekenmerkt door een hoogwaardige omgevingskwaliteit, nabijheid het stedelijke weefsel. Bedrijvigheid van verschillende schalen en programma's komen hier samen.

Regionale schakel: HOV-knoop met een regionale aantrekkingskracht van reizigers die de omliggende wijk overstijgt

Residentiële wijk: woonwijken die aansluiten aan de stedelijke kernen van de 20e eeuwse gordel, Linkeroever of de dorpskernen in de noordelijke districten. Ze hebben doorgaans een lage dichtheid, een groen karakter en weinig tot geen eigen voorzieningen.

Retailcluster in woongebied: concentraties van vijf of meer grootschalige wijkverzorgende winkelruimten (detailhandel) op wandelafstand van elkaar.

Stedelijk front: aaneengesloten, eerder dense bebouwing

langsheen een boulevard met een gevarieerd programma aanvullend op wonen

Stedelijk centrum: plek binnen een kern met (de potentie van) (boven)lokale aantrekkingskracht van voorzieningen die multimodaal goed ontsloten zijn.

Stedelijke kern: afbakening van een aaneengesloten woongebied met een zeer divers karakter in woontypologie en met (boven) lokaal aanbod van voorzieningen.

Stedelijke ontwikkelingszone: projectgebieden waarbij een nieuw gemengd stadsprogramma uitgevoerd wordt, met aandacht voor de leefkwaliteit, kwalitatieve publieke ruimte en ruimte voor groenblauw.

Stedelijke werklocatie: werklocaties met een groter aandeel bedrijvige bestemming dan woonwerkmilieus. De verbreding naar bijkomend programma laat toe aan te sluiten bij de onmiddellijke stedelijke omgeving zoals een stedelijke boulevard.

Stedelijke woonwerklocatie: (voormalige) bedrijfssites die getransformeerd worden naar gemengde woonwerkmilieus (bv. Lageweg en Slachthuissite). De mate van verweving hangt steeds af van opportuniteiten en de marktvraag.

Watergebonden bedrijvigheid: bedrijven die gebruik van de waterweg maken voor het vervoer van een substantiële hoeveelheid basisgrondstoffen en/of (half) afgewerkte producten, of gebruik maken van het water als substantieel onderdeel van het productieproces.

- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2000). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 18, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2001). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 19, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2002). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 20, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2003). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 21, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2004). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 22, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2005). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 23, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2006). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 24, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2007). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 25, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2008). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 26, 1011-1020.
- Wright, J. A., & Roberts, J. A. (2009). The effects of a 12-week training programme on the physical fitness of young adults. *Journal of Sports Sciences*, 27, 1011-1020.

versie 8 september 2023

