



Advies Klimaatraad Antwerpen: Voorontwerp SRA Zitting 29 maart 2023

De Klimaatraad besprak op 29 maart 2023 het voorontwerp SRA. Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA) geeft sturing aan de ruimtelijke inrichting van de Stad en geldt als één van de hefboomen in de realisatie van het Klimaatplan. Het ontwerp SRA wordt in het najaar van 2023 voorlopig vastgesteld, waarna het openbaar onderzoek start. De ambitie is om tegen begin 2024 het definitieve SRA op te leveren.

De hoofdelementen van het Klimaatplan zijn verweven in de strategische visie, het beleidskader en het actieprogramma van het SRA. Het plan geeft sturing aan groenblauwe ontwikkelingen en verduurzaming van de stad, bijvoorbeeld door het benadrukken van een integraal groenblauw netwerk, renovatie van het stadspatrimonium en versterking van het watersysteem in de stad. Tijdens de zitting op 29 maart 2023 hebben Johan Van Reeth en Kathleen de Beukelaer namens Buur/Sweco een toelichting gegeven op het voorontwerp van het SRA. De Klimaatraad heeft deze presentatie op uitnodiging van de GECORO (Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) bijgewoond.

De Klimaatraad is positief over de aandacht voor het klimaat in het voorontwerp SRA en de aanwezigheid van een actieprogramma. De Klimaatraad complimenteert de Stad met haar inspanningen om groenverbindingen in de Stad te ontwikkelen en met de reeds bestaande projecten om vergroening te stimuleren. In de vraagstelling aan de presentatoren, en de besloten discussie nadien, zijn enkele thema's verdiept. De Klimaatraad heeft enkele verbeterpunten en accentverschillen besproken, en vat deze samen in onderstaand advies.

Het eerste deel van dit advies richt zich op de verdere verankering van de beleidsambities van het Klimaatplan in de ruimtelijke strategie en het SRA. Daarnaast doet het suggesties voor het invullen van enkele onderbelichte thema's in de scope van het SRA. Het advies wordt telkens voorafgegaan door enkele brede observaties, gevolgd door gedragen standpunten. De Klimaatraad heeft zes aanbevelingen geformuleerd. De aanbevelingen zijn geclusterd per thema. Het tweede deel van het advies bevat voorstellen voor toevoegingen aan de strategische visie van de zeven deelgebieden

Advies 1. Veranker (en diversifieer waar mogelijk) de ambities voor het mobiliteitsbeleid en faciliteer duurzame toekomstige verbindingen van, naar en binnen de Stad.

Statistiek Vlaanderen verwacht een toenemende bevolkingsgroei in Antwerpen, wat gelijk staat aan een groeiende vraag naar wooneenheden. Ongeveer een derde van deze toenemende vraag naar wooneenheden zal kunnen worden opgevangen door bestaande en geplande projecten, en een additioneel derde deel zal naar verwachting voorzien kunnen worden in extra groei van woningen in de 20^e-eeuwse gordel en het nieuwe stadsdeel 'Ringstad'. De bevolkingsgroei en overige stadsontwikkelingen zullen zodoende naar verwachting extra effecten hebben op verplaatsingen van en naar de grootstedelijke buitengebieden.



De Klimaatraad constateert dat deze gebieden vervoersarmoede kennen op het vlak van hoogwaardige ontsluiting met het openbaar vervoer. **Het is van belang inspanningen gericht op de ontsluiting met het openbaar vervoer te verankeren in het SRA.** Het verankeren van duurzame doelstellingen (bijvoorbeeld het stimuleren van groen in plaats van parkeerplaatsen) biedt een kans om op de lange termijn verplaatsingsgedrag te doen veranderen via de ontwikkeling van verschillende functies in de stad, zoals wonen, werken en recreëren. Hiervoor moeten de verbindingen tussen deze gebieden en de kernstad versterkt worden. Daarnaast kan integratie van verschillende functies op het gebied van bijvoorbeeld parkeerbeleid, opwekking van hernieuwbare energie of vergroening het toekomstbestendig maken van de stad bevorderen.

Tevens is een **verdere uitwerking van de ambitie voor de modal shift wenselijk**. Deze heeft impact op onder andere ruimte voor infrastructuur, netwerken, multimodale knooppunten en de relatie tussen het verkeer en openbaar domein. Niet alleen vervoersbewegingen voor wonen en werken, maar ook de logistieke activiteiten van de haven spelen hierin een belangrijke rol. Via het Toekomstverbond heeft de stad Antwerpen zich gecommitteerd aan het realiseren van 50% duurzame verplaatsingen in de Vervoerregio. De ambitie in het stadsgebied dient hoger te liggen dan voor de Vervoerregio Antwerpen geldt. In het stadsgebied ligt de verhouding eerder 60/40 of zelfs 70/30. Het verminderen van parkeer- en verkeersdruk in de stad of het integreren van verschillende functies kan ruimte vrijmaken voor groenblauwe maatregelen en het klimaatrobuuster maken van de stad.

Advies 2. Verbind de verweefbare functies van gebouwen en bedrijventerreinen met de verduurzaming van de stad.

De Klimaatraad constateert dat een integrale en multifunctionele aanpak in de verduurzaming en functiebevestiging van gebouwen kan leiden tot synergievoordelen. Flexibilisering van gebouwfuncties van o.a. woningen, de tertiaire sector en parkeergarages zorgen voor een toekomstgericht stadspatrimonium tot 2040 en daarna. Het is wenselijk speerpunten aan te stippen om het dreigende tekort aan betaalbare woningen te verhogen en energetische verbetering van het verouderde woningpatrimonium te concretiseren.

Tevens kan de transformatie van kantoren in toenemende mate tegemoet komen aan verweefbare functies van het patrimonium in de stad. **Een collectieve aanpak per bouwblok is hierbij een belangrijk uitgangspunt en verdient een centrale plaats in het SRA.** Zorg hierbij voor een snelle en daadkrachtige uitrol op een schaalniveau dat er toe doet. Het project '*Renolution*' in het Brussels hoofdstedelijk gewest kan hierbij als inspiratie dienen. Ontpitting, ontharding en vergroening, verdichting (op maat) en renovatie van gebouwen in de stad zijn elementen die hiermee integraal aangepakt kunnen worden. Concrete tools als een onthardingsbalans op projectniveau zijn hierbij onontbeerlijk.

Het is daarnaast gewenst om **groene en circulaire randvoorwaarden voor bedrijventerreinen en de exploitatie van andere economische activiteiten steviger te verankeren** in het SRA. Circulariteit is een drijvende kracht van verduurzaming van toekomstige (economische) ontwikkelingen in de stad en heeft een ruimtelijke impact door



onder andere (tijdelijke) opslag en toe- en afname van goederenstromen. Kadering van het ruimtegebruik en uitwisseling van onder andere energie, water en materialen kan handvaten bieden voor een circulair Antwerpen.

Advies 3. Waarborg de kwaliteit van groenstructuren in de Stad.

Naast uitbreiding van ruimte voor groen in de stad gaat het voorontwerp SRA uit van het behouden van bestaande en waardevolle natuur in Antwerpen. De Klimaatraad constateert echter dat het behoud van kwaliteitsvol groen in de stad in het voorontwerp SRA onvoldoende gewaarborgd wordt. Om bestaande groenstructuren in de stad te beschermen kan de Stad Antwerpen **een kader uitwerken dat een kwaliteitscriterium stelt aan groen in de stad**. Tevens kan de uitbouw van stilteplekken in de groenblauwe netwerken een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid van de stad en haar bewoners en bezoekers.

Bovendien kan een versterking van de link met klimaatcorridors de functie van deze groene verbindingen versterken en het groenblauwe netwerk verdichten. De Stad dient ook intra muros gebiedsgericht te zorgen voor het vervolledigen van het fijnmazige groenblauw netwerk en hiermee haar continuïteit te versterken. De continuïteit van het groenblauw raamwerk binnen het gebiedsgericht project "Ringstad Lobroekdok" is een concreet aandachtspunt. Het is goed de functie van de overkapping van de volledige ring te noemen. Tevens kan het inzichtelijk brengen van groene zones buiten het grondgebied van de stad mogelijk overkoepelende connecties versterken.

Advies 4. Besteed aandacht aan grondvervuiling en de impact op ruimtelijke ontwikkeling en het grondwater.

De Klimaatraad constateert dat de impact van vervuilingen van grond en grondwater (door bijvoorbeeld PFAS, nitraten, microplastics, etc.) meer aandacht verdienen in het huidige plan. Hoewel nog niet alle effecten en potentieel vervuilde gebieden bekend zijn is het wenselijk rekening te houden met potentiële negatieve effecten van grondvervuiling. Dit kan grote gevolgen hebben voor voedselveiligheid en aldus een **belangrijk element vormen in het afwegingskader voor de ruimtelijke claim voor voedselproductie** in de stad Antwerpen. Het is wenselijk dat er een praktisch kader met heldere richtlijnen wordt uitgewerkt samen met de verschillende diensten en gemeenten en de Vlaamse overheid om een stand still principe te vermijden.

Advies 5. Verweef bestaande beleidsplannen en ambities systematisch in de strategische visie en het beleidskader.

Het SRA is een centrale bouwsteen in de ruimtelijke ontwikkeling van Antwerpen tot 2040 en daarna. Het biedt daarmee een belangrijke basis voor een klimaatneutraal en klimaatrobuust Antwerpen. De Klimaatraad constateert dat de schakels met bestaande beleidsplannen



kunnen worden versterkt. **Verwijzing en opname van de ambities en structuren uit bestaande beleidsplannen zorgt ervoor dat de randvoorwaarden voor uitvoering zijn geborgd in een integrale aanpak.** Plaats voor water en groen in de stad, hergebruik van materialen en grondstoffen en energiezuiniger wonen, werken en verplaatsen krijgen hierdoor de nodige aandacht en ruimte. **Gebruik ook de Transformatieleidraad om een integrale aanpak van de beleidsplannen te garanderen.**

Het is ook van belang alle belangrijke factoren en belanghebbenden te betrekken. Zo is de haven geen centraal onderdeel van het SRA, maar speelt ze met haar logistieke activiteiten een belangrijke rol in de mobiliteit in en rondom Antwerpen en is ze een centrale speler voor de ontwikkeling van een Antwerps warmtenet.

Advies 6. Zorg voor een concrete uitwerking van de beleidsdoelstellingen om de uitvoering, monitoring en terugkoppeling te verzekeren.

Het concept 'beleidskader', als cruciale schakel in de 'strategische ruimtelijke planning', vraagt nog om verdere uitwerking. In het voorliggende voorontwerp SRA omvat dit hoofdstuk voorlopig nog veel herhalingen van de terechte ambities en principes van het SRA, maar nog te weinig krijtlijnen voor een concrete operationele vertaling ervan (zie voorbeeld bouwblokrenovatie).

Het vertalen van de ambities naar concrete beleidsdoelstellingen geeft handvaten en bevordert een heldere aanpak. De Transformatieleidraad kan een belangrijke grond zijn voor het verscherpen van het actieprogramma. Heldere actielijnen kunnen hierbij dienen als aanknopingspunten voor monitoring en terugkoppeling. Inzicht in acties en het realiseren van de impact is van belang om vast te stellen of Antwerpen goed op weg is. **Vertaal hierbij doelen naar subdoelen voor de verschillende beleidsdomeinen, zodat deze hun eigen acties daarnaar kunnen richten.**



Voorstellen voor toevoegingen per deelgebied

Schelde

Het groenblauwe ecosysteem van de Schelde is belangrijk omdat het deel uitmaakt van een groter ecosysteem, met onder meer ook Ringpark-West en de diverse aanpalende natuurgebieden. De Klimaatraad stelt voor om die samenhang grafisch sterker aan te geven. Een sterke verweving met het zachte toeristisch-recreatieve netwerk langsheen de Schelde, kan eraan toegevoegd worden.

De harde Scheldekaaien op Rechteroever vormen een eenheid met de Via Sinjoor die er op uitkomt. De band tussen de aanpalende wijken en de kaaien is daarbij essentieel. Vandaar het voorstel om de inrichting ervan hier te voorzien voor bestemmingsverkeer. Het voorstel om ook grootschalige voorzieningen in te planten langs de kaaien, kan bijvoorbeeld vertaald worden in de aanduiding van het Stedelijk Balkon ter hoogte van de toekomstige fietsbrug.

De verbindingen op, over, onder en langs het water kunnen best nog vervolledigd worden met de bestaande en nieuwe auto-infrastructuur. De toekomstige rol van de Waaslandtunnel als louter lokale verbinding tussen Linker- en Rechteroever, of mogelijk zelfs als aparte tunnel voor openbaar vervoer en/of fietsers, kan een concrete vertaling zijn van de noodzakelijke systeemwijzigingen rond mobiliteit en bereikbaarheid, die aansluiten bij de ambities uit het SRA.

Ringstad met Ringparken

De overkapping van de Ring is de belangrijkste drager van de stedelijke transitie die Antwerpen in de komende decennia zal doormaken. De geschakelde Ringparken hebben een essentiële connecterende rol in het hele groensysteem van de regio. Daarnaast vormen ze een structurele verbinding tussen binnen- en buitenstad met de groene nerven in eerste instantie als connectie tussen de aanpalende wijken en de parken. Voorgesteld wordt om dit grafisch sterker aan te geven en de voorstelling niet af te stemmen op de huidige stand van zaken. Met andere woorden: de hele zuidelijke ring kan overkapt weergegeven worden, het concept Groene Vesten is maar een tussenstap.

In de ontwikkeling van de Ringstad aan weerszijden er omheen, wordt een vrij scherp onderscheid gemaakt tussen beide zijden, terwijl het geheel van de zone sterker in de verf zou mogen gezet worden. Zoals het geheel van de Leien in de 19^e eeuw een nieuwe publieke ruimte vormde, samen met diverse nieuwe grootschalige stedelijke functies (opera en theater, gerechtsgebouw en nationale bank, stations), zo vraagt ook de grootstedelijke uitstraling van belangrijke knooppunten in dat Ring-systeem om extra onderlijning. Naast de multimodale hubs hoort daar een ruimer programma bij aan nieuwe grootstedelijke voorzieningen, vertaald in spraakmakende architectuur.

Ook de Singel als 'stedelijk front' vraagt allicht meer nuance. De 'Atlantic Wall' van kantoorgebouwen die verrees na de bouw van de Singel 50 jaar geleden, is achterhaald en vraagt ontwikkelingen die dichter en grootschaliger kunnen zijn rond de grote multimodale



hubs, maar die verder eerder op maat van de achterliggende wijken te voorzien zijn, zoals ook voorgesteld aan de buitenkant.

Het Ringspoor zelf verdient ook meer aandacht. Studies met betrekking tot het voorstadverkeer per trein tonen immers aan dat een concept met meer lokale haltes wenselijk is, afgestemd op het onderliggende meer stedelijk openbaar vervoer (met een Singeltram complementair aan het spoor).

Intra Muros

Een aantal hierboven aangehaalde bedenkingen (evenwaardigheid Kaaien - Via Sinjoor, verbindingen naar Linkeroever of over de Ring, een meer verscheiden Singelfront ...) zijn ook van toepassing voor de stad Intra Muros. Het belangrijkste aanvullend advies gaat over de stedelijke ontwikkelingen op microschaal, met klemtonen op het systeem van de publieke ruimte en het gebouwde patrimonium.

Voor de publieke ruimte wordt verwezen naar concepten zoals de 15-minutenstad, de superblocs of de systematische ontharding en herinrichtingsprogramma's die een grondige transformatie van de publieke ruimte en de leefbaarheid van de stad beogen, verder bouwend op het lopende programma rond de woonerven bijvoorbeeld. Onvermijdelijk komt daar ook het verkeerssysteem bij kijken, met focus op bestemmingsverkeer en buurtparkeren (in de om te vormen bestaande garages). Vandaar het voorstel vanuit de Klimaatraad om die benadering integraal op te nemen in de beleidskaders voor de stad Intra Muros.

Het advies van de Klimaatraad rond de bouwblokaanpak voor het gebouwde patrimonium, slaat uiteraard ook op de stad Intra Muros en kan vorm krijgen als belangrijkste beleidskader op dat vlak. In het document is wel aangegeven dat er inspanningen zullen geleverd worden ten einde het grote tekort aan sociale woningen te verhogen, dat er werk zal gemaakt worden van een aanpak op bouwblokniveau en van de energetische verbetering van het verouderde woningpatrimonium en dat een collectieve aanpak daarvoor allicht aangewezen is, maar concretere uitwerking hiervan ontbreekt.

Ontpitting, ontharding en vergroening, verdichting (op maat) en uitbouw van kleinschalige sociale voorzieningen op wijkniveau, zijn hierin te integreren, net als een doorgedreven opwaardering van het woningpatrimonium zelf (met extra isolatie, voorzien van collectieve verwarmingssystemen ...). Daar hoort ook een sociale dimensie bij, met een zoektocht naar nieuwe woonvormen, als alternatief voor grote actuele en sociale problemen (structureel tekort aan sociale woningen, de ontoereikende huurmarkt en fenomenen als noodkopers, huisjesmelkers ...). Van de *"groene dooradering van het binnenstadsweefsel en vervolledigen van het fijnmazig groenblauw netwerk"* kan best een apart gebiedsgericht project gemaakt worden.



Linkeroever

De aanvulling van de verbindingen naar Linkeroever of de nood aan een meer dynamische en meervoudige groene connectie op verschillende schaalniveaus zijn bedenkingen relevant voor Linkeroever. Het belangrijkste aanvullend advies voor Linkeroever vraagt om een meer dynamische invulling van de stedelijke ontwikkelingen, meer bepaald op de nog erg schematische as Blancefloerlaan en dan vooral op begin- en eindpunt ervan.

Welke functies zijn bv. te koppelen aan de Park and Ride (ook als voorbeeld en inspiratie voor andere vergelijkbare hubs), of hoe kan de omgeving van het Frederik Van Eedenplein er over twintig jaar uitzien? Een evaluatie van de recente initiatieven die binnen het bebouwde weefsel van Linkeroever ontwikkeld werden, de interessantste ideeën uit de diverse studies die voor Linkeroever opgemaakt zijn, of een aantal referentieprojecten die als benchmark kunnen dienen, lijken hier wenselijk.

De Klimaatraad onderschrijft daarnaast uiteraard ten volle de ambitie naar ‘de ruimtelijke vertaling van een klimaatneutraal stadsdeel’, maar stelt voor om ook dat al meer te verbeelden, bijvoorbeeld via referentieprojecten.

De XXe-eeuwse gordel

Op grotere schaal vormen de groene concentrische figuren van de Ringparken en de Fortengordel de allerbelangrijkste ruimtelijke systemen voor de XXe-eeuwse gordel. Beide concepten zijn uiteraard ook meerlagig. Hoger is al aangegeven hoe dat aspect nog sterker kan vertaald worden in de zone van de Ringparken. Ook de fortengordel vraagt op dat vlak nog sterkere uitgangspunten en concretere ideeën voor grootstedelijke programma's. Die wisselwerking kan de band met de randgemeenten in het verhaal inbrengen en vormgeven.

De Klimaatraad stelt voor de districtentram in twee delen op te splitsen, met zowel voor de tak vanuit het noorden als voor de zuidelijke tak, een afbuiging naar Berchem-Station als belangrijkste voorstedelijke Hub, gekoppeld aan een doortrekking via de Singel (naar de tegenovergestelde zijde), met zijn talrijke stedelijke functies. De connectie tussen beide takken (onder de spoorbundels door) kan mogelijk in een latere fase toegevoegd worden.

Noordelijke districten

De Klimaatraad onderschrijft het belang van de grotere landschapsstructuren voor de Noordelijke districten, maar vindt het essentieel om ook de relatie met de haven daarbij in beeld te brengen. De betekenis van de strategische plekken op de overgang wordt pas echt duidelijk vanuit de verbanden naar het havengebied zelf. Eerdere studies hebben al aangetoond dat naast de basis-economische havenactiviteiten en de bijbehorende industrie zelf, ook de landschapsstructuren en het toeristisch-recreatieve potentieel daar immers van wezenlijk belang zijn.



Op vlak van woon-werkverkeer is de uitbouw van een overstapsysteem van het reguliere openbaar vervoer naar een apart 'haven-systeem' rond duurzame verplaatsingen (openbaar vervoer en fiets) essentieel om ook hier de modal-shift-ambitie mee waar te maken. Multimodale hubs in de directe omgeving van de haven zijn daarvoor te ontwikkelen.

De knooppunten op de rand kunnen ook de landschappelijke en toeristisch-recreatieve connecties van en naar het polderlandschap concreter maken en meer inhoud en duidelijkheid geven aan het 'kwalitatief versterken van de havenranden'. Ook de betekenis van Lillo kan in die context sterker uit de verf komen. Verder lijkt het logischer om te stellen dat de biodiverse landschapskamers de polderdorpen omringen, eerder dan andersom.

Kanaalzone

Bij de uitwerking van de Kanaalzone in dit SRA hoort een meer fundamentele bedenking, omdat wat hier wordt voorgesteld in feite regelrecht ingaat tegen het concept 'Kop van Merksem' uit het vorige Structuurplan (2006). Dat opteerde langs dit deel van het kanaal resoluut voor een echte stedelijke ontwikkeling. Hier wordt alleszins niet duidelijk gemaakt waarom dat concept achterhaald zou zijn.

In het voorontwerp SRA is verder ook aangegeven dat de stad een visie voor de economische ontwikkelingen langsheen het Albertkanaal zal maken. Een dergelijk plan is enkele jaren geleden al gemaakt, in opdracht van de provincie én met grote betrokkenheid, zowel van de stad als de andere omliggende gemeenten¹. In dat plan 'Kanaalkant' zijn de principes van dit SRA reeds gehanteerd (blauwgroene dooradering Klein Schijn) of concreter uitgewerkt (vlotte regionale OV-as op de Bisschoppenhoflaan). Maar er is bijvoorbeeld ook al duidelijker in gesteld dat een eenzijdige 'watergebonden ontwikkeling' tussen het kanaal en de wijken Kronenburg en Dokske, en van daaruit naar de Ringparken verderop, totaal niet wenselijk is.

Het aspect watergebonden bedrijvigheid, dat op zich natuurlijk wel belangrijk is, kan immers niet op zich staan. Meer aanvoer via het water, betekent over het algemeen aan de andere zijde ook meer transport over de weg. Daarom is de locatie van de betoncentrale op de kop van Merksem bv. in tegenstrijd met de principes die aan de grondslag liggen van dit SRA.

¹ [Provincie Antwerpen, 2016. Een Toekomstplan voor de kanaalkant aan het Albertkanaal.](#)