



Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen

STRATEGISCHE VISIE

ONTWERP



Provincie
Antwerpen

Gezien en voorlopig vastgesteld door de provincieraad van Antwerpen van 27.10.2022

De provinciegriffier,
(w.g.)
M. Puls

De voorzitter,
(w.g.)
K. Geysen

Voor eensluidende kopie,
Het departementshoofd,



Wim Lux

Colofon

Deputatie van de provincie Antwerpen

Cathy Berx
Luk Lemmens
Kathleen Helsen
Jan De Haes
Mireille Colson

Verantwoordelijke uitgever

Wim Lux

Adres en contact

Provincie Antwerpen
Dienst Ruimtelijke Planning
Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen

www.provincieantwerpen.be/beleidsplanruimte
beleidsplanruimte@provincieantwerpen.be

Inhoudelijke ondersteuning en opmaak beeldmateriaal

BUUR en Atelier Romain voor provincie Antwerpen

Versie

Ontwerp, 27/10/2022

Ruimtelijke planner



Tine Van Passel

INHOUD

Voorwoord.....	5
Leeswijzer.....	6
Samen voor een sterk provinciaal ruimtelijk beleid.....	9
De ambitie: een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid.....	10
Een gemeenschappelijke ambitie met de 5 provincies	11
... en met Vlaanderen.....	12
Gemeenten als partners in ruimtelijk beleid.....	13
De provincie Antwerpen vandaag.....	15
De diversiteit en samenhang van onze ruimte.....	16
Het huidig ruimtegebruik in onze provincie	17
Trends en uitdagingen.....	27
De bevolking veroudert.....	28
De aarde warmt op	29
De wagen blijft het populairste vervoersmiddel.....	30
Bewustere invulling van onze vrije tijd	31
Diversiteit in economische ruimtevraag.....	32
Schaalvergroting	33
Het verlies aan biodiversiteit	34
Samengevat: de druk op de ruimte blijft toenemen	35
Uitdagingen als opportuniteiten voor de toekomst.....	37
Vier ruimtelijke principes aan de basis.....	39
Zuinig ruimtegebruik.....	41
Veerkracht.....	45
Nabijheid en bereikbaarheid.....	47
Eigenheid.....	49
Zeven strategieën, de ruimtelijke principes vertaald.....	51
Offensieve open ruimte.....	52
Samenhangend ecologisch netwerk.....	54
Van versnippering naar bundeling.....	56
Ruimtelijke multimodale knopen.....	58
Sluitend locatiebeleid voor (hoog)dynamische functies.....	60
Levendige kernen.....	62
Energietransitie.....	64
Aan de slag.....	67
De principes en strategieën samengevat.....	68
Doorwerking in het provinciaal ruimtelijk beleid.....	70
Belang van partners.....	71
Een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking.....	72
Begrippenlijst.....	74
Bronnen.....	78

VOORWOORD

Beste lezer,

Voor u ligt het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen. Hiermee slaan we voor het provinciale ruimtelijke beleid een nieuwe weg in.

De ruimte staat immers veel meer onder druk in vergelijking met pakweg dertig jaar geleden. Naast grondstoffen en energie wordt ook onze ruimte meer en meer een kostbaar goed. Hebben we over een aantal jaren nog genoeg plek voor iedereen om te wonen, te werken en te leven, maar ook voor wateropvang, bossen en voedselproductie? Het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen herdefinieert ons ruimtegebruik. Het zet de lijnen uit om de schaarse ruimte anders te gebruiken.

En we doen dit niet alleen. We rekenen op de samenwerking met andere besturen en betrokken partijen uit het middenveld om het plan mee te realiseren. Ook binnen ons eigen bestuur werken we vanuit diverse beleidsdomeinen geïntegreerd aan het plan. Met als ultieme doel onze kostbare ruimte maximaal duurzaam te benutten, rekening houdend met gemeentebesturen, burgers, bedrijven, landbouw en de natuur.

Bij het samenstellen van het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen gingen we niet over één nacht ijs. Na een voorbereidend traject, dat in 2018 uitmondde in een Ontwerpvisie Nota Ruimte, zijn we in 2019 gestart met de opmaak van het Beleidsplan Ruimte. Er volgde een publieke raadpleging over de conceptnota voor het brede publiek en vervolgens een adviesronde met het departement Omgeving van de Vlaamse Overheid, de gemeentebesturen en de Provinciale Commissie voor Ruimtelijke Ordening (PROCORO) over het ontwerp.

Ik bedank iedereen die eraan heeft meegewerkt. Ik kijk dan ook uit naar de verdere constructieve samenwerking om de visie, doelstellingen en acties uit het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen mee te realiseren.



Luk Lemmens
gedeputeerde ruimtelijke ordening, erfgoed en mobiliteit

LEESWIJZER



Bovenstaand stroomdiagram geeft de fase 'ontwerp' aan binnen de procedure van het PBRA.

De bevolking groeit, maar onze beschikbare ruimte groeit niet mee. Tegelijk hebben de gevolgen van de klimaatverandering en de technologische en maatschappelijke evoluties een aanzienlijke impact op ons ruimtegebruik. Als we duurzaam willen omgaan met de ruimte die we hebben, is het hoog tijd voor afspraken. Daarom schrijft de provincie Antwerpen aan het **Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen**.

Hoe zorgen we ervoor dat er in 2050 nog voldoende ruimte is om op een duurzame en kwaliteitsvolle manier te wonen, te werken en te leven?

In het **Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen**, kortweg **PBRA**, geeft de provincie Antwerpen haar antwoord op deze vraag.

Het PBRA bevat de strategische visie (lange termijnvisie) op de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie Antwerpen en een eerste set van drie concrete beleidskaders (middellange termijnvisies) die de realisatie van de strategische visie mogelijk maken. Het PBRA vervangt, eens definitief goedgekeurd, de provinciale ruimtelijke visie uit het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA).

Dit document is **het ontwerp van de strategische visie**.

De **strategische visie** bevat de vier ruimtelijke principes en zeven strategieën, die de basis zijn voor het te voeren ruimtelijke beleid in de provincie Antwerpen. Ze beschrijft daarnaast de algemene ambitie, het ruimtegebruik vandaag, de uitdagingen voor morgen en de manier waarop we als provincie zelf aan de slag willen gaan. De inhoud van de strategische visie is het resultaat van onze eigen analyses, van een participatieproces met gemeentebesturen, andere provincies, Vlaamse administraties en tal van middenveldorganisaties.

De strategische visie gaat inhoudelijk breed en behandelt een **veelheid aan thema's en onderwerpen**. Zo blijft ze robuust op lange termijn en biedt ze ook in de toekomst voldoende mogelijkheden om beleidskaders op te maken. De beleidskaders die bij deze strategische visie horen, behandelen een specifiek onderwerp of thema en verdiepen de uitgangspunten van de principes en relevante strategieën.

Het ontwerp en de bijhorende voorlopige vaststelling is de voorlaatste belangrijke tussenstap om te komen tot een definitief Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen. Het ontwerp van de strategische visie werkt verder op het voorontwerp. De grote inhoudelijke lijnen van het voorontwerp behielden we, maar vulden en pasten we verder aan op basis van:

- De adviezen van de PROCORO, de gemeentebesturen en departement Omgeving uit de adviesronde van het voorontwerp (van 22 september tot en met 30 november 2021).
- Het ontwerp plan-MER in opmaak
- Voortschrijdend inzicht uit de onderzoeken die gevoerd zijn ter onderbouwing van de beleidskaders

We leggen dit ontwerp na voorlopige vaststelling door de provincieraad voor aan de gemeentebesturen, adviesinstanties en het publiek in het openbaar onderzoek.

Wil je meer weten over het proces? Alle actuele informatie over het gevoerd en toekomstig proces, alsook de voorbereidende onderzoeken, is terug te vinden op de website www.provincieantwerpen.be/beleidsplanruimte.

Serre



Functies van provinciaal belang in de open ruimte

- Cultuur
- Landschap
- Natuur
- Recreatie
- Wetenschap
- Wetland
- Water
- Wetland
- Wetland

Legat ontwerp
aanvullen met
aanvullende functies
in open ruimte

aanvullen met
aanvullende functies
in open ruimte





SAMEN VOOR EEN STERK PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID

Met dit Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen slaan we een nieuwe weg in. En we doen dit niet alleen. Veel meer dan bij de structuurplannen zal het beleidsplan een plan zijn dat we als provinciebestuur niet alleen opmaken en realiseren. Het kan, als verbindend instrument, ook kansen creëren voor andere besturen, zowel op lokaal als bovenlokaal niveau. Zelf zetten we ook onze schouders onder gemeenschappelijke ambities uit de ruimtelijke beleidsplannen van andere besturen.

De ambitie: een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid

Het RSPA is bijna 20 jaar oud. Zowel qua inhoud als qua aanpak is er nood aan een opvolger met nieuwe, actuele doelstellingen en acties voor het provinciaal ruimtelijk beleid. Daarom maken we een Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen op. De algemene ambitie hierbij is een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid uit te werken en uit te dragen met een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking. Op deze manier willen we met het provinciaal ruimtelijk beleid een transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling faciliteren. Duurzaam omgaan met de beschikbare ruimte is noodzakelijk zodat ook de toekomstige generaties hun ruimtelijke behoeften kunnen vervullen.

Via het ruimtelijk beleid werken we mee aan het welzijn en de welvaart van onze inwoners én aan een hoge omgevingskwaliteit. Zo verbeteren we de levenskwaliteit van mensen, bedrijven en organisaties in hun streek, nu en in de toekomst. Hiermee dragen we ook bij aan Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (Sustainable Development Goals of SDG's), waar we ons als provincie al eerder voor engageerden.

Een gemeenschappelijke ambitie met de 5 provincies ...

Deze ambitie is gemeenschappelijk voor de 5 Vlaamse provincies en vertaalt zich voor onze provincie in een aantal principes en strategieën voor het ruimtelijk beleid. We hanteren hierbij een aantal gemeenschappelijke uitgangspunten met de andere provincies: we streven naar een efficiënt ruimtegebruik, we maken een koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en duurzame mobiliteit, we houden rekening met de kwetsbaarheden van ons fysisch systeem, ... We werken ook samen verder aan grensoverschrijdende thema's of projecten.

Elke provincie is echter uniek en vult de gemeenschappelijke ambitie verder aan in haar eigen beleidsplan Ruimte. Dit zorgt voor 5 verschillende flexibel ingevulde, maar sterke beleidsplannen, afgestemd op de ruimtelijke situatie, kwaliteiten en identiteit van iedere provincie.

... en met Vlaanderen

De gemeenschappelijke uitgangspunten zijn ook terug te vinden in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), dat in opmaak is. Het Vlaams ruimtelijk beleid zet in op 'de ruimte transformeren'. Zo wil men het bestaande ruimtebeslag beter benutten en de open ruimte maximaal vrijwaren. We respecteren en onderschrijven de Vlaamse ambitie en de Vlaamse doelstellingen en ruimtelijke principes uit het BRV. Onze strategische visie vertoont grote overeenkomsten met de Vlaamse strategische visie. Toch blijft het zinvol om de ambitie en principes ook in ons beleidsplan neer te schrijven zodat ze steeds een toetsingskader vormen bij de ruimtelijke afwegingen die de provincie maakt.

Maar we leggen ook onze eigen accenten en ambiëren eigen doelstellingen. Deze zijn specifiek toegepast op de uitdagingen en noden in de provincie Antwerpen en gericht op waar we als bestuur voor staan en wat we willen doen. Zo geven we mee input aan het Vlaams ruimtelijk beleid, engageren ons expliciet voor een aantal Vlaamse doelstellingen en leggen een basis voor mogelijke partnerschappen.

Gemeenten als partners in ruimtelijk beleid

Een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid uitwerken en uitdragen, daar werken ook de gemeenten in onze provincie aan. We zijn er dan ook van overtuigd dat gemeentelijke en intergemeentelijke beleidsplannen Ruimte een toegevoegde waarde kunnen en zullen bieden aan dit Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen.

Gemeenten hebben hun eigen vrijheid om hun rollen en prioriteiten hierbinnen te bepalen en aan te geven. Tijdens het opmaakproces van dit PBRA, maar ook daarna, gaan we verder met hen in gesprek zodat we ook aansluiting vinden op de lokale visies, noden en uitdagingen.

Natuurlijk is de kijk over de grenzen van gemeenten heen nuttig en noodzakelijk om ruimtelijke keuzes te maken en afstemming te zoeken tussen bovenlokale en lokale ontwikkelingen. Zelf gebruiken we de inhoud van het Beleidsplan Ruimte als basis bij het adviseren van gemeentelijke planningsprocessen. Het biedt een referentiekader voor gemeentebesturen. We vragen dat gemeenten mee hun schouders zetten onder de gemeenschappelijke ambitie en de inhoud van dit PBRA, en de inhoudelijke lijnen doorvertalen in hun (inter-) gemeentelijke beleidsplannen. Zo kunnen we samen naar oplossingen zoeken, op maat van elk gebied.





DE PROVINCIE ANTWERPEN VANDAAG

Een gemeenschappelijke ambitie maakt sterk. Maar elke provincie en elk gebied heeft haar eigen specifieke karakter. De manier waarop we vandaag wonen, werken en ondernemen, ons verplaatsen of omgaan met de natuur, bepaalt de invulling van de huidige en toekomstige ruimte.

Vooraleer we een toekomstvisie kunnen ontwikkelen, moeten we begrijpen hoe we in onze provincie de ruimte vandaag invullen en gebruiken.

De diversiteit en samenhang van onze ruimte

Het huidige landschap in onze provincie is het resultaat van de eeuwenlange interactie tussen mens en natuur. Het verklaart waar er dorpen en steden zijn ontstaan, waarom sommige landschappen zeer herkenbare structuren vertonen, waarom wegen net op die plekken voorkomen, ...

Een snelle blik leert ons hoe divers onze ruimte is. De provincie Antwerpen heeft heel wat te bieden:

- gezellige dorpen zijn verbonden met levendige middelgrote en grote steden als Turnhout, Mechelen en Antwerpen;
- kleine beken vloeien over in belangrijke rivieren zoals de Nete en de Schelde;
- grote aaneengesloten landbouwgebieden en robuuste natuurgebieden zoals de Liereman of de Kalmthoutse Heide zijn met elkaar verbonden door kleinere waardevolle open ruimtes;
- internationale toegangspoorten en distributiecentra zoals de Haven en het Economisch Netwerk Albertkanaal hebben connecties met bedrijven die heel verspreid over de provincie gelegen zijn;
- de Kempische Heuvelrug en getuigenheuvels in de Zuiderkempen gaan over in vlakke weidelandschappen en polders;
- winkelen doen we in één van onze bruisende winkelcentra, maar ook in talloze baanwinkels;
- de vele en diverse landbouwbedrijven in onze provincie staan in contact met toeleveranciers, afnemers, dienstverleners en onderwijs- en onderzoeksinstellingen in de provincie;

- in de provincie vind je grote serrecomplexen en veilingen rond Hoogstraten en Sint-Katelijne-Waver, maar even goed ook verschillende ontginningsgebieden;
- op toeristisch-recreatief vlak hebben we heel wat te bieden: grote recreatiedomeinen als de Kempense Meren en kleinschalige toeristische verblijven en weekendverblijven;
- rustige landwegen zijn via lokale wegen verbonden met drukke regionale en internationale wegen.

Heel wat van de infrastructuur, functies en activiteiten zijn met elkaar verbonden, maar ook verweven en vertonen onderlinge samenhang. Sommige zijn vooral lokaal belangrijk, maar vaak hebben ze ook een bovenlokaal en interprovinciaal belang en kunnen ze niet begrepen worden los van hun omgeving binnen en (ver) buiten onze provincie.

Inzichten in het huidige landschap in onze provincie en het ruimtegebruik vandaag zijn belangrijk voor het uitwerken van de visie. Op deze manier kunnen we de toekomstige uitdagingen en opportuniteiten (h)erkennen. Bijkomend geeft het een indicatie van welke sectoren en dus ook welke partners belangrijk zijn voor de verdere uitvoering van het ruimtelijke beleid.

Het huidig ruimtegebruik in onze provincie

Om het huidig ruimtegebruik en de ruimtelijke diversiteit op een heldere manier te beschrijven, gaan we in vogelvlucht en in wijzerzin door de provincie. Op die manier wordt al snel duidelijk hoe divers de provincie Antwerpen is. Deze beschrijving is een momentopname, in 2022, en brengt een globaal beeld van onze provincie. Het is niet onze bedoeling om elk gebied in detail te beschrijven of in te gaan op alle plannen die in voorbereiding, opgemaakt of in uitvoering zijn. Het biedt de mogelijkheid om de sterke en zwakke punten van ons ruimtegebruik in beeld te brengen. Dit kan ons helpen om de visies en acties in de beleidskaders gericht vorm te geven.

De **Antwerpse gordel** (de bredere omgeving rond de **stad Antwerpen**) wordt sterk gestuurd door de stad Antwerpen, die zich op de zandige buitenzijde van de brede Scheldebocht ontwikkelde. Antwerpen is opgebouwd uit de kernstad, de stadsgordels en de verschillende randgemeenten die sterk gericht zijn op de stad en quasi één aaneensluitend stadsweefsel vormen. De hoofdstructuur van zowel de wegen, als het openbaar vervoer in onze provincie is sterk gericht op de stad Antwerpen en verbindt Antwerpen met de omliggende provinciale, nationale en internationale steden. Door de radiale gerichtheid op de kernstad is er weinig relatie tussen de



© Pierre Verhoeven voor provincie Antwerpen

De stad Antwerpen, gezien vanaf fort 7 te Wilrijk

randgemeenten en de centra in de 20ste eeuwse gordel (de districtscentra) onderling. Het weefsel is erg rijk aan uiteenlopende woonomgevingen, gaande van de dichte binnenstad tot meer suburbane woonvormen in de rand, en kent heel wat economische bedrijvigheid (zowel ingebed in de centra als langs de belangrijkste regionale steenwegen en vervoersassen: de Bredabaan, Mechelsesteenweg, A12). De sterk concentrische opbouw wordt doorsneden met uitgestrekte groene vingers die vanuit de open ruimte reiken tot aan de rand van de binnenstad. In deze open ruimten hebben zich een aantal grootschaligere voorzieningen ontwikkeld (UA, Middelheim, campus Groenenborger). Ook de aanwezigheid van tal van historische sites zoals forten en kastelen kenmerken de gordel rond de stad Antwerpen. Dergelijke erfgoedsites komen ook elders in de provincie voor.

De **Antwerpse haven** strekt zich uit van het Eilandje op de grens met de Antwerpse binnenstad tot aan de Nederlandse grens en tot in het Waasland in de provincie Oost-Vlaanderen. Ze is één van de voornaamste economische ruimten in België. Ze biedt plaats aan een concentratie van industriële en logistieke activiteiten en is wereldspeler in onder meer de chemische industrie, transport van stukgoederen en containers. De Antwerpse haven ontwikkelde een sterke achterlandhaven in de vorm van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA).

De **Scheldepolders** vormen ten oosten van de haven een open agrarisch landschap met een mix van akkerbouw en veeteelt. De landschapsstructuur en topografie van het poldergebied zijn sinds de 18de eeuw veranderd onder invloed van de haven.

Slechts de structuur van de delen die niet ingenomen werden door de haven zijn stabiel gebleven. Een grachtensysteem dat de waterhuishouding van het gebied regelt, zorgt voor de uitgesproken rastervormige opbouw van de open en bebouwde ruimte. Deze Scheldepolders zijn de enige landbouwpolders in de provincie Antwerpen. Het gebied is van nature zeer nat en dus uitermate overstromingsgevoelig. In dit gebied bevinden zich een aantal typische polderdorpen (Hoevenen, Stabroek, Zandvliet, Berendrecht) die rijk zijn aan tradities en waarvan talrijke inwoners in het havengebied werken. Het openbaar vervoer is echter weinig performant en er ontbreken functionele verbindingen voor zacht verkeer.

Ten **noordoosten van Antwerpen** zijn grote versnipperde bosstructuren herkenbaar. Historisch gezien ontwikkelden zich sterke kernen zoals Brasschaat, Kapellen,... langs de steenwegen tussen Antwerpen en het hinterland. Het is pas sinds de jaren '60 dat de uitgestrekte bossen en kasteeldomeinen verkaveld zijn tot woonparken. De groenstructuur maakte zo plaats voor een sterke suburbanisatie. Later ontwikkelden zich langs de steenwegen (N1, N117) geïsoleerde clusters van bedrijventerreinen die de mobiliteitsdruk verder opdreven. De regio heeft verschillende zelfvoorzienende dorpskernen en bovenlokale voorzieningen (sport, recreatie, zorg).

Ten noorden van deze kernen en woonparken ligt het **Kalmthoutse heidegebied**, een rijk landschap van bossen, heiden, landhuizen en vennen. Vooral de ecologische en cultuurhistorische waarden maken het gebied uniek.

Het zandige bodemprofiel en de perifere ligging hebben gezorgd voor een aparte ruimtelijke ontwikkeling in het **noordelijke deel van de provincie van Essen tot Ravels**. Grote ontginningen en verstedelijking bleven er lange tijd uit. In tegenstelling tot de rest van de provincie Antwerpen is hier nog veel open ruimte. Het landschap bestaat uit ondiepe beekdalen met graslanden en vlakke en drogere laagplateaus met akkers, graslanden en woonkernen. In de nabijheid van de dorpskernen en op de noordelijk gelegen duinruggen wordt het landschap bosrijker en bevat het veel kleine landschapselementen. Door de zandige bodemstructuur en de nabijheid van de Antwerpse haven heeft de veeteelt er zich sterk ontwikkeld. Daarnaast komen ook enkele uitgestrekte natuurgebieden voor die deel uitmaken van een groter netwerk dat over de grens, in Nederland, verder doorloopt. Het landschap telt opvallende rastervormige structuren met onder meer de kolonies van Wortel en Merksplas. Het is ook in dit noordelijke gebied dat de meeste ruilverkavelingen hebben plaatsgevonden in de 20ste eeuw. Verder naar het oosten



Merksplas Kolonie

(Ravels-Arendonk-Mol) blijft de landbouw sterk georiënteerd op de veeteelt, maar daarnaast is de streek ook gespecialiseerd in de productie van groenten. Het landschap is hier opvallend rastervormig.

De kleine stad **Hoogstraten** heeft met zijn landbouwveiling een grote regionale economische speler in huis. De nadruk op sierteelt, groente- en aardbeienteelt heeft in de omgeving van Hoogstraten en Rijkevorsel ook de bouw van heel wat serres in de open ruimte met zich meegebracht.



Bedrijventerrein De Kluis, met op de achtergrond de veiling en het centrum van Hoogstraten

Het **kanaal Dessel-Turnhout-Schoten** loopt ten zuiden van het open agrarisch gebied. Het ligt op de rug tussen de Schelde- en Maasvallei en is het hoogste punt van de omgeving. Het kanaal wordt vandaag vooral recreatief gebruikt, zowel op als langs het water, en weinig voor goedertransport. Langs het kanaal liggen geïsoleerde economische bedrijven, maar ook tal van oude kleiputten die zich ontwikkeld hebben tot natuur(kern)gebieden.

De centrale stad in deze regio is **Turnhout**, die met haar voorzieningenniveau en tewerkstellingsgraad een grote invloedssfeer kent binnen de Noorderkempen en een belangrijke stedelijke concentratie vormt ten oosten van het Vlaams metropool gebied (Antwerpen-Mechelen-Brussel-Leuven-Gent). De omgeving van Turnhout wordt gekenmerkt door een redelijk compacte ontwikkeling van de kernen, met grote structurele natuurgebieden en aaneengesloten landbouwgebieden.

De E34 verbindt Turnhout met de steden Antwerpen en Eindhoven. De ring van Turnhout neemt voor de automobiliteit een belangrijke verdelende rol op in het gebied tussen de Kempische heuvelrug en de Nederlandse grens. Ten noorden van Turnhout is een grote groene ruimte aanwezig. Ten zuiden is er een grote concentratie van economische activiteiten langs de E34.

Tussen Antwerpen en Turnhout, langs de N12, bevinden zich een aantal kernen (Oostmalle, Westmalle, Beerse,...) met een sterke verstedelijkingsgraad en kleine tot middelgrote economische clusters. De buslijn Antwerpen-Malle-Turnhout op deze as is een belangrijke drager voor het openbaar vervoer in dit deel van de provincie. In deze streek bestaat het landschap hoofdzakelijk uit kleiputtencomplexen, droge bossen en weilandgebieden.



Het centrum van Turnhout

De regio tussen Turnhout en de stedenband Herentals-Geel-Mol wordt gekenmerkt door landelijke kernen (Retie, Kasterlee, Lille,...) langs de belangrijke **beekvalleien van de Aa en de Kleine Nete**. Het gebied is landschappelijk zeer divers en waardevol met talrijke waterlopen, kleine en grote boscomplexen en open landbouwgebieden. Het typerend rastervormig karakter van het landschap komt mede door de talrijke ruilverkavelingen die in het gebied hebben plaatsgevonden in de 20ste eeuw. Het natuurgebied de Zegge in Geel is een zeer belangrijk overblijfsel van het unieke laagveencomplex dat zich tot het midden van de 20ste eeuw centraal in de vallei van de Kleine Nete uitstrekte. Het gebied is tevens een belangrijk landbouwgebied. De hoger gelegen gebieden tussen de verschillende waterlopen bestaan hoofdzakelijk uit duinen met naaldbossen en landbouwgebieden. De Kempense Heuvelrug tussen Herentals en Kasterlee is daarbij het meest visuele en ruimtelijk structurerende element. De heuvelrug is sterk bebost en er zijn tal van recreatieve verblijven gebouwd. Recreatie en verblijfstoerisme spelen een erg belangrijke rol in deze regio. In het uiterste oosten van deze regio bevindt zich nog een bijzonder landschap: de abdij van Postel met zijn typische landbouwenclaves en bossen en meer naar het zuiden het plassengebied in de buurt van de Kempense kanalen in Mol en Dessel. Die laatste zijn ontstaan door de exploitatie van witte, kwartsrijke rijnzanden. Het is vandaag een aantrekkelijke recreatiezone.

Langs de oost-west spoorontsluiting hebben zich drie kernsteden ontwikkeld: **Herentals, Geel en Mol**. Herentals profileert zich als een compacte stad aan de Kleine Nete, met een hoog aantal voorzieningen



De as E313-Albertkanaal, ter hoogte van Laakdal

op een zeer beperkte oppervlakte. Geel is ontstaan als een zorgstad met meerdere kernen en neemt tot op vandaag haar rol op als 'barmhartige stede'. Geel is tevens een studentenstad en zet in op de verdere uitbouw van haar kennisinstellingen. Rondom de historische kern(en) bevindt zich een ringstructuur die slechts in de jaren '60 werd aangelegd. Op vandaag is de ruimte binnen de ring nog gedeeltelijk onbebouwd. Mol, tot slot, vormt een aaneenschakeling van kleine kernen die als netwerk functioneren en zo de rol van stad vervullen. Deze as van kleine steden, met daartussen waardevolle gebieden met open ruimte, loopt ook verder door in de provincie Limburg (Lommel en Pelt).

De bedrijventerreinen langs het **Albertkanaal** (ENA) behoren tot de meest performante terreinen van Vlaanderen omwille van hun sterke multimodale ontsluiting via het water, het spoor en de weg (E313). Er zijn twee belangrijke overslagcentra, in Grobbendonk en Laakdal. Het Albertkanaal vervult eveneens een belangrijke rol in het agrocomplex van de provincie Antwerpen (vooral voor veeteelt en veevoeder).

In het zuidoostelijke deel van de provincie wordt de structuur bepaald door de **Grote Nete**, de Laak en de Wimp. In deze valleien komen moerassen voor met rietvegetaties, vochtige tot natte (elzen)bossen en (wilgen)struwelen en soortenrijke vochtige of natte hooilanden. Stilstaand water is met name in het centrale gedeelte veelvuldig aanwezig in de vorm van visvijvers, plassen en oude turfkuilen. Op de hogere gronden bevindt zich een kleinschalig landbouwlandschap met bomenrijen, hier en daar houtwallen, heggen of houtkanten. Zeer typisch zijn de holle wegen. Lokaal komen ook meer grootschalige landbouwgebieden voor (bv. regio Geel-Olen) of wordt het landschap bepaald door getuigenheuvels (bv. Heist-op-den-Berg, Beerzel) of landduinen (bv. Balen). Ten zuiden van de Grote Nete, in

de omgeving van Herselt en Westerlo (en verder zuidwaarts in Vlaams-Brabant), bevinden zich de Merodebossen die een belangrijke toeristische troef vormen. In dit waardevolle landschap komen tal van dorpskernen voor met eerder beperkte voorzieningen, een lage woondichtheid en een zeer sterke verlinting. Westerlo vormt in dit gebied de middelgrote kern. Daarnaast staan deze dorpen, vooral met de (vracht)wagen, in verbinding met kleine steden zoals Geel, Aarschot en Diest (Vlaams-Brabant).

In de ganse provincie Antwerpen, maar vooral in de Kempen, komen er in de buurt van bewoning en dorpen waardevolle plaggenbodems voor. De hoge vruchtbaarheid van deze bodems is het resultaat van eeuwenlange inspanningen van landbouwers.



Westerlo en het kasteel de Merode, met op de achtergrond de windturbines en industrie langs het Albertkanaal



De vallei van de Grote Nete tussen Lier en Bertaar

Voor de samenvloeiing van de Kleine en Grote Netes in Lier herkennen we een gebied met een aantal kleine (bv. Kessel) en grotere dorpskernen (bv. Nijlen) tussen grotere open ruimtes en groengebieden rondom de rivieren.

Ten zuiden hiervan bevindt zich de **as Lier-Heist-op-den-Berg** (- Aarschot). De N10 verbindt deze steden met elkaar en vormt een belangrijke verkeersader voor deze regio. De as kampt met een sterke verlinting door bijkomende handelszaken en andere economische activiteiten. Lier zelf is een belangrijk knooppunt in de provincie, zowel omwille van de ligging aan de samenvloeiing van de Kleine en de Grote Nete, als omwille van de strategische ligging in het spoornetwerk. Lier kent een compact centrum met een hoog voorzieningenniveau. Heist-op-den-Berg is op haar beurt de grootste kern van voorzieningen in de Zuiderkempen en kent een grote regionale reikwijdte.

De **diffuse regio tussen Lier, Heist-op-den-Berg en Mechelen** wordt gekenmerkt door tuin- en akkerbouw en graasweiden. De regio staat bekend als de groentestreek en om zijn hoge aantal tuinbouwbedrijven en talrijk voorkomende serres. Centraal in Sint-Katelijne-Waver staat de veiling. Tussen deze landbouwactiviteiten bevindt zich een netwerk van dorpen en gehuchten (Sint-Katelijne-Waver, Putte, Peulis,...) met een landelijk karakter. Door de verdere verlinting door bewoning, het gebruik van landbouwgronden voor recreatieve doeleinden, het grote aantal serres en de bijkomende economische activiteiten, is de open ruimte sterk versnipperd.

Ook **ten westen van Lier** vinden we een concentratie van serres te Boechout-Ranst. Deze regio wordt gekenmerkt door een sterk versnipperd landschap van dorpen en gehuchten, die georiënteerd zijn op de stad Antwerpen, afgewisseld met open ruimte.

De stad **Mechelen** ontpopt zich als een belangrijke centrumstad in Vlaanderen en is gelegen op het knooppunt van grote infrastructuren, zowel naar fysisch systeem als naar mobiliteit toe. De binnenstad van Mechelen ligt als een eiland tussen twee Dijle-armen. De stad ontwikkelde zich als een erg compacte stad, waarbij de relatie met de open ruimte, op wandelafstand van de binnenstad, één van de grote kwaliteiten vormt. Ten oosten van Mechelen bevindt zich de regio Bonheiden-Keerbergen (Vlaams-Brabant): een bebost gebied dat een sterke suburbanisatie kent, met woonparken aan lage dichtheden.

Het gebied rondom de **as Sint-Niklaas (Oost-Vlaanderen)-Willebroek-Mechelen**, ten westen van Mechelen, wordt gekenmerkt door sterk uiteenlopende landschappen. Het is een waterrijk landschap gevormd door de valleien van de Zenne, de Dijle en de benedenloop van de Nete, die in Rumst samen de Rupel vormen. Op diverse plaatsen in de regio komen grote natuurgebieden en kleinschalige, alluviale landschappen voor, met vochtige graslanden of hooilanden, sloten, talrijke houtkanten, vochtige tot natte boskernen, moerassen (rietvelden), populieren en knotwilgen. Het wonen en leven gebeurt in de grote kernen, waarvan Willebroek één van de belangrijke centra vormt, en in tal van kleine dorpskernen en gehuchten. Daarnaast wordt de regio gekarakteriseerd door grootschalige industriële ontwikkelingen langs het kanaal van Willebroek, de A12 en de N16, maar ook door de grootschalige recreatieve infrastructuur van Hazewinkel. De 2 grote verkeersassen zorgen ervoor dat dit gebied sterk geconnecteerd is met Mechelen en Antwerpen, maar ook met Oost-Vlaanderen, via de N16, en Vlaams-Brabant, via de A12.

In deze grote regio bevindt zich eveneens significante open ruimte, meer bepaald in **Klein-Brabant** en tussen Willebroek en Mechelen. Dit tuin- en akkerbouwlandschap is samen met de regio rond Sint-Katelijne-Waver de oudste groenteregio van de provincie Antwerpen. De Benedenschelde vormt hier en ook meer noordwaarts de westgrens van onze provincie.

Het landschap ten noorden van de Rupel is sterk bepaald door de kleiontginningen voor de baksteenindustrie. Langs deze kant van de rivier ontwikkelden zich de kernen, waaronder Boom en Rumst en verder noordwaarts, langsheen de Schelde, Niel, Schelle en Hemiksem. Rondom beide rivieren wisselen belangrijke natuurontwikkelingen en open ruimtegebieden af met cultureel erfgoed van de voormalige bedrijven. In de oude kleiputten ontstonden tal van nieuwe industrie, recreatieve voorzieningen en natuurontwikkelingen. **Boom** is in dit gebied de grootste kern met voorzieningen en vormt het knooppunt tussen de Rupelstreek en de A12. De kern heeft een centrumrol, vooral wat betreft onderwijs, diensten en voorzieningen. Boom wordt doorkruist door de A12, een grootstedelijke recreatieve as waar winkels en ontspanningsmogelijkheden wekelijks duizenden recreanten aantrekken. De A12 zelf is het resultaat van een erg projectgerichte ontwikkeling zonder totaalvisie op de as.

De gemeenten Aartselaar, Borsbeek, Boechout, Edegem, Hove, Kontich, Lint en Mortsel, tot slot, maken deel uit van **de zuidrand van de stad Antwerpen**. Het is een drukbevolkt en erg versnipperd gebied van dorpskernen, linten en functionele ruimten (bedrijventerreinen, zorginstellingen,...).

Daartussen ligt zeer waardevolle open ruimte die gekoppeld is aan beekvalleien, kasteeldomeinen en hoeves. Het is een open land- en tuinbouwlandschap met versnipperd daartussen kleine bossen.

Zo is de cirkel doorheen de provincie Antwerpen rond. **Elk deel van de provincie Antwerpen heeft zijn eigen typische kenmerken. Het ruimtelijk beleid vraagt dus een aanpak op maat!**



© Pierre Verhoeven voor provincie Antwerpen

De afwisseling van groen en dorpskernen in de Rupelstreek en Zuidrand

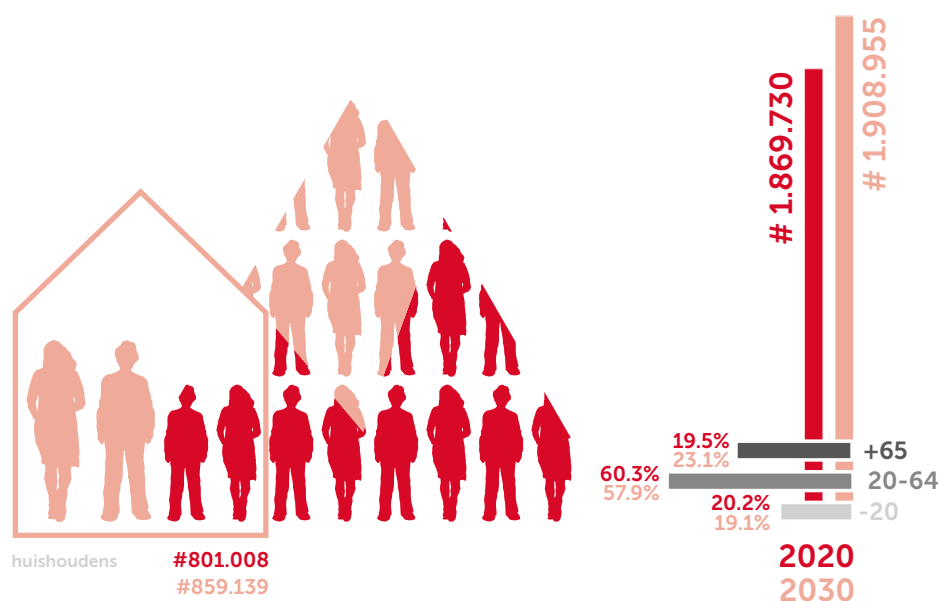




TRENDS EN UITDAGINGEN

De samenleving in onze provincie staat voor heel wat uitdagingen en die beïnvloeden, direct of indirect, het huidige en toekomstig ruimtegebruik. Naast kennis over het huidige ruimtegebruik, hebben we ook graag inzicht op deze uitdagingen. Ze vormen een belangrijke inspiratiebron voor de ontwikkeling van onze ruimtelijke visie.

Het beschrijven van alle trends en uitdagingen zou ons te ver leiden. Dus hebben we ervoor gekozen om beknopt te focussen op een aantal trends die ingrijpende gevolgen hebben voor de ruimte in de provincie Antwerpen en die ook van belang zijn in de verdere uitwerking van onze beleidskaders.

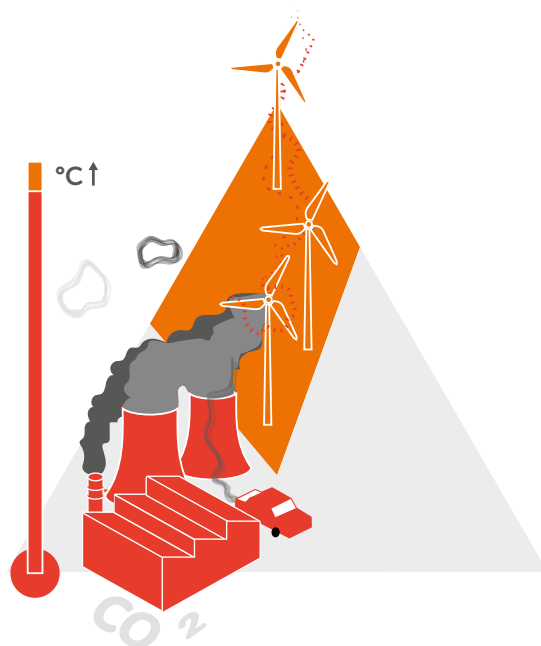


De bevolking veroudert

We zijn met steeds meer mensen in onze provincie en onze bevolking veroudert. Omwille van het groeiende aantal ouderen, maar ook onder invloed van sociale trends (scheidingen, bewust alleenstaande(n),...) stijgt het aantal kleine gezinnen (1 à 2 personen) sterk en neemt het aandeel middelgrote gezinnen (3 à 4 personen) verhoudingsgewijs af. Er zijn echter duidelijke regionale verschillen. Zo neemt de bevolking niet overal in de provincie Antwerpen gelijk toe. In een aantal (vaak stedelijke) kernen stijgt niet alleen het

aandeel 65-plussers, maar ook het aandeel jongeren, terwijl in de meeste gemeenten de stijging uitsluitend te verwachten is door de groeiende groep 65-plussers.

Deze evoluties in onze bevolkings- en gezinssamenstelling leiden tot discrepanties tussen vraag en aanbod van aangepaste voorzieningen en woningtypes. Het wordt dus een hele uitdaging om de toekomstige vraag en het huidige aanbod van woningen en voorzieningen op elkaar af te stemmen.

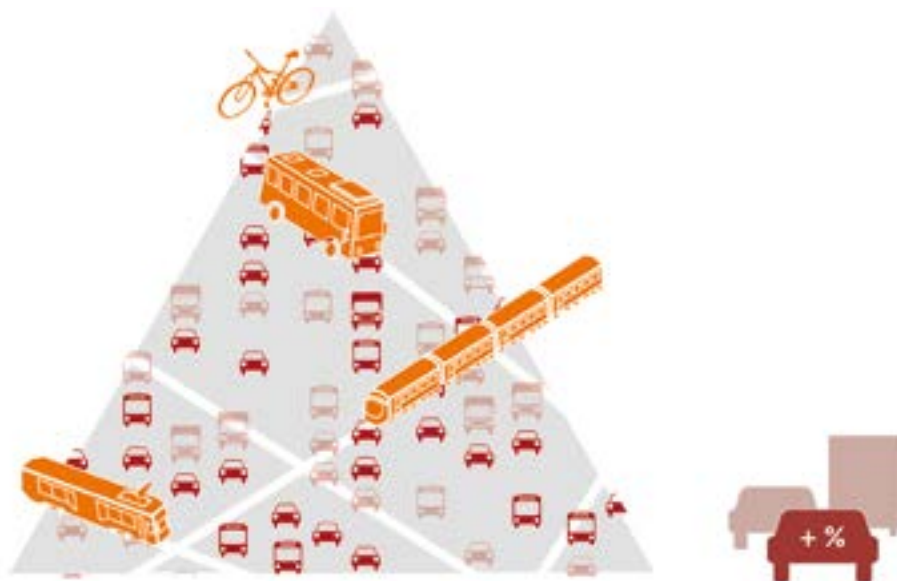


De aarde warmt op

Het klimaat verandert wereldwijd door de opwarming van de aarde, een gevolg van de groeiende uitstoot en de toenemende concentraties van broeikasgassen van menselijke oorsprong. Ondanks de vele goede initiatieven wereldwijd, maar ook specifiek in Vlaanderen en in onze provincie Antwerpen, daalt de uitstoot van broeikasgassen nog onvoldoende. Dit leidt onder meer tot een stijging van de gemiddelde jaarlijkse temperatuur, nattere winters en drogere zomers, een dalend aantal vorstdagen en een stijgend aantal hittedagen.

De gevolgen zijn zeer divers: meer overstromingen, droogte in rivieren, kanalen en in de watervorraden, hoge temperaturen in steden (het hitte-eiland effect),... Deze gevolgen kunnen lokaal heel anders zijn, afhankelijk van het fysische systeem en menselijke ingrepen zoals verharding.

Ruimte is een belangrijke factor in de energietransitie naar een koolstofarme samenleving. Met een goed ruimtelijk beleid kunnen we in de provincie Antwerpen verder inzetten op een goede klimaatmitigatie (beperken van de uitstoot) en -adaptatie (aanpassen aan de gevolgen).



De wagen blijft het populairste vervoersmiddel

Het aantal motorvoertuigen (personenwagens, vrachtwagens,...) stijgt nog jaarlijks. De Vlaming gebruikt de auto nog steeds voor de meeste van zijn verplaatsingen, en hoe langer hoe meer als bestuurder in plaats van als passagier. Al verschillen die cijfers naargelang de woonplaatsen. Ook het transport van goederen gebeurt vooral met vrachtwagens en kleine bestelwagens op fossiele brandstof. In grote steden zoals Antwerpen daalt het aandeel autobestuurders wel drastisch en stijgt het aandeel voetgangers en fietsers.

Door de stijging van het aantal motorvoertuigen worden de files op de snelwegen en andere bovenlokale wegen jaar na jaar langer. Dit is vaak problematisch voor de doorstroming van het openbaar

vervoer en zorgt ook voor ruimtelijke conflicten in kernen: parkeerplaatsen versus meer groene, publieke ruimte). Het fileprobleem stimuleert de zoektocht naar alternatieve verplaatsingsmiddelen zoals de (elektrische) fiets, deelsystemen, openbaar vervoer, ... , of naar manieren om het aantal verplaatsingen te beperken zoals thuiswerken. Daarnaast is een gedragswijziging nodig naar mobiliteitskeuzes om onder meer de leefbaarheid in onze provincie te kunnen vergroten. Keuzes in het ruimtelijke beleid kunnen het mobiliteitsgedrag verder beïnvloeden en alternatieve vervoerswijzen stimuleren. De verdere realisatie van het bovenlokaal fietsroutenetwerk (fietsostrades met daartussen een net van functionele fietsroutes) speelt op deze uitdaging mee in.



Bewustere invulling van onze vrije tijd

Vrije tijd speelt sinds de jaren '80 een steeds belangrijkere rol in onze maatschappij en ons leven. We vullen onze vrije tijd bewust in en zetten onze agenda vol. Dit komt onder meer door de flexibilisering van de arbeid, de toenemende groep gezonde gepensioneerden, het belang van vrije tijd als uiting van persoonlijke identiteit en voor onze geestelijke en lichamelijke gezondheid. Ontspanning en toerisme dicht bij huis, en het liefst in een groene en authentieke omgeving, winnen aan belang. De eisen van de recreatieve bezoeker worden ook hoger: hij/zij is niet enkel tevreden met wandelen

en fietsen, maar zoekt naar een gevarieerd aanbod aan sportieve en recreatieve activiteiten.

Dit vertaalt zich in onze provincie in een breed en een verspreid aanbod aan ontspanningsmogelijkheden en toeristische verblijfplaatsen: van funshopping tot het houden van paarden, van wellness tot campings, van wandelen tot motorcrossen. Het is een uitdaging om in te spelen op het belang van ontspanning en vrije tijd en de daaraan gekoppelde infrastructuren, zonder druk te zetten op de open ruimte.

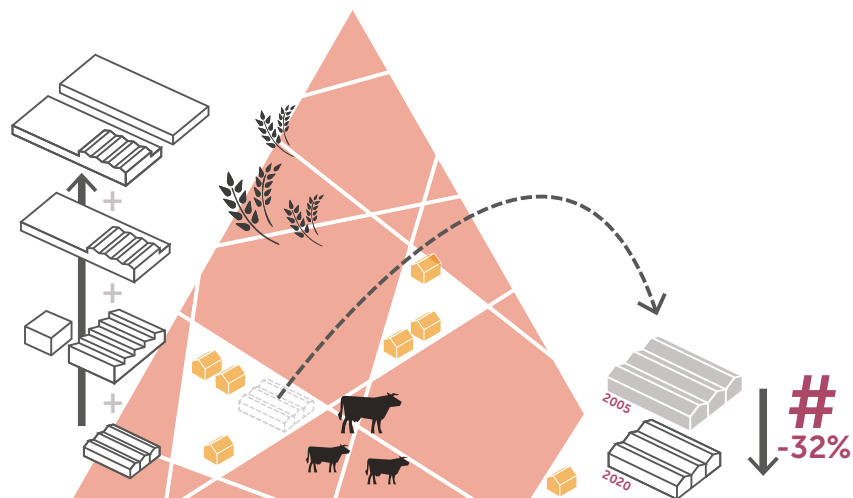


Diversiteit in economische ruimtevrage

De blijvende vraag naar locaties op bedrijventerreinen heeft als gevolg dat de beschikbare ruimte op deze terreinen vermindert. In de provincie Antwerpen zijn er nog weinig onbebouwde bedrijfskavels. Veel verweefbare bedrijven verhuisden naar nabije bedrijventerreinen, waar ze nieuwe, goedkopere en eenvoudig te ontwikkelen ruimte vinden, om hun bedrijf of vestiging uit te bouwen. Toch zijn er ook evoluties die aangeven dat bepaalde vormen van bedrijvigheid in stijgende mate hun plaats vinden in het stedelijk gemengd weefsel. 80% van onze ondernemingen ligt in verweven gebied. Mensen gebruiken ook meer en meer informele werklocaties (bv. thuiswerken of gedeelde werkplekken) en de

ruimtelijke impact van e-commerce valt niet te onderschatten.

De uitdaging ligt daarom zowel in het creëren van meer ruimte binnen bestaande bedrijventerreinen, als in het voorzien van diverse werklocaties, zoals op goed bereikbare locaties in de steden. Ook ligt er een uitdaging in het waakzaam zijn voor de noden van specifieke (grootschalige) ruimtevragers en bedrijven die belang hechten aan de nabijheid van specifieke vestigingsmilieus zoals de haven, het spoor,...



Schaalvergroting

Het aantal ondernemingen daalt, terwijl de ruimte-inname of opbrengsten stijgen. Schaalvergroting en specialisatie zijn geen nieuwe trends, maar blijven wel een belangrijke rol spelen in een globaliserende wereld. Schaalvergroting komt voor in tal van sectoren, gaande van de zorgsector tot de detailhandelssector en ook in de landbouwsector.

De schaal in de landbouwsector is het gevolg van steeds strengere eisen met betrekking tot milieu, dierenwelzijn en

hygiënische omstandigheden. Deze schaalvergroting en de vaststelling dat het aantal landbouwers daalt, heeft tot gevolg dat er gebouwen in landbouwgebied vrijkomen. Deze worden zelden agrarisch herbruikt, maar krijgen eerder een residentieel gebruik en/of voor niet-agrarische bedrijvigheid. Dit leidt tot een stijging van vastgoedprijzen in agrarisch gebied en een verdere versnippering van de open ruimte. De uitdaging is om goed na te denken over het herbestemmen van landbouwbedrijven.



Het verlies aan biodiversiteit

Biodiversiteit staat voor de verscheidenheid aan levende organismen (soorten) en ecosystemen en zorgt onder meer voor schone lucht, proper water, een goede kwaliteit van de bodem en de bestuiving van gewassen. Hoe diverser de natuur is, hoe robuuster en meer bestand ze is tegen ernstige problemen zoals klimaatverandering en natuurrampen. Biodiversiteit kan ons ook helpen om de gevolgen van klimaatverandering te beperken en ons eraan aan te passen. De laatste jaren neemt de biodiversiteit drastisch af, ook in onze provincie, onder meer door de gevolgen van menselijke activiteiten zoals vervuiling of de

veranderingen in landgebruik en klimaat. Het werkt als een vicieuze cirkel: hoe lager de biodiversiteit, hoe meer risico op verder verlies van biodiversiteit en hoe kwetsbaarder de ecosystemen. De uitdaging ligt bij het beschermen en herstellen van ecosystemen, ook in onze provincie, en nog meer in te zetten op duurzaamheid. Voor de biodiversiteit is het van cruciaal belang om de ruimte in onze provincie zo in te richten dat deze de natuurwaarden behoudt en versterkt.



Samengevat: de druk op de ruimte blijft toenemen

De trends zorgen ervoor dat de vraag naar ruimte blijft toenemen: er is ruimte nodig voor bijkomende gezinnen, voor wateropvang, voor (lokale) voedselproductie, voor bijkomende ontspanningsmogelijkheden,... De oppervlakte van onze provincie blijft echter dezelfde. Dit zorgt voor spanning en concurrentie tussen de verschillende functies, niet alleen tussen de meer dynamische (bv. wonen) en open ruimte functies (bv. natuur, landbouw), maar ook tussen de functies onderling. Vandaag blijven we de open en onverharde ruimte versnipperen, niet alleen door woningen met tuinen, bedrijven of recreatievoorzieningen, maar ook door stallen, loodsen en serres.

Studies wijzen uit dat er in Vlaanderen dagelijks zo'n 6 hectare per dag, en in de provincie Antwerpen zo'n 1,5 hectare per dag, bijkomend ingenomen wordt door functies die verharding en bebouwing met zich meebrengen.

Blijven we op dezelfde manier (monofunctioneel en aan een lage dichtheid) onze ruimte verhard en bebouwen, dan zal de open ruimte nog verder versnipperen en ingenomen worden. **De uitdaging ligt in het gepast omgaan met de grote vraag naar ruimte zonder deze ruimte onnodig verder te bebouwen en te verharden.**





UITDAGINGEN ALS OPPOR- TUNITEITEN VOOR DE TOEKOMST

Willen we in 2050 een provincie, waar de duurzame landbouw, natuur en water floreren; waar het voor iedereen aangenaam is om te wonen en te leven in compacte dorps- en stadskernen; waar volop wordt ingezet op duurzame economie en waar de verdere versnippering een halt toegeroepen is?

Dan moeten we nu afspraken maken over ons ruimtegebruik. Voor het klimaat en de biodiversiteit, maar ook voor ons, onze (klein)kinderen en onze medemensen, is een transitie naar een duurzame en uitvoeringsgerichte ruimtelijke ontwikkeling niet alleen noodzakelijk, maar ook broodnodig. Zo kunnen we inspelen op de trends en uitdagingen en op de sterkten en zwakten van ons huidig ruimtegebruik.





VIER RUIMTELIJKE PRINCIPES AAN DE BASIS

Maar hoe geraken we tot dat toekomstbeeld in 2050? De eerste stap in die richting zetten we in deze strategische visie door de krijtlijnen van een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid uit te werken dat ambitieus doch haalbaar is.

We formuleren vier ruimtelijke principes die aan de basis liggen van zowel de strategische visie als van het provinciaal ruimtelijk beleid: zuinig ruimtegebruik, veerkracht, nabijheid en bereikbaarheid, en eigenheid. Deze principes zijn algemeen en robuust en kunnen op lange termijn blijven doorwerken, ook al verandert de context. We streven deze principes na in onze gehele visie op ruimtelijke ordening en in de acties die we als provincie ondernemen. Ze zijn cruciale kapstokken die we met z'n allen in het ruimtelijk beleid moeten toepassen om het toekomstbeeld te realiseren!



Zuinig ruimtegebruik

Meer doen met dezelfde ruimte

Ruimte is een kostbaar goed. Elke dag opnieuw verdwijnt er robuuste open ruimte voor bebouwing, infrastructuur of voorzieningen, en wordt deze ruimte meer en meer geprivatiseerd. Daarnaast wordt de bebouwde ruimte onvoldoende benut, met als gevolg leegstaande panden, onderbenutte en braakliggende gebouwen en terreinen. Om die reden blijft de druk op de ruimte toenemen.

Zuinig ruimtegebruik is dan ook prioritair in ons ruimtelijk beleid, **zowel in de open ruimte, als in de bebouwde ruimte**. Zuinig ruimtegebruik gaat over meer doen met dezelfde ruimte, om de ruimte efficiënter, weloverwogen en tegelijk verantwoord te gebruiken. Zuinig ruimtegebruik staat niet zomaar gelijk aan 'meer en meer' en 'hoger en hoger'. Het gaat wel om een zorgvuldige optimalisatie van de ruimte in functie van leefbaarheid en duurzaamheid die zorgt voor een win-win-situatie.

Zuinig ruimtegebruik kan toegepast worden in de bebouwde ruimte. Dan spreken we over ruimtelijk rendement. **Door het ruimtelijk rendement op goed gelegen plekken te doen toenemen, kunnen we inspelen op diverse ruimtevragen zonder dat er onnodig veel ruimtebeslag bijkomt.**

Hergebruik, verweving, kwalitatieve verdichting en tijdelijk gebruik vormen daarvoor de basiselementen. **Bijkomende inname van de open ruimte moet naar de toekomst toe vermeden worden.** We willen het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag sterk beperken.

Daarnaast kan ook in de robuuste open ruimte het principe zijn toepassing vinden. Door de open ruimte zorgvuldig en doordacht in te richten, kan het een meerwaarde creëren voor de diverse open ruimte functies en diverse ecosysteemdiensten leveren aan de maatschappij. Hier vormt verweving en multifunctionaliteit de basis voor de uitwerking van het principe, maar in sommige gevallen kan ook hergebruik en tijdelijk gebruik van toepassing zijn.

Als provincie streven we dit principe na in de keuze en de uitvoering van onze eigen provinciale plannen en projecten. We werken de ambitie voor het beperken van het bijkomend ruimtebeslag in beleidskader(s) verder uit en stimuleren het zuinig ruimtegebruik in projecten van onze partners.

Enkele toepassingen en voorbeelden om het principe te duiden:

Leegstaande en onderbenutte panden met een goede ligging bieden kansen op **hergebruik**. Ze kunnen verder ingevuld worden, ofwel voor dezelfde functie als voorheen, ofwel voor andere doeleinden na de nodige aanpassingen (hetzij monofunctioneel, hetzij multifunctioneel). Afhankelijk van de ligging zal de nieuwe invulling ook anders zijn. Bijvoorbeeld, een leegstaand bedrijfsgebouw in het centrum en een verloederd kasteeldomein in een groene omgeving vraagt een andere invulling en dynamiek.

Waar mogelijk wordt aangestuurd op het verweven in plaats van het scheiden van functies. Het scheiden van functies is vaak onnodig, en bovenal ook een gemiste kans om interactie tussen functies te stimuleren of om de verplaatsingsnood te verkleinen. **Verweving** van functies of activiteiten kan op talloze manieren, van heel uitgebreid tot beperkt. Zo kunnen activiteiten gecombineerd worden door ze te stapelen (in de hoogte of ondergronds), ze kunnen elkaar versterken of een kringloop vormen, of activiteiten kunnen gebruik maken van dezelfde ruimte maar gespreid in tijd (overdag versus 's avonds, in de week versus het weekend, in het ene versus het andere seizoen). Daarnaast kunnen bijvoorbeeld ook energiestromen tussen bedrijven gedeeld worden. Door in een kern bedrijven en detailhandel te voorzien, is ook het centrum van een kern levendig doorheen de dag.

Bijkomend wordt er gestreefd naar **kwalitatieve verdichting** en clustering.

Kwalitatief verdichten moet doordacht gebeuren met het oog op de leefbaarheid voor bewoners en gebruikers. Dit kan op diverse manieren: bouwen aan hogere dichtheden, innoverende bouwtypologieën bedenken of braakliggende percelen in de kern nieuw leven inblazen. Aandacht voor de leefbaarheid bij verdichting valt hier ook onder: voldoende ademruimte, ontmoetingsruimte en kwalitatief groen voorzien blijven noodzakelijk in het bebouwd weefsel. In de open ruimte wordt een kwalitatieve clustering van gebouwen op eenzelfde site zoals boerderijen of loodsen gestimuleerd. Op die manier worden bebouwing en verharding tegengegaan op plekken waar dit niet gewenst is en, bij sloop, zelfs teruggedrongen. Deze ruimten kunnen opnieuw worden ingeschakeld in het landschap van beekvalleien, landbouwvelden, bossen, wandelwegen,...

Een laatste basiselement van zuinig ruimtegebruik is het **tijdelijk gebruik** van de ruimte. Leegstaande panden of braakliggende terreinen kunnen een zinvolle invulling krijgen in afwachting van een definitief project of tijdelijk een bijkomende invulling krijgen: een win-win voor alle partijen. Denk bijvoorbeeld aan pop-up stores in lege winkelpanden, een tijdelijke camping of stadstuin op een braakliggend perceel of een kinderopvang in een tijdelijke constructie of een tijdelijke natuurcamping in de zomer in het bos. Tijdelijk ruimtegebruik betekent niet enkel een impuls op korte termijn; ook op lange termijn kan dit een positieve invloed hebben zolang het tijdelijke karakter ervan bewaakt blijft.

Robuuste open ruimte wordt gevormd door de aaneengesloten onbebouwde en onverharde gebieden beheerd door natuur, landbouw, water en zachte recreatie. Robuuste open ruimte omvat het samenhangend geheel van structuurbepalende rivier- en beeksystemen, landbouw-, natuur- en bosgebieden, gebieden gericht op voedselproductie of biodiversiteitsbehoud en de cruciale verbindingen hiertussen.

Waar veel ruimtebeslag op één locatie gebundeld is zoals in dorps- en stadskernen of in activiteitenclusters, spreken we over **bebouwde ruimte**. Hier vinden tal van menselijke activiteiten plaats met het daarmee gepaard gaande verkeer, lawaai, bebouwing, ... Ook onverharde gronden die er onmiddellijk bij aansluiten, worden hier meegenomen, bv. tuinen.

Open ruimte is hetzelfde als robuuste open ruimte, maar inclusief de beperkte verharding en bebouwing die nodig is voor het functioneren van deze activiteiten.

Met **ruimtebeslag** bedoelt men ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructuren en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructuren behoren volgens de geldende technische definities (2016) ook tot het ruimtebeslag. Je kan dus onderscheid maken tussen verhard en onverhard ruimtebeslag.



Veerkracht

Ruimte die tegen een stoot kan

Veerkracht gaat over het vermogen om zich aan te passen. **Bij het organiseren van de ruimte zetten we in op veerkracht en robuustheid om nieuwe uitdagingen en trends samen te weerstaan en op te vangen.**

In de eerste plaats gaat het over veerkracht in het kader van de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit. **Het ruimtelijk beleid kan hierop inspelen door in te zetten op het verminderen van de verhardingsgraad.** Dit is belangrijk buiten de bebouwde ruimte, maar het is ook broodnodig om binnen de bebouwde ruimte te ontharden. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten daarnaast rekening houden met de kwetsbaarheden van het fysische systeem, in het bijzonder die van de bodem en het watersysteem. De onverharde ruimte in de provincie Antwerpen biedt onder meer tal van mogelijkheden om de klimaatverandering op te vangen en tegen te gaan. Deze ruimte is bijvoorbeeld in staat om grote hoeveelheden neerslag te bufferen en om water vast te houden in tijden van droogte. Bijkomend kan deze ruimte heel wat biodiversiteit herbergen, migratie van soorten mogelijk maken en verkoeling bieden indien de temperatuur stijgt,...

Maar we moeten ook anders omgaan met onze bebouwing. Naast klimaatveranderingen zijn nog heel wat andere uitdagingen met ruimtelijke effecten denkbaar. De evoluties op het vlak van technologie en economie, maatschappij en samenleving, milieu en energie hebben evenzeer een impact op de organisatie van de ruimte. Ook de toename van en

wijzigingen in de huishoudens zijn een uitdaging. Het is belangrijk om hier zoveel mogelijk op in te spelen. **Dit kan door anders na te denken over de opbouw en invulling van ruimtes en gebouwen, door in te zetten op flexibiliteit en tijdelijk gebruik,** door vernieuwende bouwtypologieën te ontwikkelen of door het beperken van verharding. Bedrijventerreinen kunnen bijvoorbeeld flexibeler ontwikkeld worden. Nieuwe woonprojecten kunnen ook ontworpen worden dat ze aanpasbaar zijn aan toekomstige noden van hun bewoners (toegankelijk voor ouderen of mindervaliden,...).

Tot slot heeft ook de veerkracht van de samenleving (leefbaarheid) een ruimtelijke impact: ruimte voor ontmoeting, rustpunten, vergroening, omgaan met hinder, ... zijn nodig om de leefomgeving robuust te maken. Veerkracht betekent in die zin ook het vergroten van de kracht van een gemeenschap om zelf met gezamenlijke uitdagingen om te gaan.

Als provincie streven we meer veerkracht na in onze eigen provinciale plannen en projecten en stimuleren het veerkrachtprincipe in projecten van onze partners. We werken de ambitie om de verhardingsgraad te verminderen uit in beleidskader(s) en spelen in op de kwetsbaarheden van ons fysisch systeem. We ondersteunen inwoners en lokale besturen om samen hun dorp te versterken en veerkrachtiger te maken. We werken hier ook zelf aan, bijvoorbeeld door de aanleg van retentiezones.



Nabijheid en bereikbaarheid

Ruimte en mobiliteit versterken elkaar

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk verbonden: mobiliteit bepaalt de manier waarop de ruimte wordt georganiseerd en de organisatie van de ruimte stuurt de mobiliteit.

We streven naar een verduurzaming van de mobiliteit door in het ruimtelijk beleid in te zetten op twee pistes: het beperken van de verplaatsingen (nabijheid) en het vergroten van het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).

Verplaatsingen zijn nodig om de afstand tussen wonen, werken en voorzieningen te overbruggen. Als we meer inzetten op verweving, liggen deze activiteiten dicht bij elkaar en is er minder nood om zich te verplaatsen. Wanneer bijvoorbeeld in de buurt van een treinstation ook kantoorgebouwen, bedrijven, winkels, sportinfrastructuur, onderwijs of kinderopvang gerealiseerd worden, moet men zich minder ver verplaatsen tussen al deze activiteiten. Ook voor goederentransport betekent dit een efficiëntiewinst. Deze korte verplaatsingen kunnen ook met duurzaam vervoer gebeuren. Op die manier is de (vracht-) wagen niet langer het enige aantrekkelijke vervoersmiddel; ook de fiets, de trein, de tram/bus, te voet gaan of goederentransport via spoor of water worden een alternatief.

Uiteraard kan niet alles in elkaars nabijheid liggen. In dat geval is de multimodale en selectieve bereikbaarheid cruciaal. Daarbij staat het gemak centraal waarmee mensen binnen een bepaalde tijd een reeks diensten of activiteiten kunnen bereiken. Hoe meer aantrekkelijke en gemakkelijke verplaatsingsmiddelen, hoe groter de multimodale bereikbaarheid.

Selectieve bereikbaarheid houdt in dat niet elke plek op eenzelfde manier bereikbaar kan en moet zijn. De ruimtelijke kenmerken spelen hier namelijk ook in mee. Zo moet een bedrijventerrein gelegen aan het Albertkanaal op een andere manier of met andere vervoersmiddelen bereikbaar zijn dan een bouwbedrijf langs een kleiner kanaal die nood heeft aan goederenvervoer via kleinere schepen.

Een bijkomende uitdaging is om het voor- en natransport beter te organiseren en de overschakeling (van het ene vervoersmiddel op het andere) aantrekkelijker en efficiënter te maken. Dit kan onder meer door de overslag voor (bulk-)transport te vergemakkelijken, veilige voetwegen, fietsnetwerken, openbaar vervoernetwerken en kwalitatieve pendelparkings te realiseren, deelmobiliteit uit te bouwen,... Op die manier kunnen plekken met een lagere bereikbaarheid, zoals kleine kernen, beter inhaken op het netwerk en wordt sneller gekozen voor alternatieve verplaatsingsmiddelen.

Als provincie streven we dit principe na in de keuze en de uitvoering van onze eigen provinciale projecten en stimuleren het in projecten van onze partners. Zo tekenen de vervoerregio's een gelaagd (openbaar) vervoernetwerk. De provincie Antwerpen werkt in beleidskaders aan instrumenten om ruimtelijke ontwikkeling te laten samensporen met het beperken van verplaatsingen en duurzame verplaatsingen. Op het terrein werkt de provincie ook zelf het principe uit, bijvoorbeeld door de aanleg van fietsostrades die zowel gebruikt worden door de lange afstandsfietser als voor lokale verplaatsingen en door het subsidiëren van fietspaden langs gemeentewegen die onderdeel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.



Eigenheid

Een open dialoog tussen de lokale eigenheid en nieuwe maatschappelijke trends

Antwerpen is een provincie met een rijke geschiedenis. De provincie koestert de cultuur- en natuurhistorische ontwikkeling van haar territorium en wil haar divers voorkomen bewaren en in de verf zetten. De kenmerken en kwaliteiten van het landschap staan hierbij centraal. De accenten die vanuit het ruimtelijk beleid worden gelegd, zullen dus verschillen naargelang de locatie.

Eigenheid gaat echter over veel meer dan het bewaren van de landschappelijke kwaliteiten. **Eigenheid staat voor het omgaan met de typische ruimtelijke kenmerken van onze provincie op een hedendaagse en duurzame manier.** Het gaat om het kwalitatief integreren van nieuwe trends en innovaties in het landschap, rekening houdend met het lokale karakter. De eigenheid staat immers onder druk door een waaier aan ruimtelijke trends en ontwikkelingen zoals verrommeling, verpaarding, nieuwe bebouwing die geen rekening houdt met de omgeving, of infrastructuur aanleg.

De ambitie is dan ook om bij de invulling van de ruimte in te spelen op maatschappelijke uitdagingen op een manier dat dit de kwaliteit en de eigenheid van een plek juist ten goede komt. Bijvoorbeeld in goed bereikbare kernen moeten we nadenken over het compacter bouwen in plaats van het verder verkavelen, weliswaar rekening houdend met de eigenheid van de kern. Zo zijn hoge torens niet overal wenselijk, maar kan een kwalitatief project met een bouwlaag

meer extra publieke of onverharde ruimte opleveren. Dit kan resulteren in projecten die een meerwaarde zijn voor de lokale identiteit en de duurzame versterking van de kernen op gang trekken. Een passende invulling en gebruik van het publiek domein sluit hierbij aan.

Eigenheid moet samenhang en identiteit creëren in het landschap zonder radicaal te veranderen of te blijven hangen in dat verleden. Zo kunnen we een gedifferentieerd ontwikkelingsprofiel koppelen aan de verschillende kernen in onze provincie afhankelijk van hun ligging, grootte en karakter. Zo kan het serrelandschap in bepaalde delen van de provincie een sterkte vormen voor toekomstige landbouw en zo kunnen de landschappelijk waardevolle beekvalleien, Kempense bossen, meren, zanden en landduinen als economische, toeristische en landschappelijke troef gewaardeerd worden.

Zoeken naar een harmonieus evenwicht tussen de lokale ruimtelijke kenmerken en nieuwe maatschappelijke trends en uitdagingen is noodzakelijk en wenselijk. Het spreekt voor zich dat dit een voortdurende oefening is, op maat van elke regio in de provincie.

We nemen het principe 'eigenheid' vooral impliciet mee in concretere plannen en projecten op een kleiner schaalniveau (of in het vergunningenbeleid) en het hangt hiermee nauw samen aan het begrip 'kwaliteit'. Lokale partners kunnen er ook zelf verder mee aan de slag.





ZEVEN STRATEGIEËN, DE RUIMTELIJKE PRINCIPES VERTAALD

In het vorige onderdeel introduceerden we vier ruimtelijke principes. In dit hoofdstuk vertalen we die voor onze provincie Antwerpen in zeven strategieën. De strategieën gaan dieper in op specifieke thema's. Ze verwoorden ambities die iedereen samen moet realiseren. Ze zijn, net zoals de ruimtelijke principes, de basis voor het provinciaal ruimtelijk beleid op lange termijn.

In het ruimtelijk beleid is de samenhang van en de relaties tussen plekken en functies belangrijk. Het versterken van die samenhang in netwerken, die gemeentegrenzen overschrijden, is in verschillende strategieën meegenomen.

Om de strategieën en het ambitieniveau ervan tastbaar te maken, voegden we illustraties toe: links staan de knelpunten van vandaag en rechts waar we naartoe willen. Deze impressies zijn puur illustratief en leveren een meerwaarde aan het verdere debat rond de realisatie van de strategieën.

Offensieve open ruimte

Natuur, landbouw, water en recreatie vormen een samenhangend en functioneel geheel

In de open ruimte vormen natuur, landbouw, water en recreatie samen een geheel dat het nut en de noodzaak van de open ruimte benadrukt en deze versterkt.

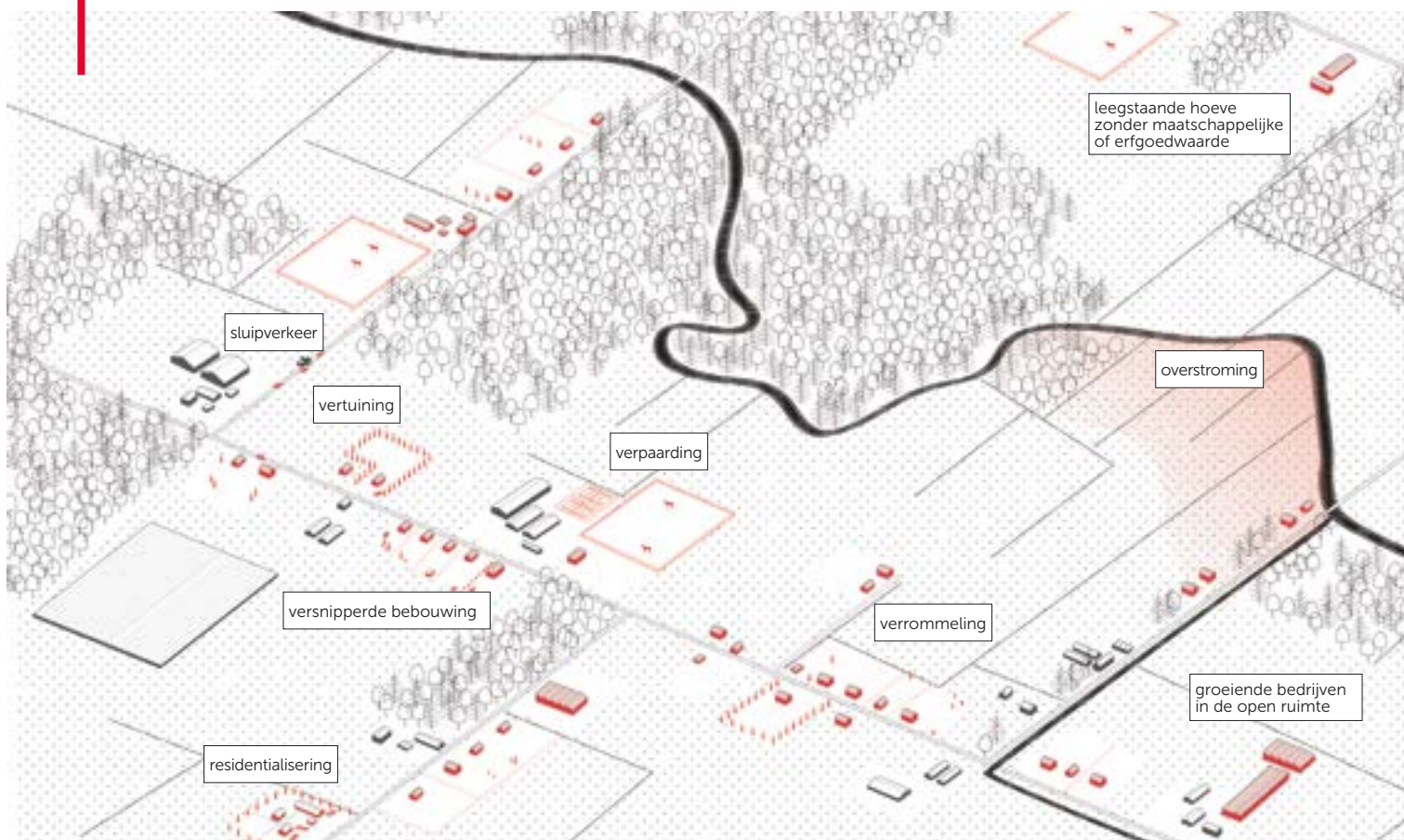
De robuuste open ruimte zorgt voor (adem) ruimte, rust en stilte in onze sterk bebouwde provincie, versterkt de kwaliteiten van het landschap en kan instaan voor het leveren van talrijke ecosystemendiensten: voedselproductie, waterberging, bestuiving, recreatie, capteren van CO₂,...

De strategie 'offensieve open ruimte' is tweeledig. De eerste pijler zet in op het versterken van het ecologisch netwerk en het netwerk van aaneengesloten landbouwgebieden. Binnen deze netwerken is er nood aan samenhang en goed gestructureerde ruimte waarin de verschillende sectoren optimaal kunnen

functioneren en groeien. Aandacht voor het weghalen van onnodige verharding zal hierbij van belang zijn.

De tweede pijler is het verweven van natuur, landbouwproductie, duurzaam waterbeheer en recreatie, van heel beperkt tot heel uitgebreid. Natuur, landbouw, water en recreatie hebben immers veel gemeen. Bovendien is de open ruimte vandaag te schaars om de verschillende beheerders als gescheiden werelden te blijven zien. Geïntegreerd staan ze heel wat sterker om tegengewicht te bieden aan de verstedelijkingsdruk en brengen ze het belang van de robuuste open ruimte onder de aandacht. Deze verweving mag niet ten koste gaan van de draagkracht van de ruimte.

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



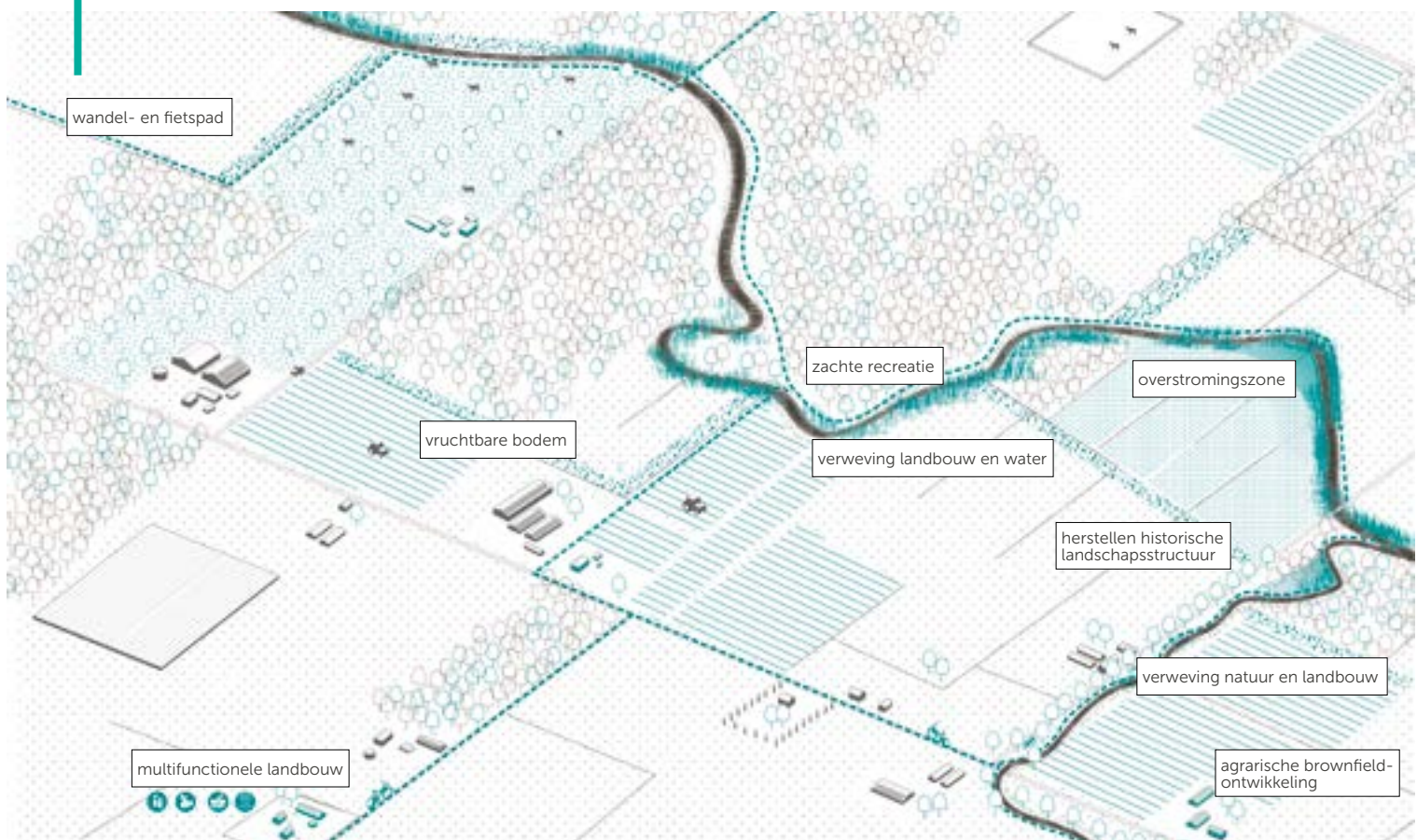
Gezien een bewustere invulling van de vrije tijd aan belang wint, wordt recreatie een belangrijke partner. Recreatie maakt niet alleen een verbinding tussen erfgoed, monumenten of toeristische bezienswaardigheden, maar het brengt ook de mens dicht bij (de waardering van) de open ruimte. Belangrijk is wel dat recreatie, en bij uitbreiding alle andere open ruimte functies, altijd in relatie moet staan tot de draagkracht van het gebied en het versterken ervan. Activiteiten met veel dynamiek en mobiliteit en zonder relatie met de omliggende open ruimte, horen thuis binnen het ruimtebeslag, op multimodaal goed ontsloten plekken.

De tweeledige benadering van de strategie maakt het mogelijk dat de verschillende beheerders van de open ruimte zich op een duurzame en gelijkwaardige manier kunnen ontplooiën zodat ze samen de open ruimte kunnen versterken. Ook in en nabij

de bebouwde ruimte kan deze strategie toegepast worden in de kleinere onverharde ruimten en landschapskamers (o.m. vruchtbare plagenbodems). Ze nemen een belangrijke rol op in het leveren van ecosystemendiensten en moeten gevrijwaard worden van bebouwing.

De strategie gaat uit van een samenwerking tussen actoren, in de vorm van regionale partnerschappen, om een geïntegreerd gemeentegrensoverschrijdend programma voor de open ruimte op te stellen. Dit geïntegreerde programma kan inzetten op biodiversiteit, recreatief medegebruik, landbouw, waterbeheer, klimaatadaptatie, hergebruik van bestaand patrimonium, het sluiten van kringlopen,... Het resulteert in openruimtepartnerschappen die niet langer in de verdediging zitten (defensief), maar die open ruimte hoog op de maatschappelijke agenda plaatsen (offensief).

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Samenhangend ecologisch netwerk

Onafgebroken netwerken doorheen open en bebouwde ruimte

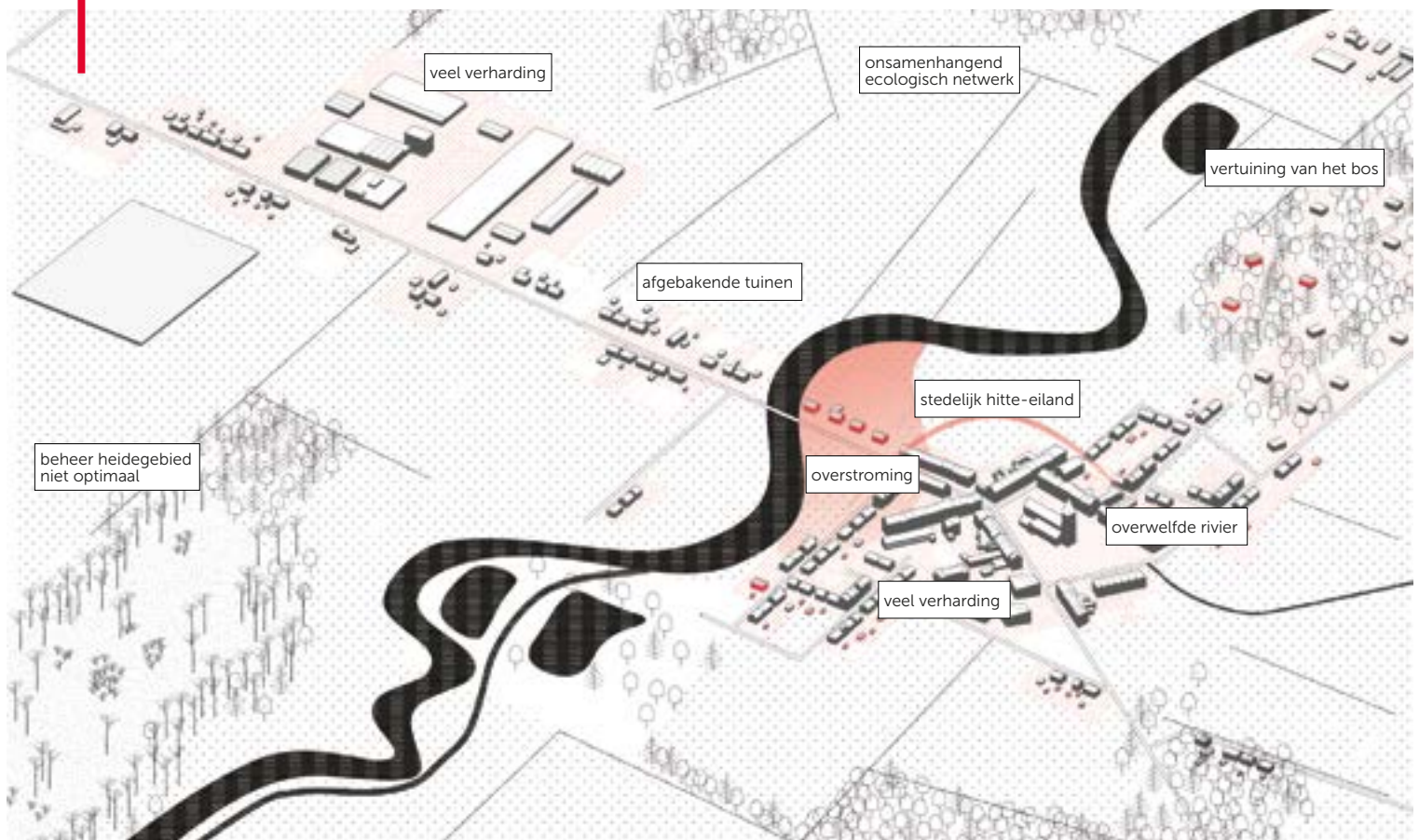
De basis voor het ecologisch netwerk is het fysisch systeem bestaande uit bodem, reliëf, grondwater, netwerk van rivieren en klimaat. Het is de ruggengraat voor de natuur in onze provincie en daarbuiten. Het ecologisch netwerk bestaat uit de kerngebieden van natuur en bos, het netwerk van rivieren, het verbindende netwerk van kleine landschapselementen en groenblauwe netwerken in de bebouwde omgeving. Een duurzaam herstel, beheer en maximale bescherming van de robuuste natuurkerngebieden staan voorop. Bovendien is de samenhang tussen al deze natuurkerngebieden en de verschillende netwerken cruciaal. Ze moeten verbonden worden tot één robuust en kwaliteitsvol ecologisch netwerk.

Deze strategie zet in op het behoud en de versterking van het ecologisch netwerk in de provincie Antwerpen door er een samenhangend en fijnmazig ecologisch netwerk van te maken doorheen de open en bebouwde ruimte.

Dit ecologisch netwerk produceert een aantal cruciale ecosystemendiensten: het tempert het hitte-eilandeffect waar verharde oppervlakken mee kampen, het biedt plaats aan zachte vormen van recreatie, kan overvloedige regenval bufferen en levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit en de leefbaarheid.

De werking van ecosystemen steunt in sterke mate op een samenhangend ecologisch netwerk op internationaal, maar ook lokaal en provinciaal ruimtelijk niveau. De uitwerking gebeurt op verschillende schaalniveaus: van

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



zeer grootschalig (door het verbinden van de belangrijke Europese natuurgebieden) tot zeer lokaal en fijnmazig. Dit laatste noemen we de groenblauwe dooradering.

Groenblauwe dooradering bevordert de ecologische samenhang van grote aaneengesloten gebieden met kleinere gebieden in of nabij de stads- en dorpskernen, maakt ruimtes klimaatbestendig en draagt bij aan de levenskwaliteit en het welzijn van de bewoners door ze te verbinden en toegankelijk te maken.

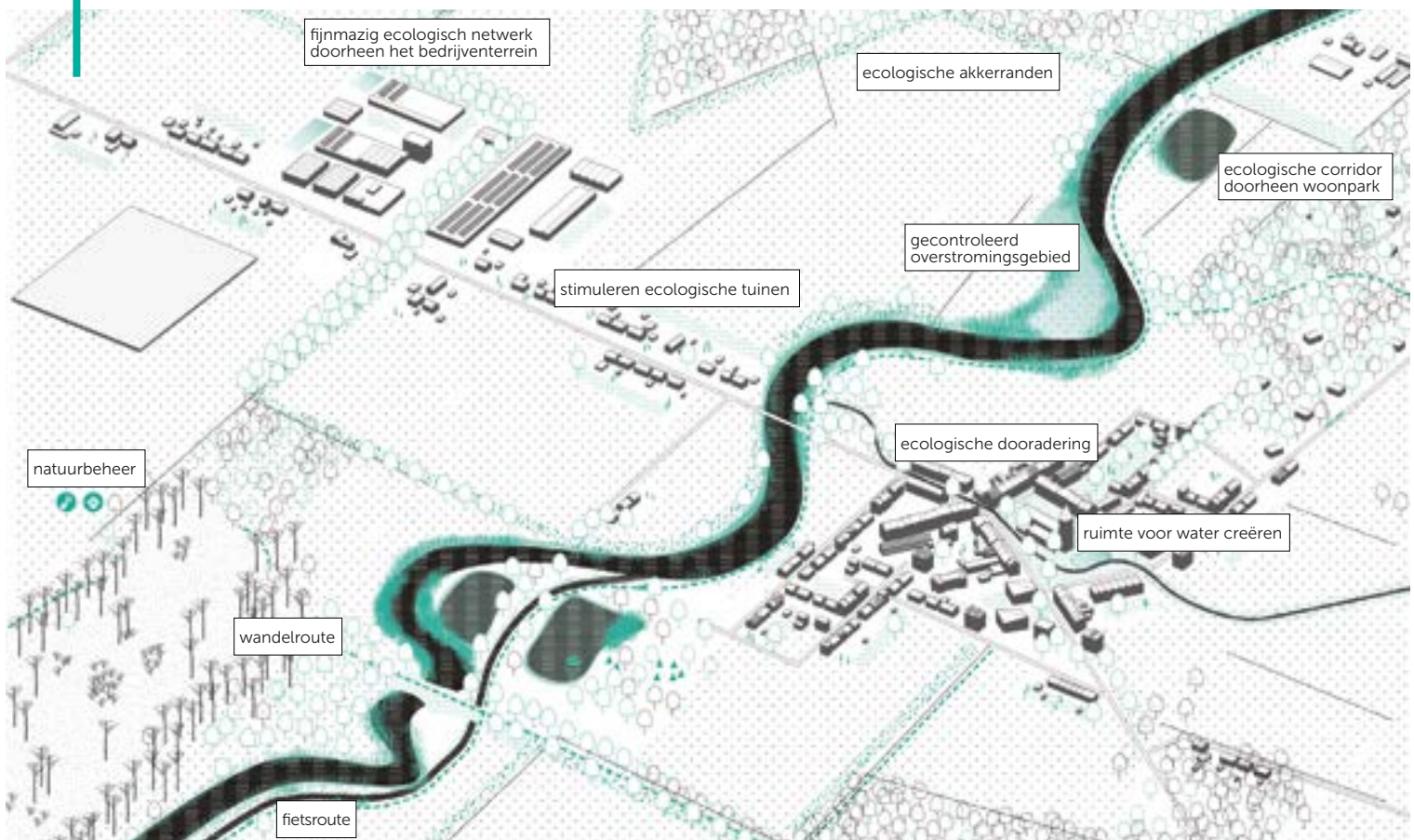
De realisatie van een ecologisch netwerk doorheen de bebouwde ruimte vergt een creatieve ruimtelijke blik. Verweving met andere functies is noodzakelijk (bv. de groene inbedding van fietspaden, de

cultuur- en natuurvalorisatie van erfgoed zoals kasteeldomeinen of forten). Ook de tuinen van burgers kunnen deel uitmaken van een ecologisch netwerk.

Met deze strategie wordt de samenhang van het ecologisch netwerk in de provincie Antwerpen hersteld, zodat ook in de toekomst de vruchten van goed functionerende ecosystemen kunnen worden geplukt.

Groenblauwe dooradering is het fijnmazig groenblauw netwerk door open en bebouwde ruimte, bv. bomenrijen, houtkanten, bermen, poelen, verwilderde tuinen of groengevels.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Van versnippering naar bundeling

De meerwaarde door bundeling investeren in de open ruimte

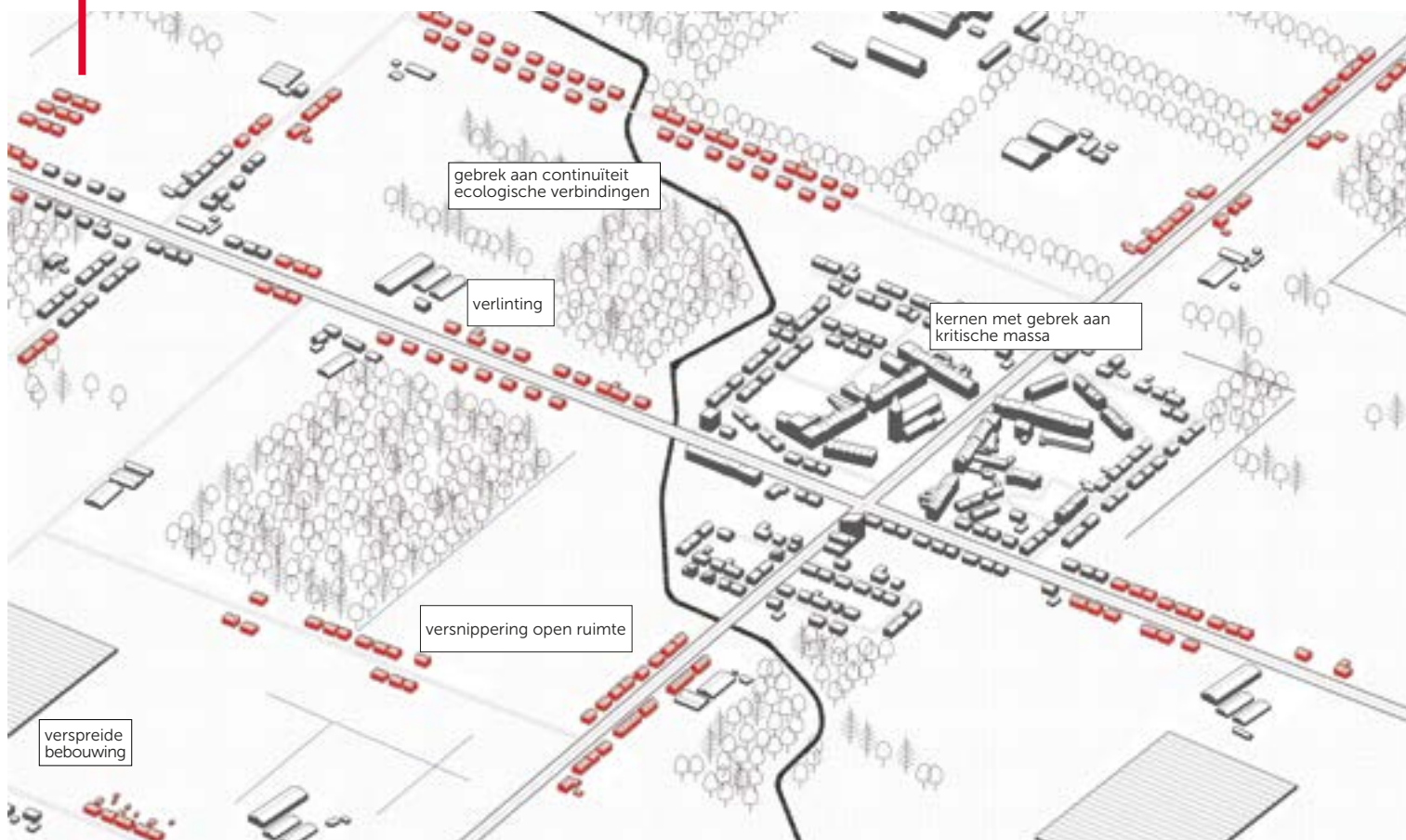
Het huidige bebouwingspatroon in de provincie Antwerpen is sterk versnipperd. Nochtans biedt een bundeling van bebouwing en activiteiten tal van voordelen: het versterkt zowel de dorps- en stadskernen en activiteitenclusters als de open ruimte, het beperkt de verplaatsingsnood, geeft de mogelijkheid om verplaatsingen efficiënt te bundelen en kringlopen te sluiten.

Sinds de jaren '60 is de provincie Antwerpen, net als de rest van Vlaanderen, heel wat waardevolle robuuste open ruimte verloren, in belangrijke mate door het verspreide en verlente karakter van de bebouwing. Het besef groeit dat het anders moet. Er zijn echter nog heel wat juridische bouwmogelijkheden op niet wenselijke locaties die niet zomaar genegeerd kunnen

worden. **Om de open ruimte te versterken moeten we de versnippering tegengaan en zelfs terugdraaien en dynamische functies nog meer en doordachter bundelen.**

Dit vereist in de eerste plaats een weldoordachte inplanting van nieuwe functies, zodat we de versnippering een halt kunnen toeroepen. Dynamische functies dienen zoveel mogelijk een plaats te krijgen op goed gelegen plekken. Bundeling van gebouwen laat toe om goed gelegen plekken intensiever, maar ook kwalitatiever en zorgvuldiger in te vullen. Op deze plekken kan de draagkracht worden verhoogd door er bijkomende programma's aan toe te voegen en kan de druk op de ruimte ertussen verminderd worden. Het gaat echter niet alleen om bundeling, maar ook om het tegengaan en zelfs terugdraaien van versnippering door functies

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



die geen bijdrage leveren tot het behoud en het versterken van de robuuste open ruimte. Daarnaast draagt het verwijderen van onnodige verharding of het herbestemmen naar openruimtefuncties ook bij tot ontsnippering.

De oplossing voor de problematische bouwvoorraad en bouw mogelijkheden in de open ruimte ligt in **de koppeling tussen ontwikkelingsmogelijkheden op goedgelegen plekken en de ontsnippering van de open ruimte**. Dit kan ingezet worden om de kosten (door ontsnippering van de open ruimte) en de baten (financiële en ruimtelijke meerwaarde op strategische locaties) evenwichtig in te vullen. Deze koppeling vormt ook een belangrijke hefboom in het kader van kernversterking. Zonder numeriek te groeien (het betreft immers een herlokalisatie van het eigen

woningbestand) kunnen zelfs de kleinste kernen op deze manier versterkt worden. Meer inwoners die in de kern wonen, scheppen namelijk meer draagvlak voor voorzieningen, meer kansen ten aanzien van duurzame mobiliteit en meer slaagkansen voor de uitbouw van écht levendige kernen.

Activiteitsclusters zijn locaties binnen het ruimtebeslag met een veelheid aan economische en/of recreatieve voorzieningen, bv. bedrijventerreinen, evenementensites, shoppingcenters, recreatiegebieden, Hier vinden tal van menselijke activiteiten (werken, winkelen, ontspannen, ...) plaats die de nodige dynamiek met zich meebrengen.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Ruimtelijke multimodale knopen

Synergie tussen de uitbouw van ruimtelijke multimodale knopen en ruimtelijke ontwikkeling

Om 'goed gelegen plekken' voor de bundeling van dynamische functies te bepalen, is de koppeling met de verduurzaming van de mobiliteit en de uitbouw van een degelijk en multimodaal aanbod onvermijdelijk.

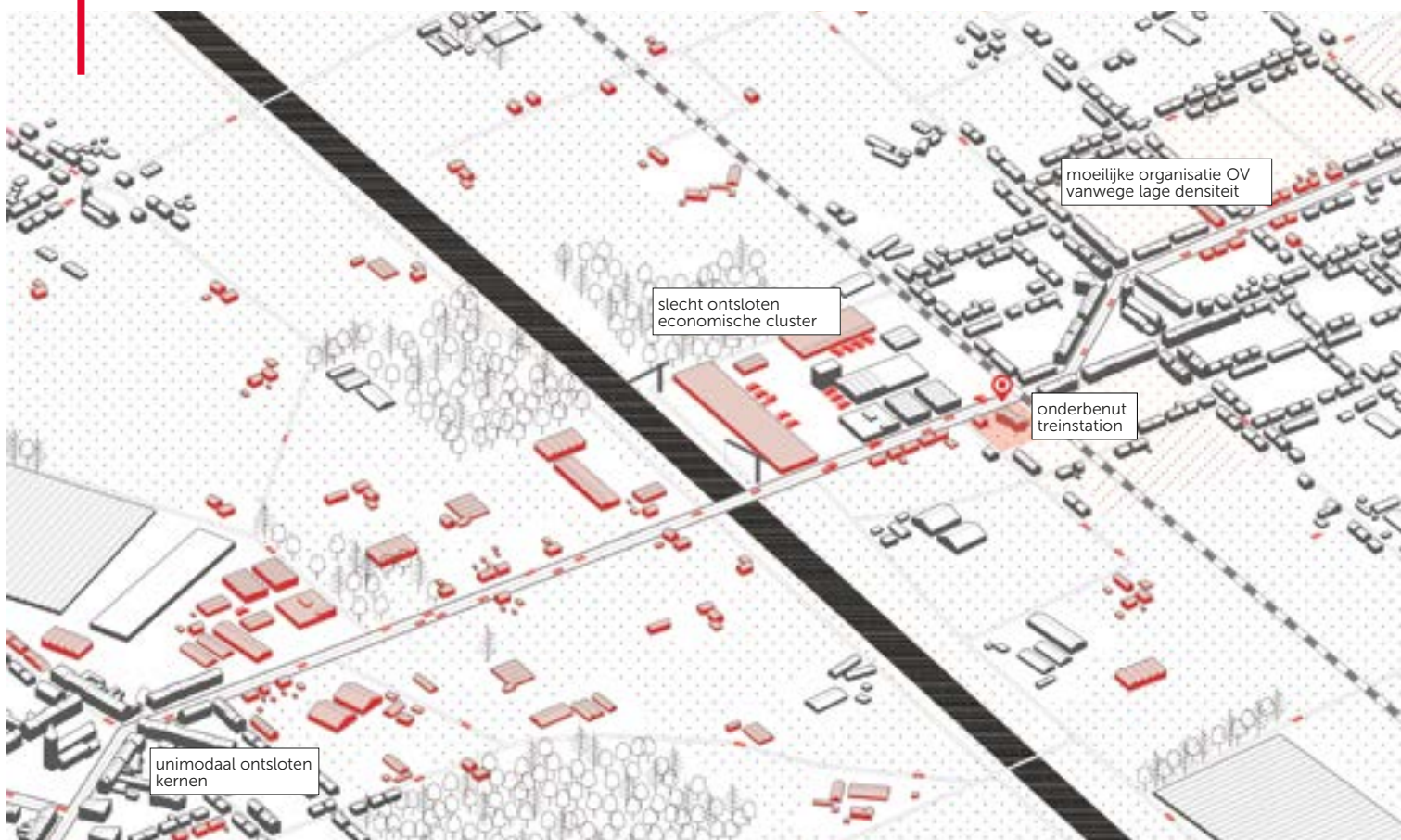
Daar waar verschillende vervoersnetwerken (wandel-, trage wegen-, fiets-, (vracht) wagen-, water-, spoor-, openbaar vervoersnetwerk) verknopen of een halteplaats hebben, ontstaan plekken met een hoge bereikbaarheid. Deze verkeersnetwerken en de verknoping ervan worden vastgelegd in de mobiliteitsplannen. Vanuit het ruimtelijk beleid voegt men een ruimtelijke component toe aan deze vervoersknooppunten, die we als ruimtelijk multimodaal ontsloten knopen definiëren. Elke ruimtelijk multimodale knoop is

een vervoersknooppunt, maar niet elke vervoersknooppunt is een ruimtelijk **multimodale knoop. Aan deze ruimtelijk multimodale knopen moeten er voldoende (verplaatsingen van) mensen/goederen zijn om het vervoer (in het bijzonder het openbaar vervoer) optimaal en efficiënt te laten functioneren.**

Wanneer ruimtelijk multimodale knopen strategisch ingezet kunnen worden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en voor het verhogen van het ruimtelijk rendement, spreken we over strategische rendementslocaties.

Zowel (dorps- en stads)kernen, als clusters van economische activiteiten, recreatie en/of voorzieningen (bijvoorbeeld een ziekenhuiscampus, een campus voor hoger onderwijs,...) kunnen strategische rendementslocaties zijn, mits ze gelegen zijn

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



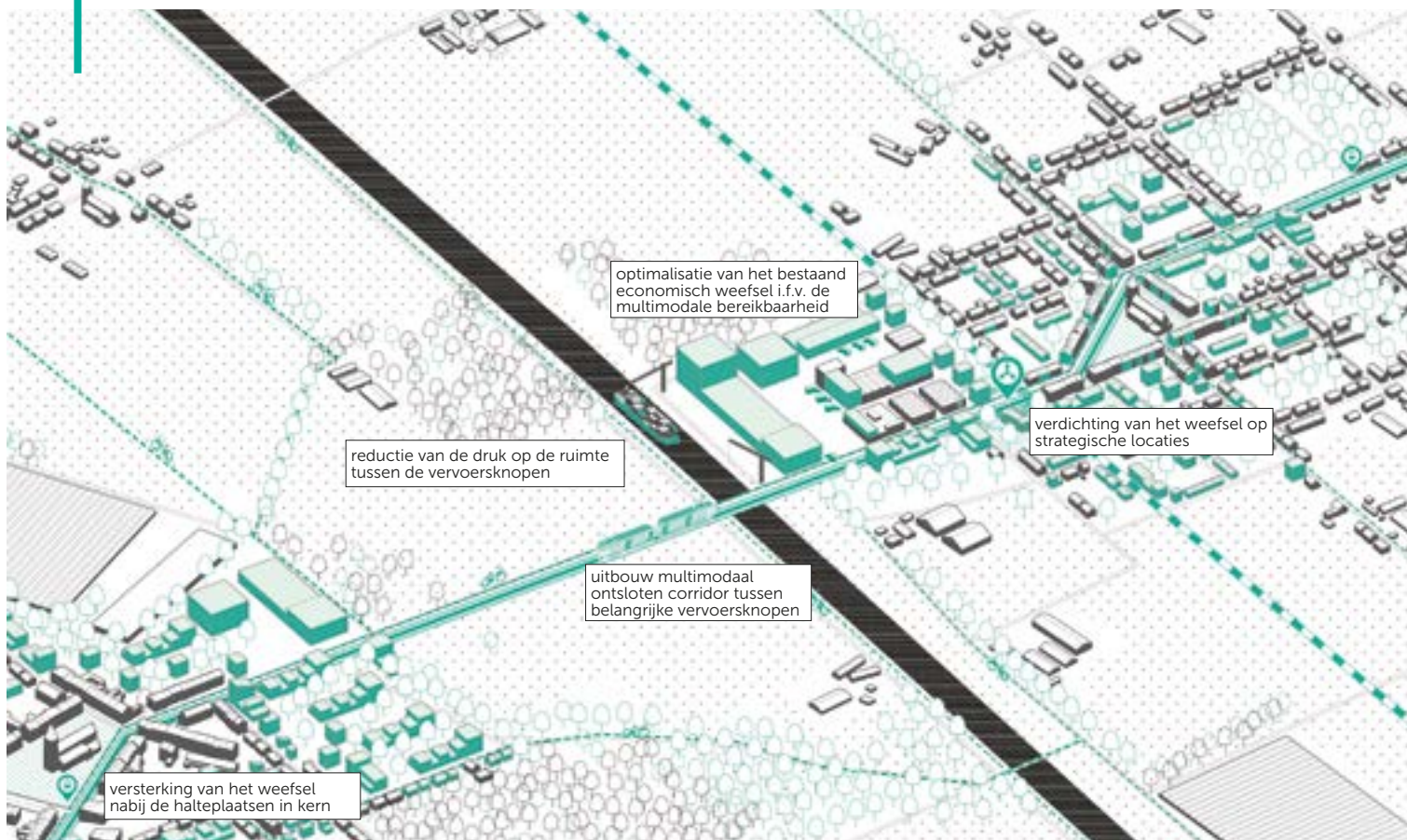
aan een ruimtelijke multimodale knoop. Elk van deze locaties kent een andere vervoersvraag. Het bepalen van de aangewezen verplaatsingsmiddelen moet in de eerste plaats afgestemd worden op het soort verplaatsing: gaat het om personen of goederen? Om woon-werkverkeer of vrijetijdsverkeer,....?

Om te komen tot een multimodaal vervoersnetwerk is het belangrijk om **de ruimtelijke multimodale knopen** die zich onderscheiden door hun strategische positie (binnen het stedelijke, economische, recreatieve of voorzieningennetwerk), **met elkaar te verbinden**. Deze verbindingen worden uitgebouwd tot hoogwaardige corridors. Binnen deze corridors is het noodzakelijk om een volwaardig multimodaal aanbod uit te rollen, zodat zij een antwoord kunnen bieden aan een grote vervoersvraag. Sommige van de bestaande verbindingen zijn nog niet multimodaal ontsloten. Door in te zetten op het multimodaal ontsluiten van

de verbindingen ontstaan er hoogwaardige corridors en wordt een duidelijk ontwikkelingsrichting aangeven voor de uitbouw van hoogwaardig duurzaam openbaar vervoer, de integratie van nieuwe fietsverbindingen, de optimalisatie van de waterwegen én het ruimtelijk beleid. Het inzetten op alternatieven voor de (vracht)wagen is prioritair, al is het niet de bedoeling om de (vracht)wagen volledig te negeren. Deze kan in het bijzonder meegenomen worden als valabel verplaatsingsmiddel voor het voor- en natransport, naast de andere alternatieven.

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 (van het ene vervoersnetwerk op het andere) vergemakkelijken.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Sluitend locatiebeleid voor (hoog) dynamische functies

Voorzieningen en bedrijven op strategische rendementslocaties

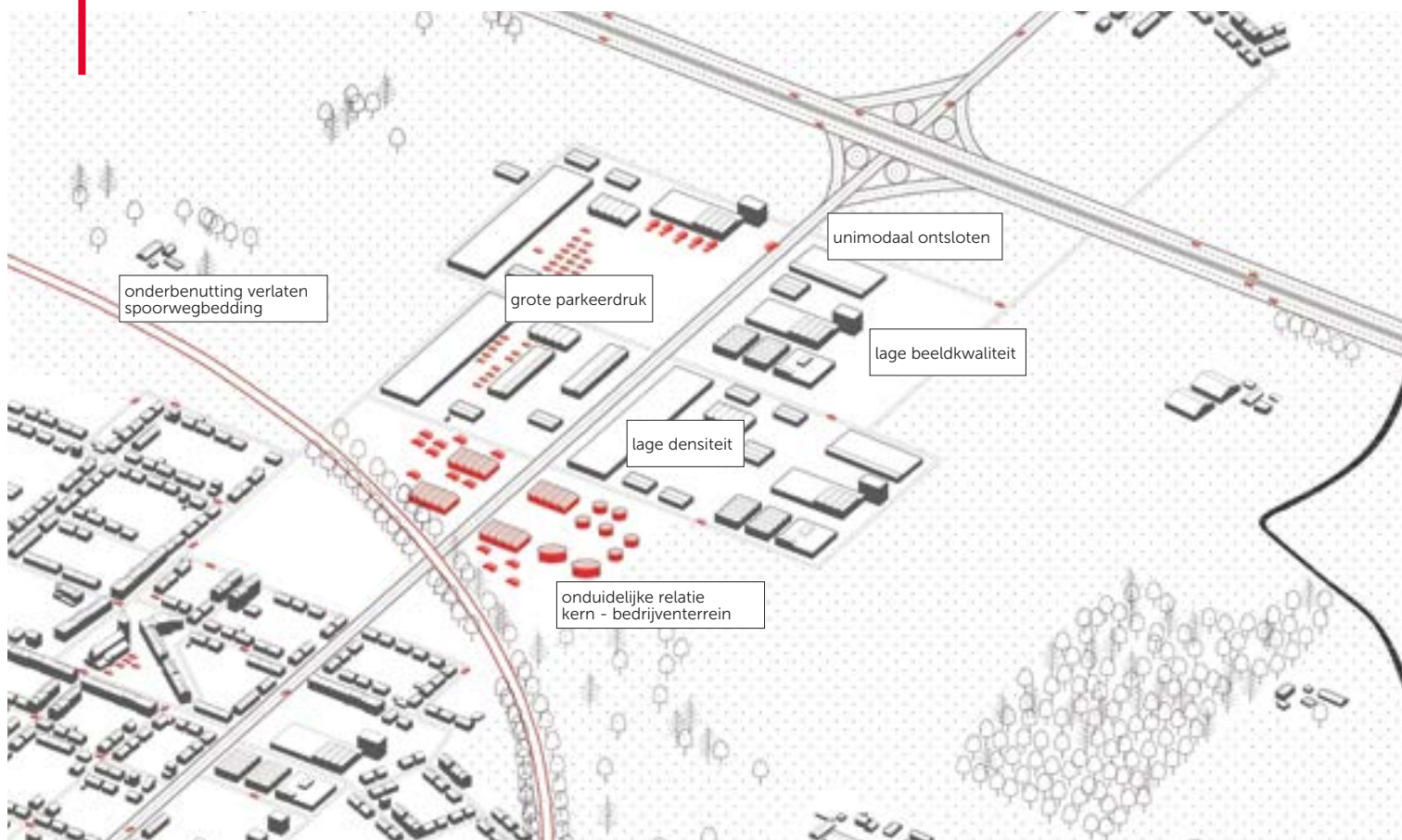
Essentieel in een locatiebeleid is dat **(hoog) dynamische functies ingeplant worden op de meest multimodaal bereikbare plekken**. In eerste instantie moeten we voor deze functies streven naar verweving in de kernen die multimodaal ontsloten zijn. Vervolgens is bundeling op ruimtelijke multimodale knopen het uitgangspunt voor hoogdynamische functies. Voor dynamische functies is een multimodale ontsluiting aangewezen. Afhankelijk van het type activiteit ligt de nadruk van de ontsluiting bij goederen- dan wel personenvervoer.

Bij de verdere ontwikkeling van de strategische rendementslocaties wordt gestreefd naar een efficiënt en compact gebruik van de beschikbare terreinen, rekening houdend met de draagkracht

van de omgeving. Het onnodig aansnijden van gronden wordt zo veel als mogelijk vermeden. Het is bijvoorbeeld essentieel om zeer multimodaal ontsloten gronden voor bedrijvigheid optimaal aan te wenden en bijkomend te verdichten. Ook stapeling van bepaalde functies dient daarbij tot de mogelijkheden te behoren. Bedrijvigheid wordt, indien relevant, gericht op het spoor en de binnenvaart.

In de afgelopen decennia hebben echter veel van die voorzieningen, zoals campussen voor hoger onderwijs, ziekenhuizen, recreatiepolen, bedrijven, ... zich gevestigd op perifere locaties die enkel met de auto bereikbaar zijn. Aangezien het niet mogelijk is om alles op eenzelfde manier te ontsluiten, moeten we voor deze perifere

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



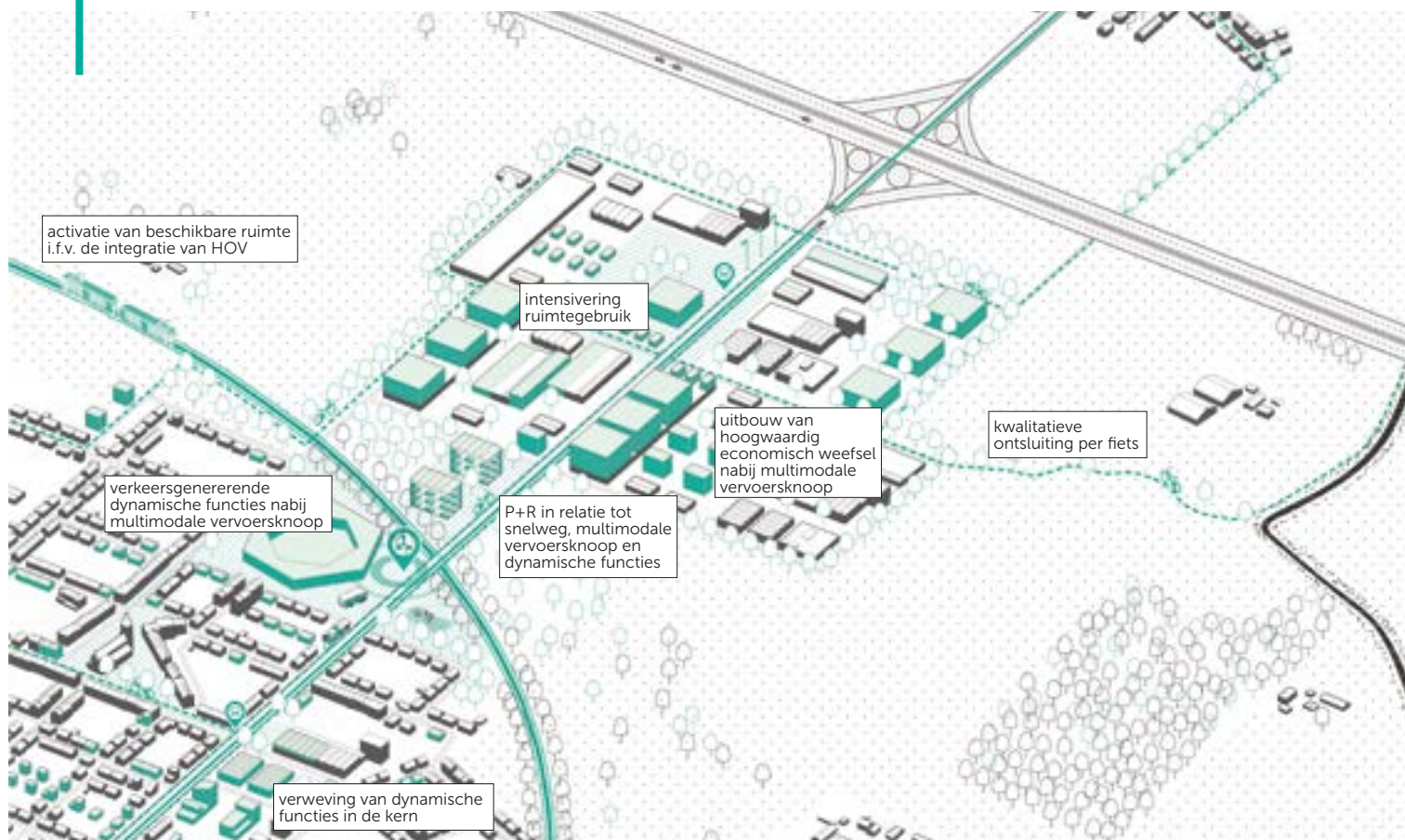
locaties met een hoge dynamiek overwegen om de locatie alsnog op te nemen in een multimodaal vervoersnetwerk zodat deze plekken in de toekomst kunnen doorgroeien tot kwalitatieve en duurzame strategische locaties. Het is niet de bedoeling om nieuwe multimodale netwerken naar deze perifere plaatsen te brengen, wél om te kijken hoe bestaande, niet-multimodaal ontsloten (hoog)dynamische functies op een bestaand netwerk kunnen aantakken.

Locaties die niet in een multimodaal vervoersnetwerk kunnen worden opgenomen, worden ontwikkeld in overeenstemming met hun eenzijdig ontsluitingsprofiel. Dat impliceert dat zij in eerste instantie geen strategische rol krijgen. Ze moeten op die manier benaderd worden. Los van deze historisch gegroeide activiteiten zijn er vandaag nog steeds voorzieningen en bedrijven die zich vestigen op locaties die niet multimodaal ontsloten zijn. Vanuit ruimtelijk oogpunt is dit niet wenselijk.

De strategie 'sluitend locatiebeleid' vertrekt vanuit het idee om het mobiliteitsprofiel van nieuwe functies en de vestigingsplek af te stemmen en zo in te zetten op alternatieven voor de wagen. Het spreekt vanzelf dat het type netwerk waarin de strategische rendementslocaties opgenomen dienen te worden, afhankelijk is van het type functie. Ziekenhuizen, bedrijventerreinen, luchthavens, recreatieclusters,... hebben namelijk andere ontsluitingsnoden.

Een **strategische rendementslocatie** is een ruimtelijke multimodale knoop (voor personen en/of goederen) waar (meestal) reeds tal van menselijke activiteiten plaatsvinden en waar het interessant is om het ruimtelijk rendement (en dus ook de dynamiek) te verhogen, zonder afbreuk te doen aan kwaliteit en de draagkracht van de omgeving.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



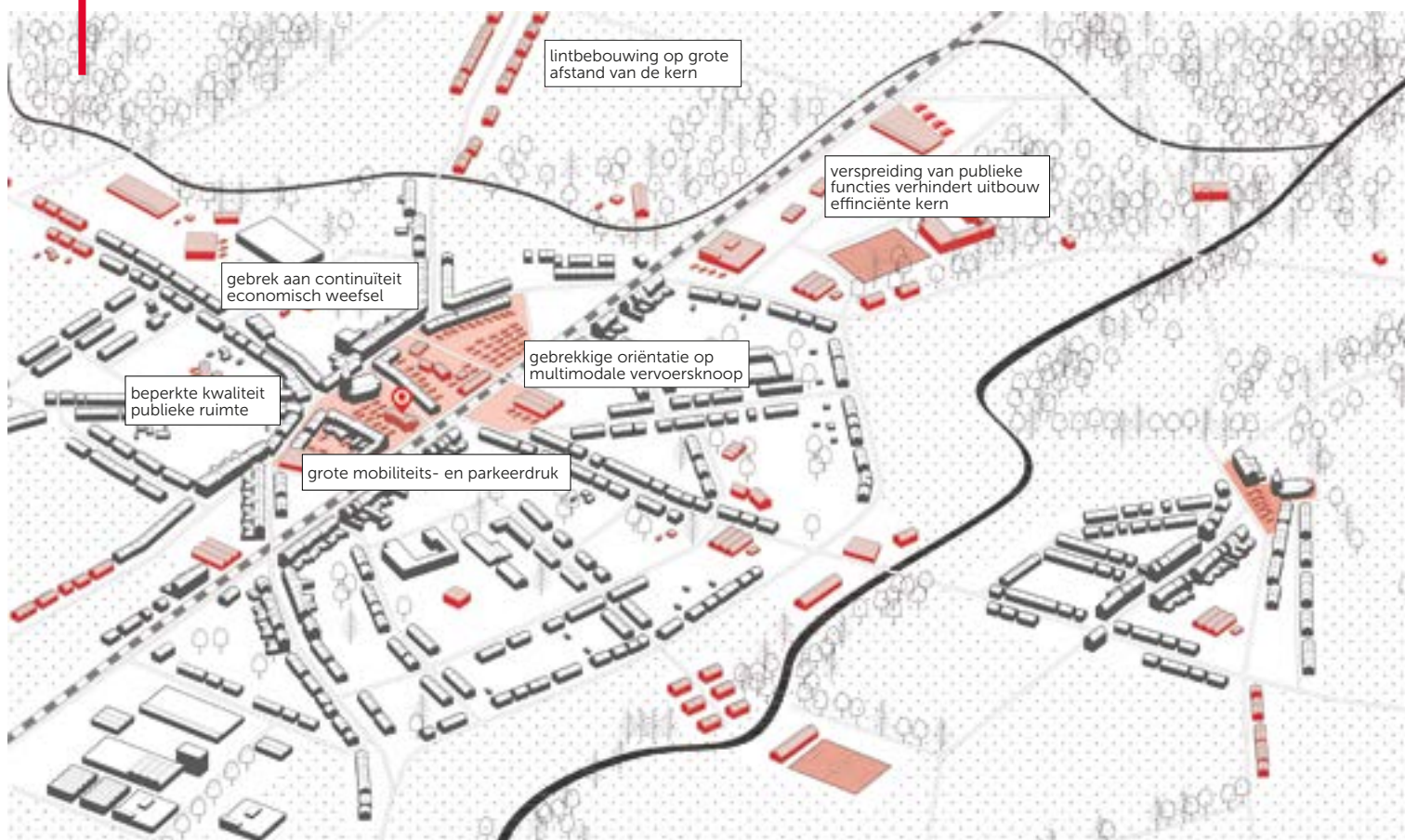
Levendige kernen

Aangenaam leven in een netwerk van kwaliteitsvolle dorps- en stadskernen

De huidige en toekomstige inwoners van de provincie Antwerpen moeten op een aangename manier in onze kernen kunnen wonen, werken, ontspannen, verblijven en verzorgd worden. Daarom staat het bevorderen van de veerkracht van, en de levenskwaliteit in iedere kern voorop. Afhankelijk van de grootte, ligging en functie vervullen de kernen een andere rol. Deze rol bepaalt het ontwikkelingsperspectief van een kern. De 'veerkracht' en 'levenskwaliteit' van de kern optimaliseren we steeds. Inzetten op substantiële groei en bijkomende bebouwing is dan weer geen vanzelfsprekendheid. De toegang tot voldoende, nabij gelegen openbaar groen, gepaste zorg, ontmoetingsplekken, basisvoorzieningen, kwalitatieve publieke ruimte voor voetgangers en fietsers en een divers woonaanbod zijn cruciaal. We houden hierbij altijd rekening met de maat en de rol van de kern binnen het groter netwerk van kernen.

Inzetten op levendige kernen gaat hand in hand met de principes van nabijheid en bereikbaarheid. Door het bundelen van woningen, werkplekken en voorzieningen kan een kern bijkomend verdicht worden zonder de verplaatsingsvraag te verhogen. In levendige kernen moet men zich op een veilige en duurzame manier kunnen verplaatsen. Bijkomend biedt het bundelen de kans om de vervoersarmoede, of een gebrek aan toegang tot vervoer op maat aan te pakken en de connectiviteit van de kern te verhogen. Op die manier kunnen meer mensen op een gemakkelijke manier verbinding maken met andere mensen en de samenleving. Dit komt de levenskwaliteit van bewoners en gebruikers ten goede. De toename van de bevolking en het aantal huishoudens in onze provincie is onvermijdelijk. We willen deze toename opvangen in multimodaal ontsloten kernen

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



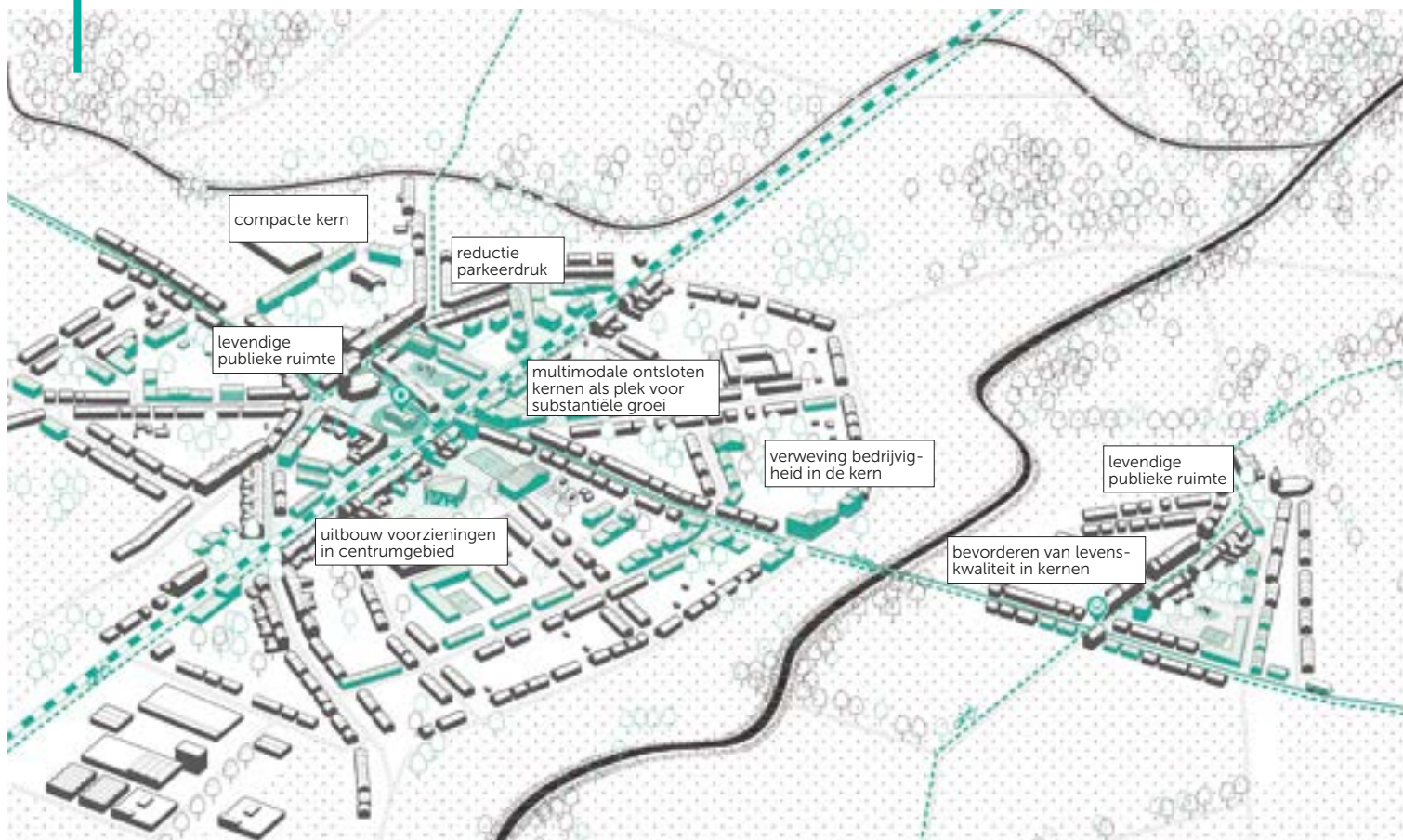
die voldoende compact zijn, een grote aantrekkingskracht (bv. groot aanbod aan tewerkstellingsplaatsen) en een hoog voorzieningenniveau (bakker, zorg, bibliotheek, onderwijs, winkels, overheidsdiensten,...) hebben. Ze zijn de uitgelezen locaties om de huishoudenstoename op te vangen zonder de (verplaatsings)druk op de ruimte te verhogen. We zoeken naar kwalitatieve kernversterking, onder meer door de integratie van nieuwe typologieën van gebouwen, zodat de huishoudensgroei in de kern niet gelijk staat met een toename van ruimtebeslag en bijkomende inname van open ruimte rond de kernen. We denken hierbij onder meer aan compacte woningen of kwalitatieve vormen van gestapeld wonen rondom collectieve groenvoorzieningen, vormen van cohousing,...

In de strategie 'levendige kernen' staan het inzetten op veerkracht, het verhogen van de levenskwaliteit van bewoners en gebruikers (het menselijk kapitaal), en het versterken van de eigen identiteit en het karakter voorop. Dit voor alle kernen binnen

de provincie, weliswaar rekening houdend met de maat en de rol van de kern in kwestie. Het gaat er dus om de juiste noden te detecteren (bv. voldoende onverharde groenblauwe ruimte) en aandacht te hebben voor de toegang tot diensten en voorzieningen. Bepaalde kernen profileren zich daarnaast als de ideale plekken om de bevolkingstoename op te vangen. We streven samen naar een 'levendige' toekomst, op maat van elke kern.

(Dorps- en stads)**kernen** bestaan uit een veelheid van gebouwen, ingericht om er te wonen en tal van andere activiteiten te organiseren. Kernen zijn meestal historisch gegroeid. Ze zijn erg uiteenlopend qua maatvoering (van gehuchten tot steden) en nemen afhankelijk van hun grootte, ligging en functies een specifieke rol binnen het grotere netwerk van kernen in. Er is daarbij een enorme diversiteit aan mate van voorzieningen en ontsluiting van kernen.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Energietransitie

Een fundamentele bijdrage van het ruimtelijk beleid aan de energietransitie

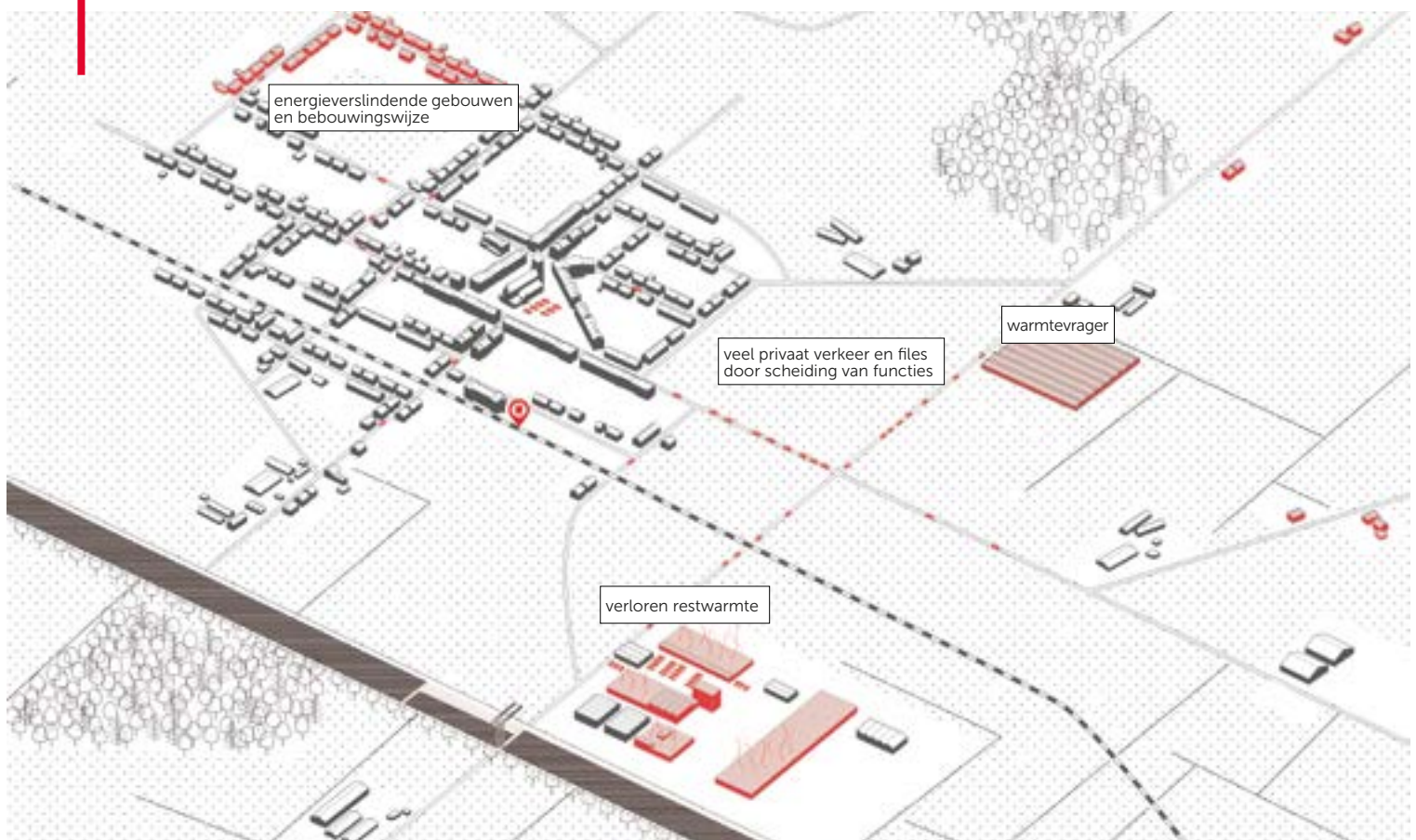
Onze samenleving bevindt zich op de overgang van een fossiel tijdperk naar een tijdperk van hernieuwbare energie. De focus van deze energietransitie ligt daarbij zeer vaak op technologieën voor de productie van hernieuwbare energie en groene warmte: uit wind met windmolens, uit zon met zonnepanelen, uit aquathermie en geothermie, uit restwarmte, ... Allemaal hebben ze een belangrijke ruimtelijke impact.

In deze strategie beklemtonen we naast het voorzien van ruimte voor hernieuwbare energie ook een ander aspect van de energietransitie: het voorkomen van energieverbruik. **Het ruimtelijk beleid kan hieraan een strategische bijdrage leveren door de ruimte energie-efficiënt te organiseren:** het optimaal inrichten

van een activiteit, het bundelen van verschillende activiteiten, het verweven van functies. Het bundelen van activiteiten op ruimtelijke multimodale knopen kan bijvoorbeeld resulteren in minder en kortere verplaatsingen en verhoogt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, met onder meer energiebesparing tot gevolg.

Daarnaast is het verweven van activiteiten belangrijk voor de uitwisseling van hernieuwbare energie, zoals restwarmte. Deze uitwisseling is immers pas zinvol wanneer energieproducenten en consumenten in elkaars nabijheid liggen. Een energie-efficiënte organisatie van de ruimte maakt bovendien structureel ruimte voor de uitbouw van andere vormen van hernieuwbare energieproductie.

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?

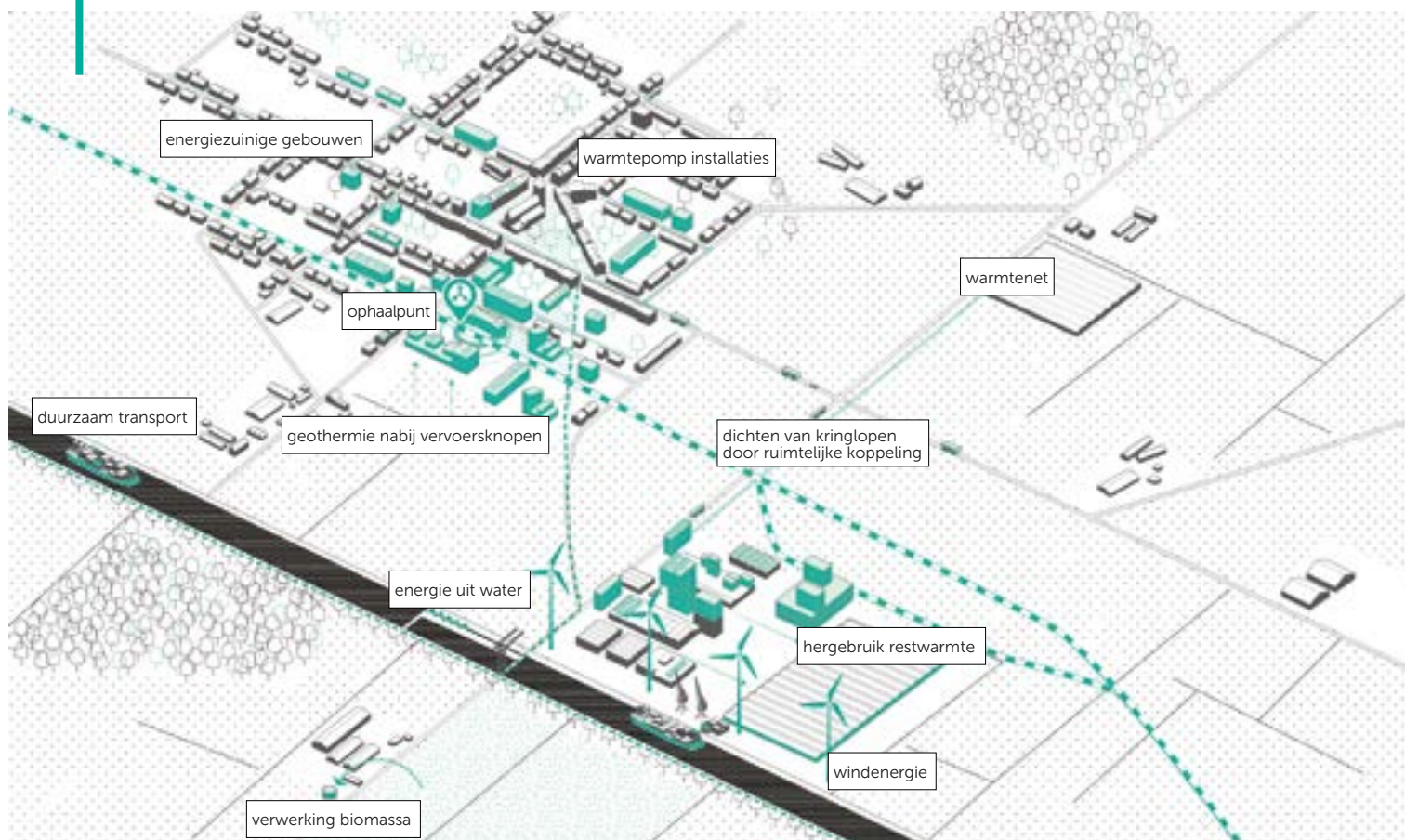


Door bijvoorbeeld in te zetten op zuinig ruimtegebruik en kernversterking, is niet alleen de uitwisseling van restwarmte mogelijk, maar tegelijk ook de realisatie van een warmtenet.

De strategie 'energie-efficiëntie' vertrekt dus van de insteek dat de meest groene kWh de niet-gebruikte kWh is. Ze gaat over de fundamentele bijdrage die het ruimtelijk beleid kan leveren aan de energietransitie en staat voor het doorwerken van de logica van hernieuwbare energieproductie en energiebesparing in het ruimtelijk beleid.

Deze strategie kadert binnen de provinciale doelstelling om energieneutraal te worden tegen 2050. Hiervoor zal er in de eerste plaats ingezet worden op het besparen van energie, vervolgens op energie-efficiëntie en tenslotte op hernieuwbare energie waarbij deze drie aspecten steeds gekoppeld zijn aan een duurzaam locatiebeleid.

Impressie : waar kunnen we naartoe?







AAN DE SLAG

Het vorige hoofdstuk ging in op de ambities van de zeven strategieën. In dit laatste hoofdstuk beschrijven we hoe de strategische visie kan doorwerken in een concreet en operationeel ruimtelijk beleid van beleidskaders, plannen en projecten. Verder gaan we ook in op de mogelijke rollen en partnerschappen die de provincie kan opnemen.

Een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking om de uitdagingen op maat aan te pakken, staat hierbij centraal.

De principes en strategieën samengevat

De vier ruimtelijke principes en zeven strategieën vormen het kader dat de provincie, samen met alle partners, moet toepassen en uitwerken om een transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling te realiseren. Omwille van het belang ervan, vatten we ze in een overzichtelijke tabel samen.

PRINCIPE	Wat houdt het principe precies in?
ZUINIG RUIMTEGEBRUIK	Meer doen met dezelfde ruimte, zowel in de open als in de bebouwde ruimte. Het gaat om een zorgvuldige optimalisatie van de ruimte in functie van leefbaarheid en duurzaamheid. Door het ruimtelijk rendement op goed gelegen plekken te doen toenemen, kunnen we inspelen op diverse ruimtevragen zonder onnodig ruimtebeslag te creëren. In de toekomst willen we bijkomende inname van de open ruimte zo veel mogelijk beperken.
VEERKRACHT	Bij het organiseren van de ruimte zetten we in op veerkracht en robuustheid om nieuwe uitdagingen en trends samen te weerstaan en op te vangen. In de eerste plaats gaat het over veerkracht in het kader van de klimaatverandering en het verlies aan biodiversiteit (bv. verminderen verhardingsgraad). Maar het kan ook gaan over het flexibel invullen van ruimtes en gebouwen om in te spelen op technologische evoluties of een veranderende bevolkingssamenstelling.
NABIJHEID EN BEREIKBAARHEID	Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk verbonden: mobiliteit bepaalt de manier waarop de ruimte wordt georganiseerd en de organisatie van de ruimte stuurt de mobiliteit. We streven naar een verduurzaming van de mobiliteit op twee pistes: het beperken van de verplaatsingen (nabijheid) en het vergroten van het gemak waarmee mensen zich duurzaam kunnen verplaatsen (bereikbaarheid).
EIGENHEID	We willen op een hedendaagse en duurzame manier met de typische ruimtelijke kenmerken van onze provincie omgaan. We willen nieuwe trends en innovaties kwalitatief in het landschap integreren, rekening houdend met het lokale karakter, zodat dit de kwaliteit van een plek juist ten goede komt.

STRATEGIE	Wat houdt de strategie precies in?
OFFENSIEVE OPEN RUIMTE	De beheerders van de open ruimte, zoals natuur, landbouw, water en recreatie werken actief en op een duurzame en gelijkwaardige manier samen om de open ruimte te versterken. Zij stellen een geïntegreerd programma voor de open ruimte op via regionale coalities.
SAMENHANGEND ECOLOGISCH NETWERK	We creëren een ecologisch netwerk van natuur- en bosgebieden, valleigebieden, kleine landschapselementen en groenblauwe netwerken doorheen de open en bebouwde ruimte. Dit doen we door grootschalige gebieden met elkaar te verbinden, maar even goed door kleine, fijnmazige ingrepen.
VAN VERSnippering NAAR BUNDELING	We zorgen voor minder versnippering zodat we onze open, onverharde ruimte vrijwaren en versterken. Anderzijds bundelen we de bebouwing en zorgen voor kwalitatieve verdichting en een financiële en ruimtelijke meerwaarde aan de ruimtelijke multimodale knopen. Het ene kan niet zonder het andere.
RUIMTELIJKE MULTIMODALE KNOPEN	We verbinden de multimodale knopen met elkaar door multimodale vervoerscorridors. Aan deze ruimtelijke multimodale knopen brengen we voldoende mensen en goederen samen zodat het vervoer (in het bijzonder het openbaar vervoer) optimaal en efficiënt kan functioneren.
SLUITEND LOCATIEBELEID VOOR (HOOG)DYNAMISCHE FUNCTIES	We voorzien verweefbare (hoog-)dynamische voorzieningen en bedrijvigheid in eerste instantie in multimodaal ontsloten kernen. Hoogdynamische functies die niet verweefbaar zijn in kernen, worden gebundeld aan ruimtelijke multimodale knopen (buiten de kernen). Voor dynamische functies is een multimodale ontsluiting aangewezen.
LEVENDIGE KERNEN	We vinden het belangrijk dat elke dorps- en stadskern zijn eigen karakter en identiteit uitdraagt en aantrekkelijk is voor zijn bewoners en gebruikers. Kernen met een vlotte multimodale ontsluiting, veel voorzieningen en voldoende tewerkstellingsplekken, zijn de ideale plekken om bijkomende gezinnen op te vangen.
ENERGIETRANSITIE	We leveren met ons ruimtelijk beleid een fundamentele bijdrage aan de energietransitie door het voorkomen van energieverbruik, het stimuleren van de overgang naar duurzame energiebronnen en het kiezen voor een energie-efficiënte inrichting. Deze strategie kadert binnen de provinciale doelstelling om energieneutraal te worden tegen 2050.

Doorwerking in het provinciaal ruimtelijk beleid

Hoe gaan we nu zelf met de ruimtelijke principes en strategieën aan de slag? Wat kunnen we als provincie zelf doen? Waar willen wij als bestuur actief rond zijn?

In de eerste plaats werken we in provinciale beleidskaders de strategische visie verder uit. De principes en strategieën zijn nog algemeen van aard en vragen verdere visievorming, uitdieping of acties. In de huidige en toekomstige beleidskaders gaan we op één, maar meestal meer van deze principes en strategieën in. De tabel op vorige pagina's gebruiken we hierbij als een leidraad voor deze beleidskaders. Bij de keuze van de beleidskaders focussen we ons op ambities, thema's of gebieden waar we als provincie ook bij de verdere uitwerking een rol in kunnen spelen. Eveneens kunnen we beleidskaders opmaken om andere partners (waaronder de gemeentebesturen) te ondersteunen om de ambities mee te realiseren.

Ruimtelijke principes en strategieën passen we ook toe in de keuze en de uitvoering van onze eigen provinciale ruimtelijke plannen en projecten. Afhankelijk van de inhoud en het doel zullen onze projecten of plannen ook een bijdrage leveren aan één of meerdere strategieën.

De principes en strategieën laten we ook doorwerken in gebiedsgerichte programma's. Specifiek in gebieden waar een onevenwicht is tussen de bestaande ruimtelijke toestand en de ambities die we in deze strategische visie vooropstellen, kan de provincie een rol spelen en kunnen we ook gebiedsspecifiek werken aan het realiseren van de visie. We onderzoeken verder of en op welke

manier we een relatie kunnen leggen tussen de principes en strategieën en het vergunningenbeleid op provinciaal niveau.

De provincie doet heel wat realisaties op terrein en maakt plannen op die niet geïnitieerd worden vanuit het provinciaal ruimtelijk beleid. Deze leveren een belangrijke bijdrage aan de realisatie van onze ruimtelijke visie, nu en in de toekomst. Ook ondersteunt de provincie op heel wat andere vlakken de gemeenten en andere partners bij de uitwerking van hun beleid (bv. door steunmaatregelen). **Samen met deze partners willen we dat deze acties, plannen en projecten mee de ruimtelijke principes en strategieën realiseren.**

Enkele voorbeelden: de aanleg van fietsostrades, het provinciale klimaatplan 2030, het versterken van het bosareaal via de bosgroepen en regionale landschappen; het aanleggen van natuurlijk ingerichte overstromingsgebieden; het ondersteunen van verbredingsactiviteiten voor natuur, water en kleinschalige belevingsactiviteiten binnen de land- en tuinbouwsector; het aansluiten van paden binnen provinciale groen- en recreatiedomein op het trage wegennetwerk; het beperken van de energie-uitstoot in ons eigen patrimonium; het uitwerken van een sterk detailhandelsbeleid; het ondersteunen via het woon- en dorpenbeleid; ...

Belang van partners

We zijn er ons bewust van dat de doorwerking in het provinciaal ruimtelijk beleid onvoldoende is voor de realisatie van de ganse langetermijnvisie. Het resultaat kan niet behaald worden door het werk van één overheid, maar door het werk en de inzet van velen. Daarom stimuleren we onze principes en strategieën ook in de projecten van partners. We zoeken samen met partners naar win-winsituaties, zoals:

- met de vervoersregio's en de vervoerspartners in het kader van de ruimtelijke multimodale knopen;
- met de beheerders van de open ruimte (via regionale partnerschappen) voor het opstellen van een geïntegreerd programma voor die open ruimte;
- met de gemeentebesturen en intercommunales zodat we samen opbouwend en complementair aan de principes en strategieën kunnen werken, bijvoorbeeld rond alles wat zich afspeelt in de dorps- en stadskernen en zodat we hen kunnen ondersteunen bij de opmaak van gemeentelijke beleidsplannen;

- met het departement Omgeving om input te geven over op te maken en/of te wijzigen decreten, uitvoeringsbesluiten of andere juridische instrumenten, maar ook in functie van het werken aan gemeenschappelijke ambities, zoals het verminderen van de verhardingsgraad, beperken van bijkomend ruimtebeslag, het verhogen van het ruimtelijk rendement, ...
- met de andere provincies (in Vlaanderen, maar ook met onze Nederlandse buurprovincies) om af te stemmen over de beleidskaders, grensoverschrijdende thema's en programma's of samen te werken aan gemeenschappelijke uitdagingen.
- met universiteiten en hogescholen om aan kennisopbouw rond ruimtelijke planning te werken

Bovenstaande zijn slechts voorbeelden van mogelijke samenwerkingen. Afhankelijk van het project of plan zijn uiteraard andere partnerschappen mogelijk.

Een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking

In het hoofdstuk 'Samen voor een sterk provinciaal ruimtelijk beleid' bespraken we al de algemene ambitie, die gemeenschappelijk is voor de 5 Vlaamse provincies.

Ook qua aanpak zijn er grote overeenkomsten en stemmen we deze onderling af. Centraal in dit vernieuwd provinciaal ruimtelijk beleid plaatsen we een bovenlokale aanpak. We kijken door de grenzen van gemeenten, beleidsdomeinen en bestuursniveaus heen welke functies ruimtelijk het best passen op welke plaats. Een flexibele aanpak is nodig. Elk project of uitdaging heeft immers andere partnerschappen, rolverdelingen en doelstellingen.

Samenwerken wordt steeds belangrijker. We zijn een open, toegankelijk en bereikbaar openbaar bestuur op bovenlokaal schaalniveau. Bovendien zijn we een transparante en democratisch verkozen organisatie. Die legitimiteit is een goed uitgangspunt om de uitdagingen aan te pakken en hiervoor samenwerkingsverbanden en partnerschappen op maat op te starten. We verbinden en geven richting aan mensen, actoren, structuren en streken. De provincie biedt een platform en is een katalysator voor geïntegreerde, niet-hiërarchische samenwerking en brede participatie. Zo vervult de provincie haar rol als streekmotor.

... over grenzen heen

Ruimtelijke ontwikkelingen overstijgen vaak administratieve en bestuurlijke grenzen. Een gedeelde visie vanuit bovenlokaal perspectief is nuttig en noodzakelijk om ruimtelijke keuzes te maken en afstemming te zoeken tussen bovenlokale en lokale gebiedsontwikkelingen. Het biedt een referentiekader voor lokale besturen. De provincie pakt hierin zelf strategische gebieden en projecten aan die gemeentes

en deelregio's ten goede komen. Ook is de afstand tussen het Vlaamse en het gemeentelijke schaalniveau vaak (te) groot. Sommige opportuniteiten vallen zo door de mazen van het net en worden noch door het Vlaamse, noch door het lokale niveau opgepikt. Dit leidt tot gemiste kansen of een onvoldoende bovenlokale samenhang in de ruimtelijke ontwikkeling. Het provinciale niveau kan die bovenlokale samenhang wel realiseren. Een provinciale visie faciliteert samenwerkingsplatformen over beleidsdomeinen en bestuursniveaus heen en geeft ze een relevant inhoudelijk kader. Hierbij respecteren we de Vlaamse krijtlijnen én de gemeentelijke autonomie. In de grensgebieden stemmen we de provinciale visies op elkaar af.

... over beleidsdomeinen heen

Alle beleidsdomeinen komen samen in de ruimte. De uitdagingen moeten dan ook geïntegreerd aangepakt worden. We beschikken over een multidisciplinair en deskundig team van medewerkers die het sectoraal belang kunnen en durven overstijgen. Het is een pluspunt dat de beleidsdomeinen in de provinciale administratie minder sterk verkokerd zijn dan op het Vlaamse niveau. Samenwerking over beleidsdomeinen heen is zowel een kans als een noodzaak. Het is belangrijk om raakvlakken, gemeenschappelijke doelstellingen en sectorale gevoeligheden te detecteren. De provincies kunnen dit in een breder en bovenlokaal perspectief plaatsen. Zo kunnen we oplossingen sturen naar een win-win situatie voor de ruimte én de verschillende partners.

... gebiedsgericht

Naast een generiek beleid zetten de provincies steeds meer in op een aanpak op maat van een gebied of een specifiek project. Zo'n gebiedsgerichte werking heeft in de voorbije jaren haar nut en succes bewezen voor de realisatie van een bovenlokale, gedragen visie. De provincies bezitten een kapitaal aan ervaring en expertise op dat vlak. We zoeken daarbij altijd naar geïntegreerde oplossingen voor de noden van een bepaald gebied en stemmen de aanpak en de instrumenten af op de doelstellingen. De provincies kunnen voor impulsen zorgen om de lokale en bovenlokale opportuniteiten van een gebied optimaal te benutten.

... realisatiegericht

Het is noodzakelijk om deze bovenlokale visie tastbaar te maken. Daarom werken we realisatiegericht. De plannen die we vandaag maken, moeten tot zichtbare veranderingen leiden op het terrein. We reiken de hand aan partners om visie en ambitie daadwerkelijk om te zetten in actie. Hiervoor zetten we de juiste instrumenten in en werken we samen met andere besturen, uitvoerende overheidsdiensten, burgers en relevante organisaties.

... waarbij we telkens een andere rol opnemen

Omdat elk project anders is, zal ook de rol die de provincie opneemt telkens verschillend zijn. We leveren maatwerk. Dit kan gaan van een coördinerende rol die de partners en hun verschillende visies samenbrengt tot een meer ondersteunende rol die onderbouwend ruimtelijk onderzoek aanreikt; van een sensibiliserende rol om partners te engageren om mee

na te denken over een visie tot een trekkersrol om uitvoering te geven aan een gedragen ruimtelijke beleidsvisie.

Naast het werken aan onze eigen provinciale projecten, blijft het ondersteunen van gemeenten en andere actoren via advisering, ruimtelijk onderzoek, kennisuitwisseling, sensibilisering,... een belangrijke pijler voor de provincies.

Om uitdagingen op maat aan te pakken

Het zijn die uitdagingen waarop de provincies hun kennis en expertise willen inzetten. Uitdagingen die gemeentegrenzen overstijgen en/of die complex zijn waardoor de medewerking van heel wat betrokkenen vereist is. Door het opnemen van de gepaste rol(len), kan samen met alle actoren naar oplossingen gezocht worden op maat van het gebied. Zo wordt bijgedragen aan de identiteit en authenticiteit van elke streek en een aangename leefomgeving voor iedereen.

BEGRIPPENLIJST

Begrippen zijn 'neutraal' en soms gebaseerd op onderbouwde definities. Hoe we met het begrip aan de slag willen, is verwerkt in de strategische visie zelf.

Activiteitencluster = locatie binnen het ruimtebeslag met een veelheid aan economische en/of recreatieve voorzieningen, bv. bedrijventerreinen, evenementensites, shoppingcenters, recreatiegebieden, Hier vinden tal van (menselijke) activiteiten (werken, winkelen, ontspannen, ...) plaats die de nodige dynamiek met zich meebrengen.

Bebouwde ruimte = waar veel ruimtebeslag op één locatie gebundeld is zoals in dorps- en stadskernen of in activiteitenclusters, spreken we over bebouwde ruimte. Hier vinden tal van menselijke activiteiten plaats met het daarmee gepaard gaande verkeer, lawaai, bebouwing, ... Ook onverharde gronden die er onmiddellijk bij aansluiten, worden hier meegenomen, bv. tuinen.

Dynamiek van een activiteit = de impact die een bepaalde plek heeft op zijn omgeving.

Dynamische functies = functies (wonen, economische activiteiten, recreatie, voorzieningen) die vaak geassocieerd worden met (bijkomende) bebouwing en/of verharding en verkeersbewegingen. Deze functies worden hoogdynamisch genoemd als ze uitzonderlijk veel verkeersbewegingen (voor personen en/of goederen), geluidsproductie, ... met zich meebrengen.

Ecologisch (of groenblauw) netwerk = het netwerk van groene massa en water dat bestaat uit de kerngebieden van natuur en bos, het netwerk van rivieren, het netwerk van kleine landschapselementen en de groenblauwe netwerken in de bebouwde omgeving.

Ecosysteemdiensten = de voordelen die wij (de mensen) van de natuur (ecosystemen) ontvangen. Ecosysteemdiensten (ESD) omvatten 'al de goederen en diensten die ecosystemen aan de samenleving leveren' zoals natuurlijke bescherming tegen overstroming, bestuiving door wilde insecten, natuurlijke waterzuivering, klimaatregulering, natuurgebonden recreatie, ...

Energieneutraal = het verbruik van energie en de hoeveelheid (duurzaam geproduceerde) energie die wordt opgewekt, is in balans.

Goed gelegen plek voor ontwikkeling = plek waarbij de vooropgestelde ontwikkeling de ruimtelijke organisatie versterkt. De ruimtelijke principes zijn hiervoor een belangrijke richtinggevende leidraad. Ze vereisen telkens een zorgvuldige toepassing op maat van het gebied of de plek.

Groenblauwe dooradering = fijnmazig groenblauw netwerk door open en bebouwde ruimte, bv. bomenrijen, houtkanten, bermen, poelen, verwilderde tuinen of groengevels.

Hoogwaardige verbinding of vervoersmodus = de kwaliteit die wordt toegekend aan de verbinding of vervoerswijze/modus, zodat deze een volwaardig alternatief kan vormen op de wagen. Er gaat specifieke aandacht naar het verbindend karakter op lange afstand, de frequentie/doorstroming en betrouwbaarheid.

(dorps- en stads) Kernen = een veelheid van gebouwen, ingericht om er te wonen en tal van andere activiteiten te organiseren. Kernen zijn meestal historisch gegroeid. Ze zijn erg uiteenlopend qua maatvoering (van gehuchten tot steden) en nemen afhankelijk van hun grootte, ligging en functies een specifieke rol binnen het grotere netwerk van kernen in. Er is daarbij een enorme diversiteit aan mate van voorzieningen en ontsluiting van kernen.

Kernversterking = het bekomen van meer levenskwaliteit in een stads- of dorpskern. Kernversterkende projecten kunnen bijvoorbeeld inzetten op herbestemming van beeldbepalend patrimonium, nieuwe invullingen voor leegstaande plekken, hoger of ondergronds bouwen, bundelen en verweven van diverse functies, integratie van nieuwe compacte of gestapelde woontypologieën, ...

Levenskwaliteit = de mate van voldoening in het bestaan. Een leefomgeving die kwaliteitsvol, gezond en aangenaam is kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Open ruimte = hetzelfde als robuuste open ruimte, maar inclusief de beperkte verharding en bebouwing die nodig zijn voor het functioneren van deze activiteiten.

Recreatief medegebruik = elke vorm van meervoudig ruimtegebruik waarbij een ruimtelijk geheel met verschillende functies doorweven is en waarvan toerisme en recreatie er één is.

Robuuste open ruimte = wordt gevormd door de aaneengesloten onbebouwde en onverharde gebieden beheerd door natuur, landbouw, water en zachte recreatie. Robuuste open ruimte omvat het samenhangend geheel van structuurbepalende rivier- en beeksystemen, landbouw-, natuur- en bosgebieden, gebieden gericht op voedselproductie of biodiversiteitsbehoud en de cruciale verbindingen hiertussen.

Ruimtebeslag = ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit. Ecoducten over infrastructures en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructures behoren ook tot het ruimtebeslag. Je kan dus onderscheid maken tussen verhard en onverhard ruimtebeslag.

Ruimtelijk rendement = mate waarin een oppervlakte ruimtebeslag wordt gebruikt voor maatschappelijke doeleinden. Ruimtelijk rendement ontstaat wanneer meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte georganiseerd worden zonder afbreuk te doen aan de levenskwaliteit. Ruimtelijk rendement wordt enkel gebruikt in gebieden met 'ruimtebeslag'. In niet-ruimtebeslag wordt gesproken over multifunctionaliteit van de open ruimte

Ruimtelijke multimodale knoop = een plek waar meerdere vervoersnetwerken op een hoogwaardige manier met elkaar in verbinding staan en er eveneens voorzieningen zijn die de overschakeling (van het ene vervoersnetwerk op het andere) vergemakkelijken.

Strategische rendementslocaties = een ruimtelijke multimodale knoop (voor personen en/of goederen) waar (meestal) reeds tal van menselijke activiteiten plaatsvinden en waar het interessant is om het ruimtelijk rendement (en dus ook de dynamiek) te verhogen, zonder afbreuk te doen aan kwaliteit en de draagkracht van de omgeving.

Verharding = oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan (woningen, wegen, andere constructies, ...).

Vervoerscorridor = de verbinding tussen ruimtelijke multimodale knopen die op zich ook op een multimodale manier is uitgebouwd. De ontwikkeling van de vervoerscorridor richt zich op een versterking van de vervoersknooppunten en een gelijktijdige ontwikkeling van fiets- en collectieve verbindingen.

Verweving = het ruimtelijk samengaan van verschillende functies zodat meerwaarden ontstaan voor betrokken functies. Het impliceert dus steeds een multifunctioneel ruimtegebruik, maar gaat veel verder dan dat.

BRONNEN

Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium. (2016).

Opnieuw een toename van het voertuigenpark in België.

Brussel.

Claeys, R., De Roey, G. (2014).

Slim verdichten, onderzoeksrapport.

AG stadsplanning Antwerpen in opdracht van de Interlokale Vereniging Kenniscentrum Vlaamse Steden.

De Boer, R. (2013).

Inspiratiewaaier tijdelijk ruimtegebruik.

TU Delft, Delft.

Departement Omgeving (2018).

Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, strategische visie.

Brussel.

Elkington, J. (1999).

Cannibals with forks.

Capstone Publishing Ltd, Oxford

Europese commissie (2010).

Groene infrastructuur.

Europese commissie (2013).

Groene Infrastructuur (GI)- Versterking van Europa 's natuurlijk kapitaal.

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité van de regio's (COM(2013) 249 (final)), Brussel.

Kerselaers, E., Verhoeve, A. & Claes, C. (2016).

Druk op landbouwgronden en –gebouwen: actuele trends en drijvende krachten.

Provincie Antwerpen en Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek (ILVO), Antwerpen.

Konings, S., Claes, C., Verhoeve, A. & Kerselaers, E. (2016c).

Ruimtelijke verankering van het agrocomplex in de provincie Antwerpen.

Provincie Antwerpen en Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek (ILVO).

PBRA – Strategische visie – ontwerp

Lauwers, D., Rybels, S., & Van Acker, M. (2016).

Evaluatie van de verkeers- en vervoersstructuur van het ruimtelijke structuurplan provincie Antwerpen.

Provincie Antwerpen, Antwerpen.

Natuurpunt (2018).

Betonrapport van de Vlaamse gemeenten en provincies.

Brussel.

Platteau J., Van Gijsegem, D., Van Bogaert, T. & Vuylsteke, A. (reds.) (2016).

Voedsel om over na te denken. Landbouw- en Visserijrapport 2016.

Departement Landbouw en Visserij, Brussel.

Poelmans, L., Engelen, G. (2014).

Verklarende factoren in de evolutie van het ruimtebeslag.

Ruimte Vlaanderen, Brussel.

POM Antwerpen (2015).

Bedrijventerreinen, cijfermatige input.

(ongepubliceerd werk, gebaseerd op de ruimtebalans van Agentschap Ondernemen en GIS-analyse POM Antwerpen op de data van Agentschap Ondernemen). POM Antwerpen, Antwerpen.

Provincie Antwerpen (2001).

Ruimtelijk structuurplan Provincie Antwerpen.

Antwerpen.

Provincie Antwerpen (2011).

Addendum Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen.

Antwerpen.

Provincie Antwerpen. (2016).

Bevindingen uit het demografisch onderzoek, ter ondersteuning van de ruimtelijke visie op wonen in de Nota Ruimte.

(ongepubliceerd werk). Provincie Antwerpen, Antwerpen.

Provincie Antwerpen. (2016).

Provinciaal klimaatadaptatieplan.

Antwerpen.

Provincie Antwerpen (2016).

Niet-agrarisch gebruik van het agrarisch gebied in de provincie Antwerpen.

Antwerpen.

Provincie Antwerpen (2016).

Inpassen van landbouwpotentieel o.b.v. de bodemkaart in een ruimtelijke planningsstrategie voor de provincie Antwerpen.

Antwerpen.

Provincie Antwerpen (2018).

Biodiversiteit, samen sterk.

Artikel uit 'Zoom', jaargang 8, nr. 4. Antwerpen

Reumers, S., Polders, E., Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2016).

Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Brussel.

Royal Haskoning. (2015).

Segmentatie van werklocaties Vlaanderen, een conceptuele verkenning.

Ruimte Vlaanderen, Brussel.

Toerisme Vlaanderen (2011).

Invloed van macrotrends op toerisme.

Toerisme Vlaanderen (2016).

Toerisme in kerncijfers, editie 2016.

Verachtert, E., Mayeres, I., Poelmans, L., Van der Meulen, M., Vanhulsel, M. & Engelen, G. (2016).

Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, eindrapport.

Ruimte Vlaanderen, Brussel.

VITO (2017).

Ondersteuning burgemeestersconvenant: opvolgmeting 2015,

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Mol.

VMM. (2014).

Megatrends: ingrijpend, maar ook ongrijpbaar? Hoe beïnvloeden ze het milieu in Vlaanderen?

MIRA Toekomstverkenning 2014, Vlaamse Milieumaatschappij, Aalst.

WCED (1987).

Report of the World commission on Environment and Development: Our common future (Brundlandt-rapport).

WES. (2007).

Onderzoek ruimte voor toerisme en recreatie in Vlaanderen.

Toerisme Vlaanderen.

Al het beeldmateriaal is copyright van de provincie Antwerpen,
m.u.v. volgende beelden die deel uitmaken van de collages die de ruimtelijke principes illustreren:

https://www.ecosia.org/images?q=1000304_566538740069785_328677006_n-1

https://www.ecosia.org/images?q=waterbus-schelde_2

<https://www.ecosia.org/images?q=cohousing-drie-woningen-een-tuin>

<https://www.ecosia.org/images?q=conix+rdbm+green+facade+antwerpen>

https://www.ecosia.org/images?q=streets-made-by-people-pop-up-city-dries-gysels-more-than-green_1

<https://www.ecosia.org/images?q=restaurant+church+antwerpen>

<https://www.ecosia.org/images?p=2&q=leefstraten+gent+>

<https://www.ecosia.org/images?q=fec445f1d3c36171530e7242d33b06e1>

https://www.ecosia.org/images?q=deliveroo_local_restaurant_home_delivery_launch_event_delivery_roowoman

<https://www.ecosia.org/images?q=train+sncb+anvers>

<https://www.ecosia.org/images?q=WalemNatuurNeteG>

https://www.ecosia.org/images?q=overwinterende_watervogels

<http://www.gva.be/cnt/aid1162110/stad-heeft-een-schepen-van-landbouw-nodig>

<http://linkerscheldeoever.beheercommissienatuur.be/gebieden/steenlandpolder>

https://toerisme.mechelen.be/files/uploads/imagecache/nexDoormatMenuItemImage/images/Deelsites/Toerisme/Bereikbaarheid/MetDeFiets-Korenmarkt_CopyrightAikon.jpg

<https://www.ecosia.org/images?q=People-cycling-4>

<http://www.2014.openmonumenten.be/antwerpen/hingene/domein-en-kasteel-d%E2%80%99gursel>

