



Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen

STRATEGISCHE VISIE

CONCEPTNOTA



Provincie
Antwerpen

Gezien en goedgekeurd door de provincieraad van Antwerpen van 23 mei 2019

De Provinciegriffier,
(w.g.)
D. Toelen

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
Ludwig Caluwé

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

Conceptnota, 23.05.2019

Ruimtelijke planner

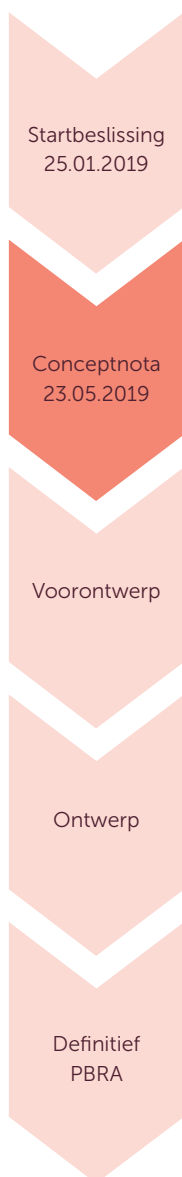


Miranda Coppens

INHOUD

Leeswijzer	3
Samen voor een sterk provinciaal ruimtelijk beleid	5
De ambitie van 5 Vlaamse provincies	6
Duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid	7
Bovenlokale aanpak	8
Uitdagingen op maat	10
De provincie Antwerpen vandaag	13
Trends en uitdagingen	15
Het cultuurlandschap	25
Vier ruimtelijke principes aan de basis	35
Zuinig ruimtegebruik	37
Veerkracht	41
Nabijheid en bereikbaarheid	43
Eigenheid	45
Zeven strategieën, de ruimtelijke principes vertaald	47
Offensieve open ruimte	48
Versterkte vervoerscorridors	50
Sluitend locatiebeleid voor (hoog)dynamische functies	52
Levendige kernen	54
Samenhangend ecologisch netwerk	56
Energie-efficiëntie	58
Van versnippering naar bundeling	60
Aan de slag	63
Bronnen	65
Bijlage 1: De onderbouwing van de cultuurlandschapskaart ...	71
Bijlage 2: De cultuurlandschapskaart	95

LEESWIJZER



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

Evoluties zoals de klimaatwijziging, technologische ontwikkelingen en maatschappelijke veranderingen hebben een aanzienlijke impact op ons ruimtegebruik. Hoe gaan we daarmee om zodat we ook in 2050 nog voldoende ruimte hebben om te wonen, te werken en te leven? In het Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen, kortweg PBRA, wil de provincie Antwerpen een antwoord geven op deze vraag. Het PBRA bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie Antwerpen voor de lange en middellange termijn. Het bestaat uit een strategische visie (lange termijnvisie) en een set van beleidskaders (middellange termijnvisie, operationeel van aard). Het PBRA vervangt, eens het definitief is goedgekeurd, de provinciale ruimtelijke visie uit het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (RSPA).

Dit document is **de conceptnota 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 bovendien de algemene ambitie, het huidig gebruik van de ruimte en de manier waarop we de visie als provincie willen aanpakken. De inhoud van de strategische visie is het resultaat van onze eigen analyses en van een participatieproces met gemeentebesturen, andere provincies, Vlaamse administraties en tal van middenveldorganisaties dat we voerden onder de naam 'Nota Ruimte'.

De **conceptnota** is een belangrijke tussenstap om te komen tot een definitief Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen. Het uitvoeringsbesluit bepaalt dat de conceptnota kernachtig de ambitie weergeeft en een discussie op hoofdlijnen mogelijk maakt. We zijn trots om u in deze fase reeds een uitgebreider document voor te leggen. Deze conceptnota gaat namelijk verder dan louter 'hoofdlijnen' en houdt al rekening met de suggesties en bemerkingen uit het proces van de 'Nota Ruimte'.

SAMEN VOOR EEN STERK PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID

Met dit Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen slaan we een nieuw weg in. En we doen dit niet alleen. Samen met de 4 andere Vlaamse provinciebesturen formuleerden we een gemeenschappelijke ambitie en gaan we voor een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking.

De ambitie van 5 Vlaamse provincies

De samenleving staat voor heel wat uitdagingen. De samenstelling van de bevolking wijzigt. De mensen vullen hun vrije tijd steeds anders in. Het klimaat verandert. De technologische ontwikkelingen volgen elkaar in snel tempo op. Waar je ook woont of werkt, de maatschappelijke uitdagingen zijn gelijklopend. Maar de ruimtelijke antwoorden zijn voor elk gebied anders en moeten op maat geformuleerd worden.

De 5 Vlaamse provincies dragen bij aan die gebiedsgerichte oplossingen én stemmen hun aanpak onderling af. Onze gemeenschappelijke ambitie is een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid voeren met een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking om de uitdagingen op maat aan te pakken. Hiermee bepalen we waar we inhoudelijk voor staan en welke rol we opnemen in het toekomstig ruimtelijk beleid. We werken dit verder uit in onze provinciale beleidsplannen Ruimte.

Elke provincie is uniek en heeft haar specifieke karakter. Elke provincie maakt daarom haar eigen beleidsplan Ruimte, volgt een eigen traject en legt haar eigen inhoudelijke accenten. Dit zorgt voor 5 verschillende, flexibel ingevulde, maar sterke beleidsplannen, afgestemd op de ruimtelijke situatie, kwaliteiten en identiteit van iedere provincie.

Een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid uitwerken en uitdragen

Het provinciaal ruimtelijk beleid moet een transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling faciliteren. Duurzaam omgaan met de beschikbare ruimte is noodzakelijk zodat ook de toekomstige generaties hun ruimtelijke behoeften nog 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 leefkwaliteit van mensen, bedrijven en organisaties in hun streek, nu en in de toekomst.

Die gemeenschappelijke ambitie vertaalt zich per provincie in een aantal principes, waarden, strategieën of krachtlijnen voor het ruimtelijke beleid. Dit vormt de basis en het toetsingskader bij de ruimtelijke afwegingen die de provincies maken. Hierbij hanteren we een aantal overeenkomstige uitgangspunten: we streven naar een efficiënt ruimtegebruik, we maken een koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en duurzame mobiliteit, we houden rekening met de kwetsbaarheden van ons fysische systeem,... Elke provincie vult deze gemeenschappelijke ambitie verder in in haar beleidsplan Ruimte.

Hiermee dragen we ook bij aan Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (Sustainable Development Goals of SDG's). De verschillende provincies engageerden zich eerder al voor deze internationale ambitie.

Verder uitbouwen van een bovenlokale aanpak gericht op samenwerking

Het vernieuwd provinciaal ruimtelijk beleid plaatst een bovenlokale aanpak centraal. We moeten over de grenzen van gemeenten, beleidsdomeinen en bestuursniveaus heen beoordelen 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 snel 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.

*Met de provincies als streekmotor
gaan de zaken vooruit in Vlaanderen.*

DE PROVINCIE ANTWERPEN VANDAAG

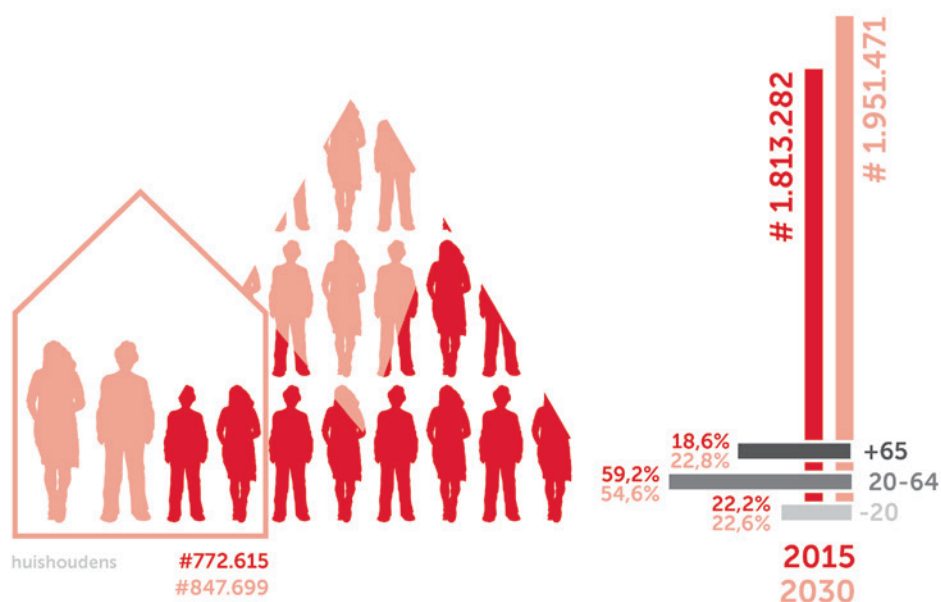
Een gemeenschappelijke ambitie en aanpak maakt sterk. Maar elke provincie is uniek en heeft haar eigen specifieke karakter. De manier waarop we vandaag wonen, werken en ondernemen, ons verplaatsen of omgaan met de natuur, bepaalt de invulling van de (huidige en toekomstige) ruimte.

Vooraleer we een toekomstvisie kunnen ontwikkelen, moeten we begrijpen hoe we in onze provincie de ruimte vandaag invullen en gebruiken. In dit hoofdstuk kaarten we enkele belangrijke uitdagingen aan en onderzoeken we aan de hand van het cultuurlandschap hoe de ruimte in de provincie Antwerpen wordt gebruikt.

TRENDS EN UITDAGINGEN

De samenleving in onze provincie (en daarbuiten) staat voor heel wat uitdagingen en direct of indirect hebben ze allemaal een invloed op (het gebruik van) onze ruimte, vandaag en morgen. Deze uitdagingen vormen een belangrijke inspiratiebron voor de ontwikkeling van onze ruimtelijke visie.

Het beschrijven van alle trends en uitdagingen zou ons tot een zeer uitgebreid analyserapport leiden. Dus hebben we ervoor gekozen om dit gedeelte beknopt te houden en te focussen op een aantal trends die ingrijpende gevolgen hebben op de ruimte in de provincie Antwerpen.

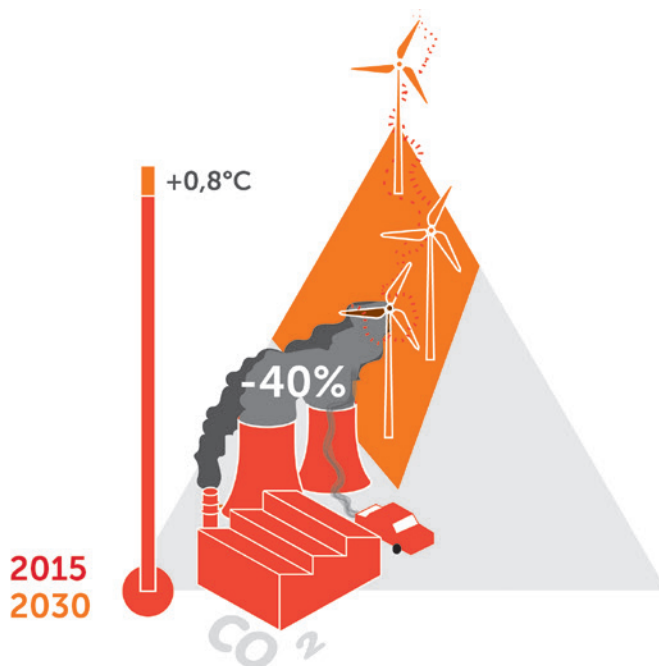


De bevolking veroudert

We zijn met steeds meer mensen op aarde, de wereldbevolking vergrijsd en er migreren steeds meer mensen. Ook in onze provincie is dat zo. Omwille van het groeiende aantal ouderen, maar ook onder invloed van sociale trends (scheidingen, bewust alleenstaande ouders,...) 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 en verwachten we zelfs een bevolkingsafname

in een aantal residentiële gemeenten rond de stad Antwerpen. In de stedelijke kernen stijgt niet alleen het aandeel 65-plussers, maar ook het aandeel jongeren, terwijl in veel landelijke gemeenten de grootste stijging te verwachten is bij de 65-plussers.

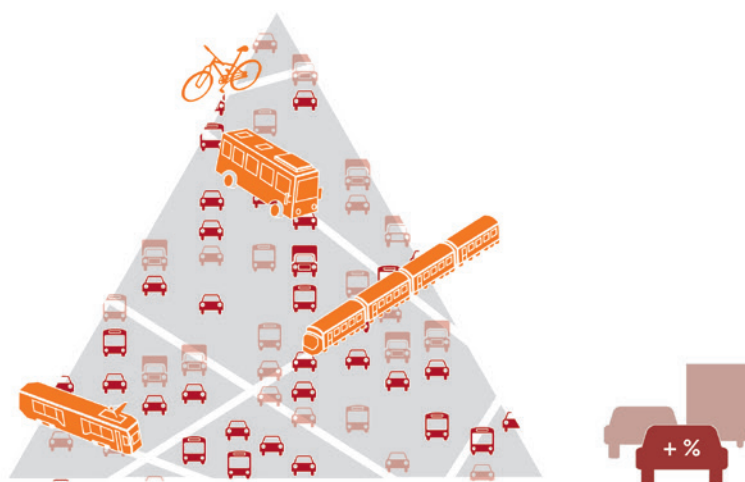
Deze evoluties in onze bevolkings- en gezinssamenstelling leiden tot discrepanties tussen vraag en aanbod van aangepaste voorzieningen en woningtypes. Het wordt dus een hele uitdaging om de toekomstige vraag en het huidige aanbod van woningen en voorzieningen op elkaar af te stemmen.



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 watervoorraden, hoge temperaturen in steden (het hitte-eiland effect),... Deze gevolgen kunnen regionaal heel anders zijn, afhankelijk van het fysische systeem en menselijke ingrepen zoals verharding. 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. 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

(het secundaire wegennet) jaar na jaar langer. Dit is vaak problematisch voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Het fileprobleem stimuleert de zoektocht naar alternatieve verplaatsingsmiddelen zoals de (elektrische) fiets, of naar manieren om het aantal verplaatsingen te beperken zoals thuiswerken. Keuzes in het ruimtelijke beleid kunnen het mobiliteitsgedrag verder beïnvloeden en alternatieve vervoerswijzen stimuleren. De verdere realisatie van het bovenlokaal fietsrouten netwerk (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 infrastructuur, zonder druk te zetten op de open ruimte.

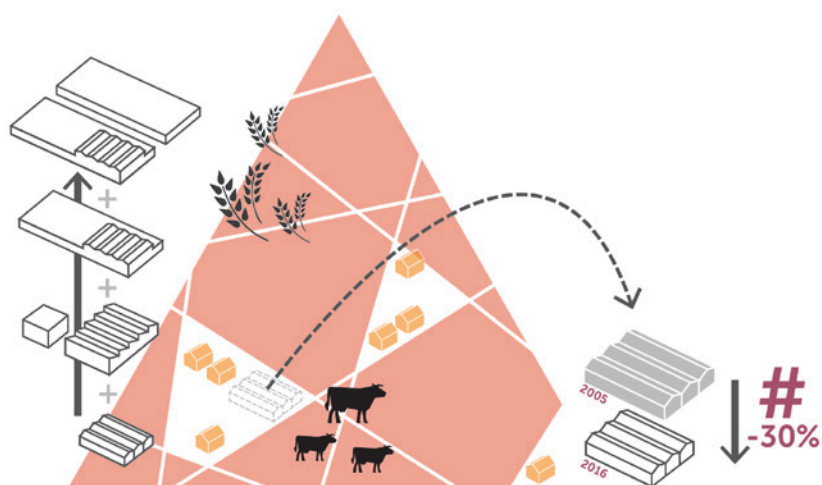


Locatiekeuze van bedrijven

80% van onze bedrijven ligt in verweven gebieden. Toch kiezen bedrijven die voor hun omgeving weinig tot geen hinder bezorgen, als locatie nog vaak een kantorenpark, een detailhandelszone of een bedrijventerrein. Experts voorzien dat het aandeel vestigingen op bedrijventerreinen nog zal toenemen tegen 2030. Dit komt onder meer doordat vastgoedprijzen locatiekeuzes bepalen en in stedelijke gebieden de grondprijzen hoger zijn en er meer speculatie is ten opzichte van bedrijventerreinen. Aan de andere kant gebruiken mensen meer en meer informele

werklocaties (bv. thuiswerken of gedeelde werkplekken).

De blijvende vraag naar locaties op bedrijventerreinen heeft als gevolg dat de beschikbare ruimte op deze terreinen vermindert. In het arrondissement Antwerpen zijn er nog weinig onbebouwde bedrijfskavels op bedrijventerreinen. De uitdaging ligt evenwel niet in het creëren van meer ruimte op bedrijventerreinen, maar in het beter invullen van de bestaande ruimte en in het voorzien van meer diverse werklocaties, zoals op goed bereikbare locaties in steden.

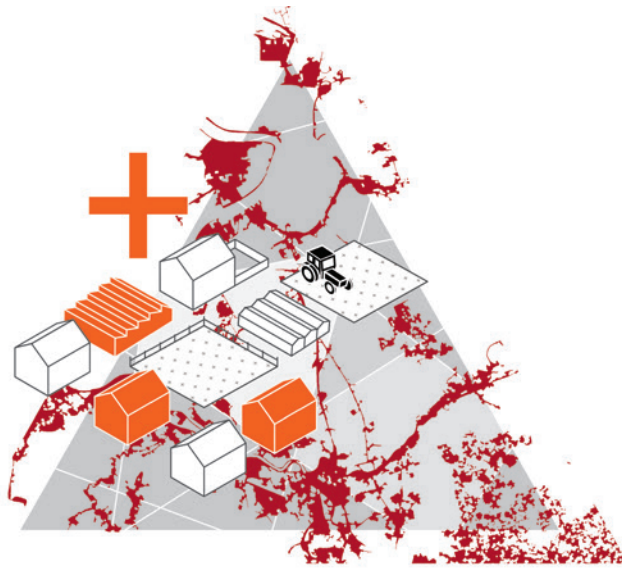


Schaalvergroting

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.

Een opvallend voorbeeld is de landbouwsector. Schaalvergroting in de

landbouwsector heeft tot gevolg dat er gebouwen in landbouwgebied vrijkomen. Deze worden zelden hergebruikt voor agrarisch gebruik, maar eerder voor residentieel gebruik en/of niet-agrarische bedrijvigheid. Dit zorgt voor versnippering van de open ruimte en de stijging van vastgoedprijzen in agrarisch gebied. De uitdaging is zorgzaam omgaan met het vrijgeven van landbouwbedrijven aan andere functies dan landbouw.



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, 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 verder te laten bebouwen en verharden!

HET CULTUUR- LANDSCHAP

Het huidige landschap in onze provincie is het resultaat van de eeuwenlange interactie tussen mens en natuur. Onder de noemer 'cultuurlandschap' brengen we het gebruik van de ruimte, en zo het resultaat van die interactie tussen mens en natuur, in beeld.

Hoewel het cultuurlandschap slechts een momentopname is, geeft ze ons op een snelle manier een inzicht in het ruimtegebruik en de ruimtelijke diversiteit. Zo kunnen we hier accuraat op inspelen bij het uitwerken van de visie. Bijkomend geeft ze een indicatie van welke sectoren en dus ook welke partners belangrijk zijn voor de verdere uitvoering van het ruimtelijke beleid.

We tonen het cultuurlandschap op een kaart op de laatste bladzijde van dit document. De tekst in dit hoofdstuk beschrijft de verschillende gebieden in onze provincie en verduidelijkt zo de kaart. De kaart en de tekst zijn complementair, ze versterken elkaar en worden best samen gelezen.

De cultuurlandschapskaart

De kaart van het cultuurlandschap, die te vinden is op de laatste bladzijde van dit document, geeft een beeld van hoe de ruimte binnen onze provincie er vandaag uitziet. Het is een vereenvoudigde voorstelling van de huidige situatie. De kaart biedt inzicht in de eigenheid en karakteristieken van de provincie. Je ziet duidelijk waar zich de meer verstedelijkte gebieden bevinden, waar de landelijke gebieden gelegen zijn, waar zich de kerngebieden voor natuur of landbouw bevinden, waar water de nodige ruimte opeist,... Het is niet de bedoeling om tot op perceelsniveau in te zoomen, maar de kaart bevat genoeg detail om de toekomstige uitdagingen en opportuniteiten binnen de provincie te detecteren.

De basis van het cultuurlandschap wordt gevormd door de fysische structuur en de mobiliteitsinfrastructuur. Ze zijn beiden erg bepalend in de organisatie van de ruimte.

De grensoverschrijdende **fysische structuur** is gevormd doorheen verschillende tijdperken. Het fysische systeem, met name het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties in de ruimte van klimaat, lucht, reliëf, bodem en water, ligt aan de basis. Het resultaat is een verscheidenheid aan ecosystemen in onze provincie, waarin het reliëf, de waterhuishouding en de bodem het sterkst het uiterlijk van de ruimte bepalen. In de loop der eeuwen ging de mens aan de slag met deze elementen en ontstonden nieuwe, waardevolle landschappen. Op het cultuurlandschap is vooral de waterhuishouding gevisualiseerd

aan de hand van de waterlopen en de overstromingsgebieden.

De grensoverschrijdende **mobiliteitsinfrastructuur** is het resultaat van menselijke ingrepen. De provincie Antwerpen beschikt over een een fijnmazige weginfrastructuur, een divers aanbod aan openbaar vervoer, intensief watertransport, wandelwegen en fietsinfrastructuur op maat van functionele en recreatieve gebruikers. Op de kaart van het cultuurlandschap zie je de trein- en tramverbindingen en halteplaatsen, de wegen, de fietsostrades, de bevaarbare waterlopen en de luchthaven. Ook zie je waar belangrijke uitwisselingen bevinden namelijk de park-and-rides en de overslagpunten tussen water en weg (overslagcentra voor goederen).

De grensoverschrijdende fysische structuur en mobiliteitsinfrastructuur liggen samen aan de basis van de verschillende ontwikkelingen binnen de provincie en de ligging ervan. Op het cultuurlandschap staan de volgende zaken op:

- Een aanzienlijke oppervlakte van de provincie bestaat uit een enorme verscheidenheid aan **grotendeels onbebouwde ruimte**, gaande van waardevolle natuurgebieden, percelen in landbouwgebruik, hobbylandbouw, paardenweiden en drassige gebieden tot historische sites zoals forten, abdijen, kastelen en recreatieve netwerken (wandelwegen, ruitersporen, fietsroutes). Op de cultuurlandschapskaart staan de gebieden die structurerend zijn op niveau van de provincie voor landbouw

en natuur. Dit zijn de plekken waar de natuur de belangrijkste ruimtegebruiker is in de vorm van hooggroen en ecologisch waardevol laaggroen, en de plekken met een belangrijk (al dan niet professioneel) landbouwgebruik, waaronder ook serregebieden en polders. Elk gebied heeft zijn eigen landschappelijke kenmerken door de wisselwerking tussen mens en natuur (bv. ontginningsgebieden, ruilverkavelingen, kleinschalige bocagelandschappen, relictzones, ...). De provincie kent nog meer diversiteit binnen deze gebieden dan dat er weergegeven kan worden op de kaart van het cultuurlandschap.

Het mixlandschap wordt apart onderscheiden: dit zijn plekken met een dermate versnipperd/gemengd ruimtegebruik dat we ze niet onder de noemer natuur, landbouw of bebouwde ruimte kunnen onderbrengen. Bijvoorbeeld golfterreinen, campings, recreatieparken en recreatieve luchthavens.

- **Dorps- en stadskernen**, die clusters van bebouwing en activiteiten vormen, gaande van gehuchten over dorpen tot steden;
- Aan de rand van de kernen en in de ruimte tussen de kernen bevinden zich tal van **andere woonnederzettingen**, die zich van de kernen onderscheiden wat betreft hun dichtheid, het aantal voorzieningen en de kritische massa. Op het cultuurlandschap wordt onderscheid gemaakt tussen perifere woonwijken aan de rand van de kernen, woonfragmenten, woonparken in het groen en clusters van weekendverblijven.

- Binnen de provincie bevinden zich eveneens tal van **dynamische functies**, die veel bewegingen van goederen of personen met zich meebrengen, maar die niet in de kernen gelegen zijn. Ze nemen echter wel veel ruimte in beslag, bijvoorbeeld bedrijventerreinen (economische clusters), geïsoleerde bedrijven en voorzieningen (geïsoleerde economische activiteit), winkelgebieden buiten de kernen. Andere dynamische functies hebben dan weer een grote regionale aantrekkingskracht, bijvoorbeeld recreatiedomeinen, zorginstellingen, instellingen voor hoger onderwijs,...

De kaart is opgemaakt op basis van het actuele ruimtegebruik (anno 2018). Ze heeft niet de ambitie om een juridische kaart, noch een bestemmingsplan te vormen. Nieuwe projecten, masterplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen of andere studies worden enkel op de kaart weergegeven indien ze reeds gerealiseerd zijn of in realisatie zijn.

De technische achtergrond van de gebruikte bronnen en criteria, alsook de onderbouw en gevolgde redeneringen voor de opmaak van het cultuurlandschap zitten in de bijlage.

Het ruimtegebruik, gebied per gebied

Om het huidig ruimtegebruik en de ruimtelijke diversiteit op een heldere manier te beschrijven, gaan we in vogelvlucht en in wijzerzin door de provincie, met de kaart als visuele ondersteuning. Op die manier wordt al snel duidelijk hoe divers de provincie is Antwerpen.

De **Antwerpse gordel** (de bredere omgeving rond de stad Antwerpen) wordt sterk gestuurd door de stad, 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 Antwerpen 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. De radiale gerichtheid op de kernstad heeft als nadeel dat er weinig relatie is tussen de 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 raken 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**, die zich uitstrekt van het Eilandje op de grens met de Antwerpse binnenstad tot aan de Nederlandse grens, 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 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) waarvan talrijke inwoners in het havengebied werken. Nochtans is het openbaar vervoer weinig performant en ontbreken er functionele

verbindingen voor zacht verkeer, waardoor de autoafhankelijkheid hoog ligt.

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 met een grote mobiliteitsdruk op de kernen. Later ontwikkelden zich langs de steenwegen (N1, N117) geïsoleerde clusters van bedrijventerreinen die de mobiliteitsdruk verder opdreven.

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 rest er dus nog veel open en weinig versnipperde 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 en telt het landschap 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 (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.

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 goederentransport. 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. 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 automobilititeit 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. In deze streek bestaat het landschap hoofdzakelijk uit kleiputtencomplexen, droge bossen en weilandgebieden.

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

structurende element. De heuvelrug is sterk bebost en er zijn tal van recreatieve verblijven gebouwd. Recreatie en verblijfsstoerisme 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 Nete, met een hoog aantal voorzieningen 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 niet volledig aangesneden. 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 Neerpelt-Overpelt).

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 turfkuiten. 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, bevinden zich de Merodebossen. In dit waardevolle landschap komen tal van kernen voor met eerder beperkte voorzieningen, een lage woondichtheid en een zeer sterke verlinting. Omwille van de morfologische structuur en het gebrek aan efficiënt openbaar vervoer is de autoafhankelijkheid in dit gebied groot.

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.

De versnippering van de open ruimte zet zich ook naar het zuidwesten voort. De regio tussen Lier, Heist-op-den-Berg en Mechelen kampt met een sterk oprukkende versnippering omwille van verdere verlinting door bewoning, het grote aantal serres, het gebruik van landbouwgronden voor recreatieve doeleinden en de bijkomende economische activiteiten.

In het noorden kampt de **as Lier-Heist-op-den-Berg** (- Aarschot) specifiek 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 sterk bepaald door het hoge aantal serres en tuinbouwbedrijven en, centraal in Sint-Katelijne-Waver, een grote veiling. Tussen deze landbouwactiviteiten bevindt zich een netwerk van dorpen en gehuchten (Sint-Katelijne-Waver, Putte, Peulis,...) met een landelijk karakter die minder bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

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.

De **corridor Sint-Niklaas-Willebroek-Mechelen**, ten westen van Mechelen, wordt gekenmerkt door sterk uiteenlopende landschappen. Enerzijds is het gebied 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 kleinschalige, alluviale landschappen voor, met vochtige graslanden of hooilanden, sloten, houtkanten, vochtige tot natte boskernen, moerassen (rietvelden), populieren en knotwilgen. Anderzijds 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.

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 open ruimte

van Klein-Brabant en Willebroek heeft bovendien heel wat kwaliteiten, met talrijke houtkanten, bomenrijen, waterstructuren, grote natuurgebieden,... De Benedenshelde 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. In de oude kleiputten ontstonden tal van recreatieve voorzieningen en natuurontwikkelingen. Boom vormt het knooppunt tussen de Rupelstreek en de A12. **Boom** heeft weinig stedelijke centrumfuncties en is slecht ontsloten binnen het multimodale netwerk. De A12 is het resultaat van een erg projectgerichte ontwikkeling zonder totaalvisie op de as.

De **zuidrand van de stad Antwerpen**, tot slot, bestaat uit een erg versnipperde ruimte van kernen, linten en functionele ruimten (bedrijventerreinen, zorginstellingen,...). Daartussen ligt zeer waardevolle open ruimte die gekoppeld is aan beekvalleien, kasteeldomeinen en hoeves.

*Elk deel van de provincie Antwerpen
heeft zijn eigen typische kenmerken.
Het ruimtelijke beleid vraagt
dus een aanpak op maat.*

VIER RUIMTELIJKE PRINCIPES AAN DE BASIS

De beschrijving van het cultuurlandschap verduidelijkt enerzijds dat onze ruimte een heel divers gebruik kent en dat ze anderzijds heel versnipperd is en ontwikkelingen en ontsluiting niet altijd goed op elkaar zijn afgestemd. Net daarom is het belangrijk dat het provinciaal ruimtelijk beleid een transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling moet faciliteren.

Om daartoe te komen formuleert de provincie Antwerpen 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.



Zuinig ruimtegebruik

Meer doen met dezelfde ruimte

Ruimte is een kostbaar goed. Elke dag opnieuw verdwijnt er open en onverharde ruimte voor bebouwing, infrastructuur of voorzieningen, en wordt deze ruimte meer en meer geprivatiseerd voor bijvoorbeeld tuinen. Daarnaast wordt de bebouwde ruimte onvoldoende benut, met als gevolg leegstaande panden, onderbenutte en braakliggende gebouwen en terreinen. Om die reden komt de werking van de open en bebouwde ruimte onder druk te staan.

Zuinig ruimtegebruik, zowel in de open als bebouwde ruimte is dan ook prioritair in ons ruimtelijk beleid. Zuinig ruimtegebruik gaat over meer doen met dezelfde ruimte, om de ruimte efficiënter te gebruiken. Het is een optimalisatie van de ruimte in functie van leefbaarheid en duurzaamheid.

Door het rendement van de ingenomen ruimte te doen toenemen, kan de druk op de open ruimte dalen. **Bijkomende inname van de open ruimte moet naar de toekomst toe vermeden worden.** We willen het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag sterk terugdringen.

Hergebruik, verweving, kwalitatieve verdichting en tijdelijk gebruik vormen daarvoor de basiselementen.

In de bebouwde ruimte bieden leegstaande en onderbenutte panden met een goede ligging 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).

In de open ruimte kunnen eveneens leegstaande en/of onderbenutte panden en percelen terug ingeschakeld worden, bijvoorbeeld door een verloederd kasteeldomein herin te richten tot een publiek natuurdomein met recreatieve mogelijkheden.

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). Bijvoorbeeld: gronden gelegen in de winterbedding van een rivier kunnen bij hoge waterstanden overstromen en bij lage waterstanden gebruikt worden als graslanden voor vee of de klaslokalen van een schoolgebouw kunnen 's avonds gebruikt worden als hobbyruimten.

Bijkomend wordt er in de bebouwde en de open ruimte 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. In de open ruimte wordt een kwalitatieve clustering van gebouwen op eenzelfde site zoals boerderijen en stallen of loodsen gestimuleerd. Dit kan via het verplaatsen van een activiteit naar een geschiktere locatie. Op die manier worden bebouwing en verharding tegengegaan op plekken waar dit niet gewenst is en, bij afbraak, zelfs teruggedrongen. Deze ruimten kunnen opnieuw worden ingeschakeld in het landschap van beekvalleien, landbouwvelden, bossen, wandelwegen,...

Een laatste basiselement van zuinig ruimtegebruik is het **tijdelijke gebruik** van de ruimte. Bepaalde gebouwen of terreinen kunnen een zinvolle invulling krijgen in afwachting van een definitief project. 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.

Ook in de open ruimte kunnen bestaande gebouwen of bepaalde gebieden een tijdelijke invulling krijgen, indien het niet om dynamische functies gaat. Zo kunnen we paalkamperen in het bos tijdelijk mogelijk maken waarbij een leegstaand pand tijdelijk kan dienst doen als sanitaire ruimte. Het belang van de open ruimte wordt zo meer gewaardeerd en in de kijker gezet. Leegstaande panden of braakliggende terreinen worden meteen beheerd en bieden tegelijk een oplossing voor dringend ruimtegebrek: een win-win voor alle partijen. Tijdelijk ruimtegebruik betekent trouwens niet enkel een impuls op korte termijn; ook op lange termijn kan dit een positieve invloed hebben.

Zuinig ruimtegebruik is zowel in de open ruimte als in de bebouwde ruimte van cruciaal belang.

Open ruimte wordt gevormd door de aaneengesloten onbebouwde en onverharde gebieden beheerd door natuur, landbouw, water en zachte recreatie, inclusief de beperkte verharding en bebouwing die nodig zijn voor het functioneren van deze activiteiten.

Doorheen de bebouwde ruimte komt **onverharde**, al dan niet publieke, **ruimte** voor, die onderdeel uitmaken van of een belangrijke verbinding vormen tussen de aaneengesloten gebieden voor natuur, landbouw, water en zachte recreatie.

Binnen de **bebouwde ruimte** domineert bebouwing en verharding. Hier komen vooral de dynamische functies voor: wonen, werken, winkelen, harde recreatie, ... Vaak zijn deze functies en activiteiten op één locatie gebundeld zoals in dorps- en stadskernen of clusters met economische activiteiten (bv. bedrijventerreinen), recreatie en/ of voorzieningen. Ook onverharde gronden die er onmiddellijk bij aansluiten, worden hier meegenomen, bv. tuinen.

Met **ruimtebeslag** bedoelt men alle ruimten ingenomen door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, ... inclusief de hieraan gekoppelde onverharde ruimten. De term leunt sterk aan bij 'bebouwde ruimte', maar verschilt er toch van omdat hier ook grotendeels onverharde ruimten toe behoren, gelinkt aan de dynamische functies. Denk hierbij bv. aan golfterreinen, campings, ... die geografisch vaak niet gelegen zijn vlakbij kernen of clusters van bebouwde ruimte.



Veerkracht

Ruimte die tegen een stoot kan

Zowel de bebouwde ruimte als de open ruimte moeten veerkrachtig zijn om nieuwe uitdagingen en trends te kunnen weerstaan en opvangen.

Neem bijvoorbeeld de gevolgen van de klimaatverandering. Het ruimtelijk beleid kan hierop inspelen door de onverharde ruimte in zowel de open als de bebouwde ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren en verder te versterken.

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 doorheen 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 als hun habitat ongeschikt wordt, verkoeling bieden indien de temperatuur stijgt,...

Maar we moeten ook anders omgaan met onze verharde ruimte en 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 wijzigingen in de bevolkingssamenstelling (o.a. door groei, vergrijzing, migratie,...) moeten we opvangen. Het is belangrijk om hier zoveel mogelijk op in te spelen. Dit kan door anders na te denken over ruimte voor wonen-werken-ontspannen, door in te zetten op flexibiliteit en tijdelijk gebruik van de ruimte, door vernieuwende bouwtypologieën te ontwikkelen of door het beperken van verharding. Bedrijfsruimten kunnen bijvoorbeeld flexibeler ontwikkeld worden als antwoord op de digitalisering. Nieuwe woningen kunnen zo ontworpen worden dat ze aanpasbaar zijn aan toekomstige noden van hun bewoners (toegankelijk voor ouderen of mindervaliden,...).

Vanuit het ruimtelijk beleid willen we de samenleving weerbaar maken tegen schokken. Dat kan door bij het organiseren van de ruimte in te zetten op robuustheid en veerkracht.



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.

Deze korte verplaatsingen brengen op hun beurt met zich mee dat de auto niet langer het enige aantrekkelijke verplaatsingsmiddel is; ook de fiets, de trein, de tram, of te voet gaan 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 verplaatsingsmiddelen bereikbaar zijn dan de Kalmthoutse heide als natuur en rustplek.

Een bijkomende uitdaging is om het voor- en natransport (de first en last mile) beter te organiseren en aantrekkelijker en efficiënter te maken voor diverse verplaatsingsmiddelen. Dit kan onder meer door hoogwaardige fietsverbindingen te realiseren, veilige voetwegen, rechtstreekse lijnen van openbaar vervoer tussen kernen zonder hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de dichtstbijzijnde hoogwaardige vervoersknoop, kwalitatieve pendelparkings. Op die manier kunnen plekken met een lagere bereikbaarheid, zoals kleine kernen, beter inhaken op het netwerk en wordt sneller gekozen voor alternatieve verplaatsingsmiddelen.

Samen geven nabijheid en (selectieve en multimodale) bereikbaarheid vorm aan de ambitie om de mobiliteit en de ruimte in de provincie Antwerpen te verduurzamen.

Hoogwaardig doelt op de kwaliteit die wordt toegekend aan de verbinding of vervoersmodus, 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.

Multimodaal betekent in deze context dat er, naast de (vracht)wagen, een keuze kan worden gemaakt tussen verschillende verplaatsingsmiddelen die even efficiënt en gebruiksvriendelijk zijn.



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. Het gaat ook 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 infrastructuuraanleg. We kunnen echter de onderliggende maatschappelijke uitdagingen niet negeren en moeten ervoor zorgen dat ze de kwaliteit en de eigenheid van een plek of locatie juist ten goede komen. Bijvoorbeeld in goed bereikbare kernen die enkel gebouwen tellen met maximaal twee bouwlagen moeten we gaan nadenken over het compacter bouwen in plaats van het verder verkavelen, weliswaar rekening houdend

met de eigenheid van elke kern. Het realiseren van hoge woontorens is immers ook niet overal wenselijk. Het is belangrijk om het ruimtelijk beleid te differentiëren zodat de regionale eigenheid versterkt wordt.

Eigenheid moet samenhang en identiteit creëren in het landschap zonder radicaal te breken met het verleden of zonder 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.

Eigenheid staat voor het omgaan met de typische ruimtelijke kenmerken van onze provincie op een hedendaagse en duurzame manier.

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 zijn eerder tactisch van aard en spelen in op opportuniteiten zoals nieuwe technologieën en maatschappelijke trends. Binnen de strategieën maken we keuzes die cruciaal zijn voor het vormgeven van de ruimte in de toekomst. Belangrijk is dat deze strategieën, net zoals de ruimtelijke principes, de basis zijn voor het provinciaal ruimtelijk beleid op lange termijn.

De volgende strategieën zijn voor ons belangrijk voor de verdere concretisering van de ruimtelijke principes.

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. De open, onverharde 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: biodiversiteit, voedselproductie, waterberging, bestuiving, recreatie, capteren van CO₂,...

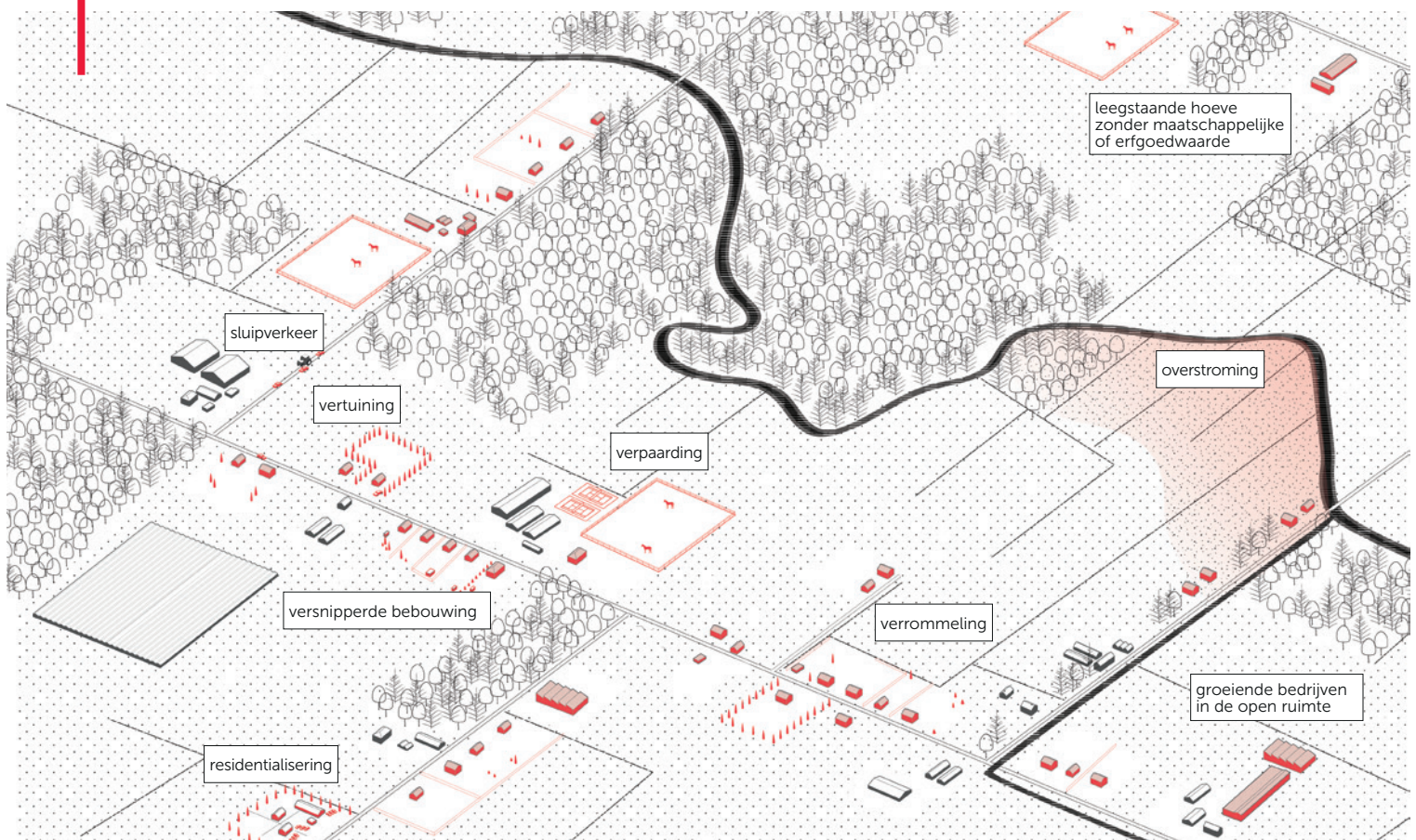
De strategie 'offensieve open ruimte' is tweeledig. De eerste pijler is het inzetten op het vrijwaren van de kerngebieden van landbouw, natuur en water. Binnen deze kerngebieden is er nood aan samenhang en goed gestructureerde ruimte waarin de

verschillende sectoren optimaal kunnen functioneren en groeien.

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 open, onverharde ruimte onder de aandacht.

Gezien een bewustere invulling van de vrije tijd aan belang wint, wordt recreatie binnen deze strategie een belangrijke partner.

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



Recreatie maakt niet alleen een verbinding tussen erfgoed, monumenten of toeristische bezienswaardigheden, maar het brengt ook de mens dicht bij (waardering van) de open ruimte. Belangrijk is wel dat recreatie altijd in relatie moet staan tot de draagkracht van het gebied en het versterken van de open ruimte.

In en nabij de bebouwde ruimte kan het belang van de open ruimte ook verder versterkt worden door de realisatie van plekken voor landbouw of landschapskamers die tot in de kernen doorlopen. Deze kleinere onverharde ruimten (o.m. vruchtbare pluggenbodems) nemen een belangrijke rol op in het aanleveren van heel wat ecosystemendiensten en moeten gevrijwaard worden van bebouwing.

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 kunnen werken om elkaar en de open ruimte te versterken. De strategie krijgt voet aan de grond in de vorm van regionale coalities met diverse actoren die samen een geïntegreerd programma voor de open ruimte opstellen. Dit geïntegreerde programma kan inzetten op biodiversiteit, recreatief medegebruik, landbouw, waterbeheer, klimaatadaptatie, hergebruik van bestaand patrimonium, het sluiten van kringlopen,... Het resulteert in openruimtecoalities die niet langer in de verdediging zitten (defensief), maar die open ruimte hoog op de maatschappelijke agenda plaatsen (offensief).

De strategie gaat uit van een samenwerking tussen actoren om een geïntegreerd programma voor de open ruimte op te stellen.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Versterkte vervoerscorridors

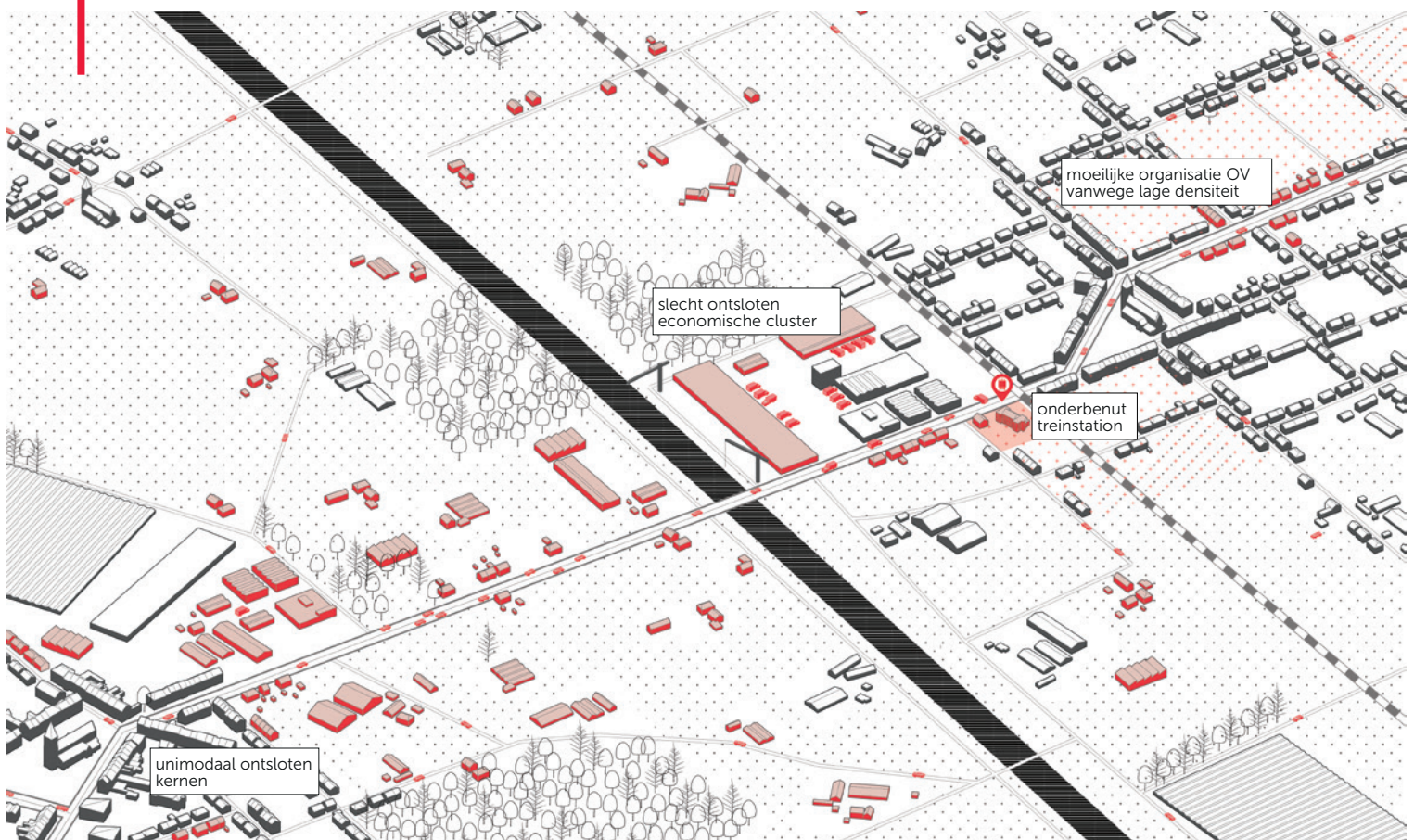
Synergie tussen de uitbouw van multimodale assen en ruimtelijke ontwikkeling

Aangezien verplaatsingen via privaat gemotoriseerd verkeer (auto of vrachtwagen) steeds meer tegen de grenzen aanlopen, wordt een overstap naar een duurzame mobiliteit met een degelijk en multimodaal aanbod onvermijdelijk.

Om te komen tot een multimodaal vervoersnetwerk is het belangrijk om plekken, waar verschillende netwerken verknopen of een halteplaats hebben (m.n. vervoersknopen) en 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 op maat van de strategische locaties. Binnen deze corridors is het noodzakelijk om een volwaardig multimodaal aanbod uit te rollen, zodat zij een antwoord kunnen bieden aan een grote vervoersvraag.

Zowel (dorps- en stads)kernen, als clusters van economische activiteiten, recreatie en/of voorzieningen (bijvoorbeeld een ziekenhuis-campus, een campus voor hoger onderwijs,...) kunnen strategische locaties zijn, mits ze gelegen zijn aan een multimodale vervoersknoop, en 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,...? De missing links binnen de verschillende vervoersnetwerken (wandel-, trage wegen-, fiets-, (vracht)wagen-, water-, openbaar vervoersnetwerk) moeten worden weggewerkt zonder de open ruimte verder te versnipperen. Het inzetten op alternatieven voor de (vracht) wagen is prioritair, al is het niet de bedoeling om de (vracht)wagen volledig te negeren. Deze

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



kan in het bijzonder meegenomen worden als valabel verplaatsingsmiddel voor het voor- en natransport, naast de andere alternatieven. Onder de aan te pakken missing links zijn er veel bestaande corridors die al deel uitmaken van het huidige netwerk, maar die nu nog onvoldoende multimodaal uitgebouwd zijn. Door dat wel te doen, wordt een duidelijke ontwikkelingsrichting aangegeven voor de uitbouw van hoogwaardig openbaar vervoer, de integratie van nieuwe fietsostrades, de optimalisatie van de waterwegen én het ruimtelijk beleid.

Daar waar de verschillende netwerken verknopen of een halteplaats hebben, ontstaan plekken met een hoge bereikbaarheid. Aan de multimodaal ontsloten vervoersknopen moeten er voldoende (verplaatsingen van) mensen/goederen zijn om het vervoer (in het bijzonder het openbaar vervoer) optimaal en efficiënt te laten functioneren. Deze vervoersknopen moeten dus strategisch ingezet worden voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen: kernen kunnen bijkomend versterkt worden, regionale attractiepolen kunnen zich verder

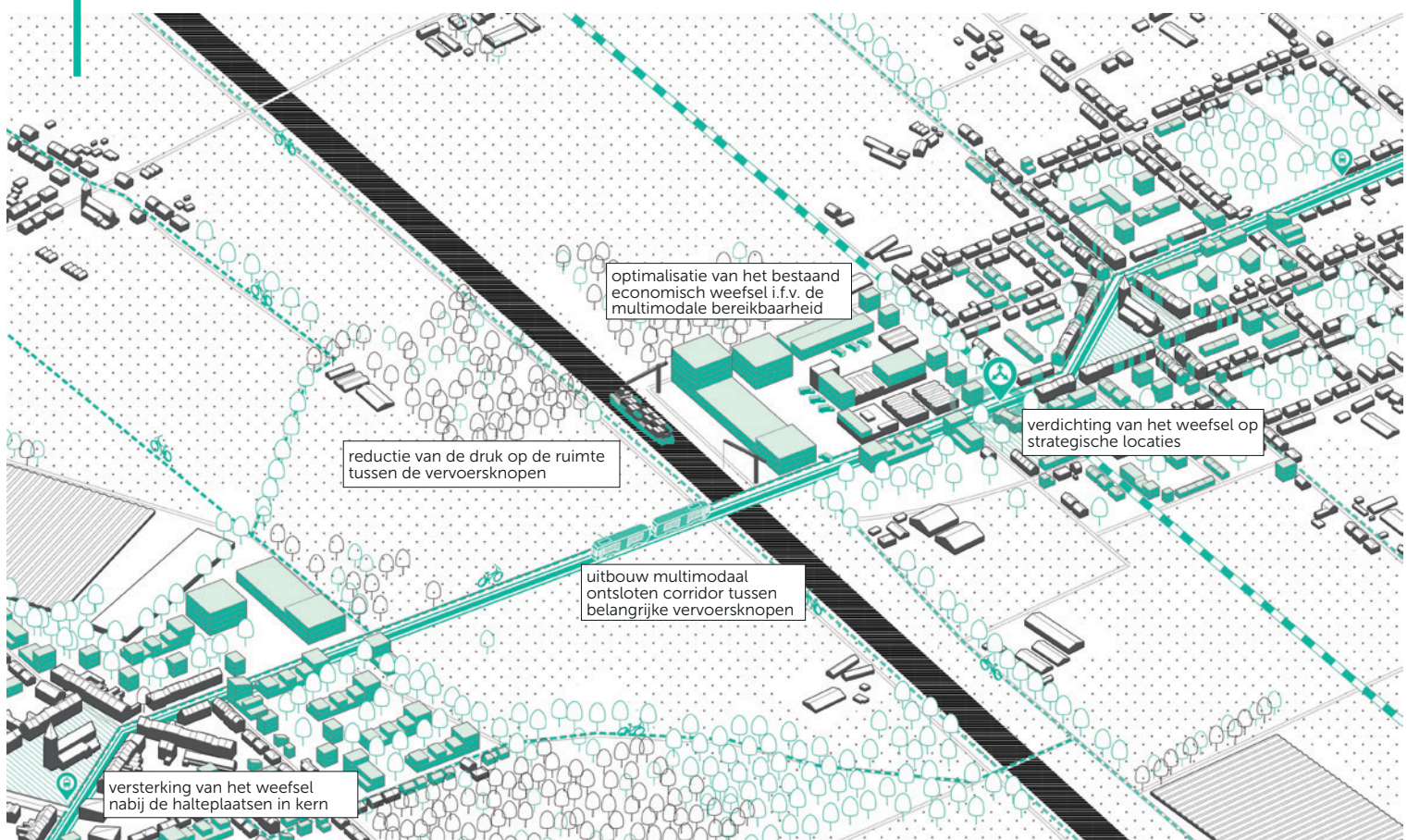
ontplooiën, dynamische plekken kunnen verder uitgebouwd worden, ... Door in te zetten op de ontwikkeling rondom deze multimodale vervoersknopen, kan de druk op de ruimte ertussen verminderd worden.

Vanuit de ambitie om synergie te creëren tussen de uitbouw van multimodale vervoerscorridors of assen en ruimtelijke ontwikkeling, zal mobiliteit een bepalende factor zijn in het toekomstig ruimtelijk beleid.

Een **vervoersknoop** is een plek waar meerdere vervoersnetwerken verknopen.

Strategische locaties zijn kernen en clusters gelegen aan een multimodaal ontsloten vervoersknoop, waardoor interessante overstapmogelijkheden ontstaan en waar goede voorzieningen aanwezig zijn i.f.v. voor- en natransport.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Sluitend locatiebeleid voor (hoog)dynamische functies

Voorzieningen en bedrijven op strategische locaties

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. Indien dit niet mogelijk is, is bundelen op multimodale vervoersknoep het uitgangspunt.

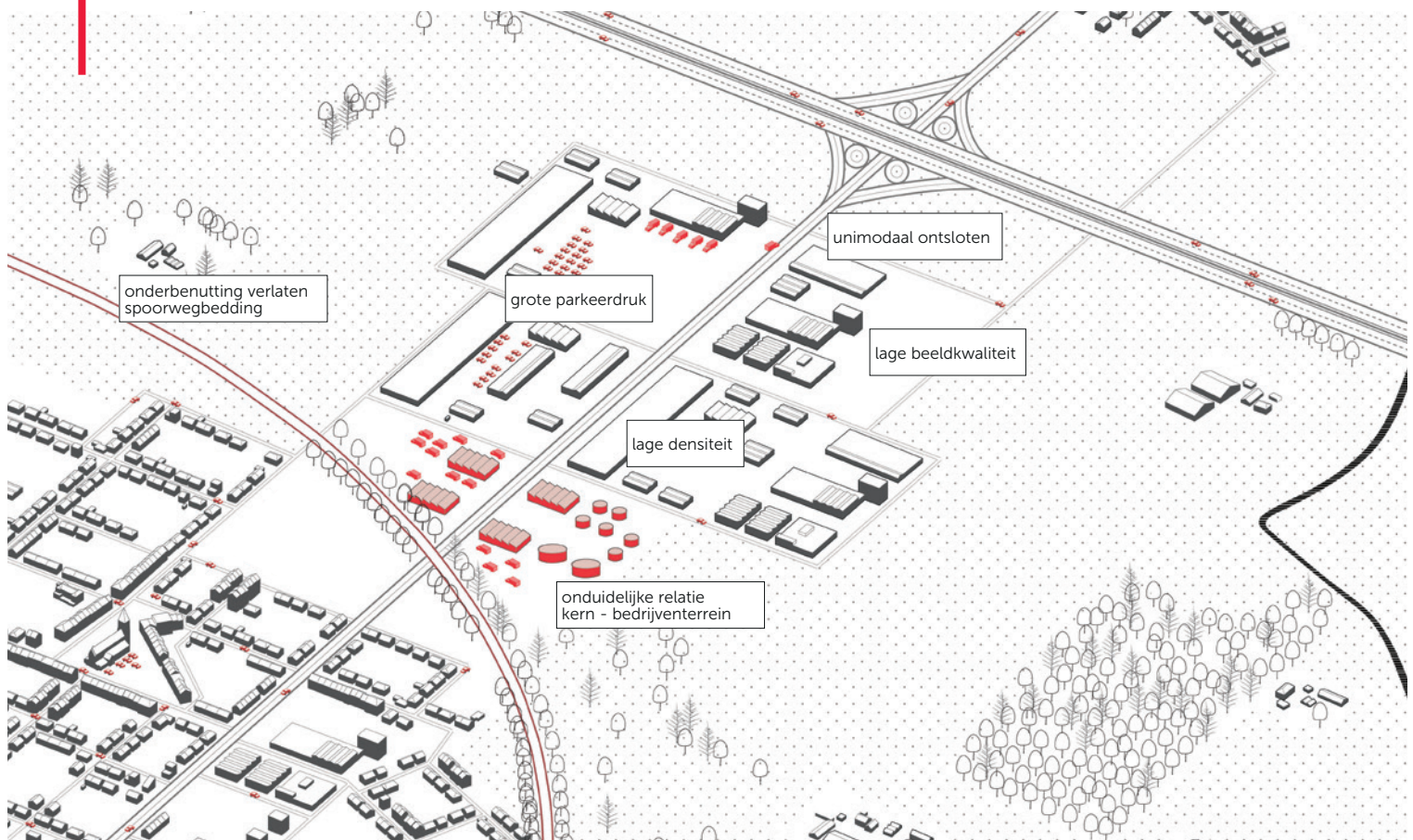
Bij de verdere ontwikkeling van de strategische locaties wordt gestreefd naar een efficiënt en compact gebruik van de beschikbare terreinen op korte afstand van de vervoersknoep, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving. Het verder uitsmeren en aansnijden van gronden wordt vermeden. Verweving en meervoudig ruimtegebruik vormen hiervoor de sleutel. 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.

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 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

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



kwalitatieve en duurzame strategische locaties.

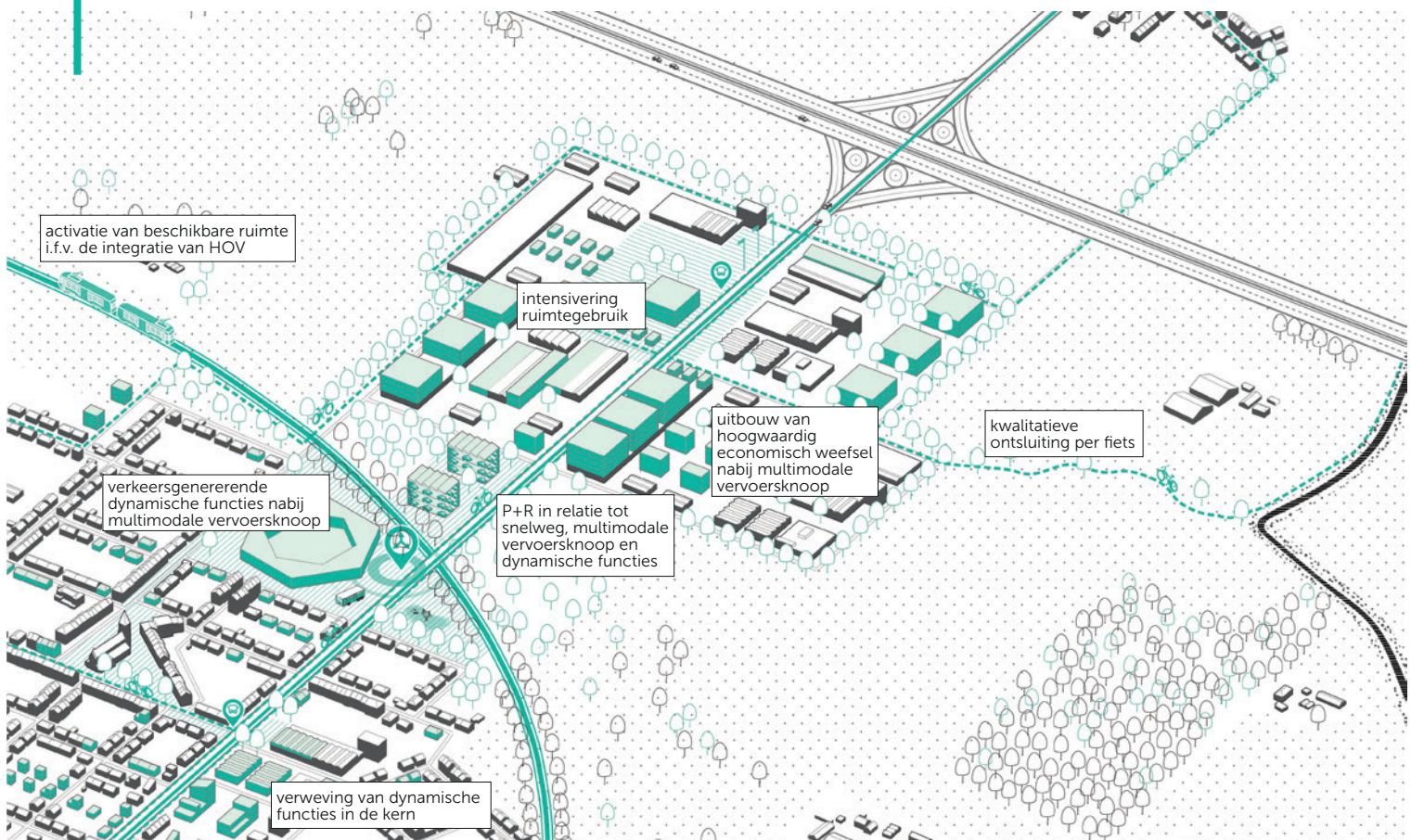
Locaties die niet in een multimodaal vervoersnetwerk kunnen worden opgenomen, worden ontwikkeld in overeenstemming met hun eenzijdig ontsluitingsprofiel. Dat impliceert dat zij geen strategische rol krijgen. Ze moeten op die manier benaderd worden en eventueel worden afgebouwd. Los van deze historisch 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' maakt komaf met de oude redenering dat de bereikbaarheid van voorzieningen en bedrijven met alternatieven voor de wagen er niet toe doet. Het mobiliteitsprofiel van nieuwe functies en de vestigingsplek dienen wel degelijk op elkaar afgestemd te zijn.

Het spreekt vanzelf dat het type netwerk waarin de strategische locaties opgenomen dienen te worden, afhankelijk is van het type functie. Ziekenhuizen, bedrijventerreinen, luchthavens, recreatieclusters,... hebben namelijk andere ontsluitingsnoden.

Dynamische functies (wonen, economische activiteiten, recreatie, voorzieningen) worden vaak geassocieerd 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.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Levendige kernen

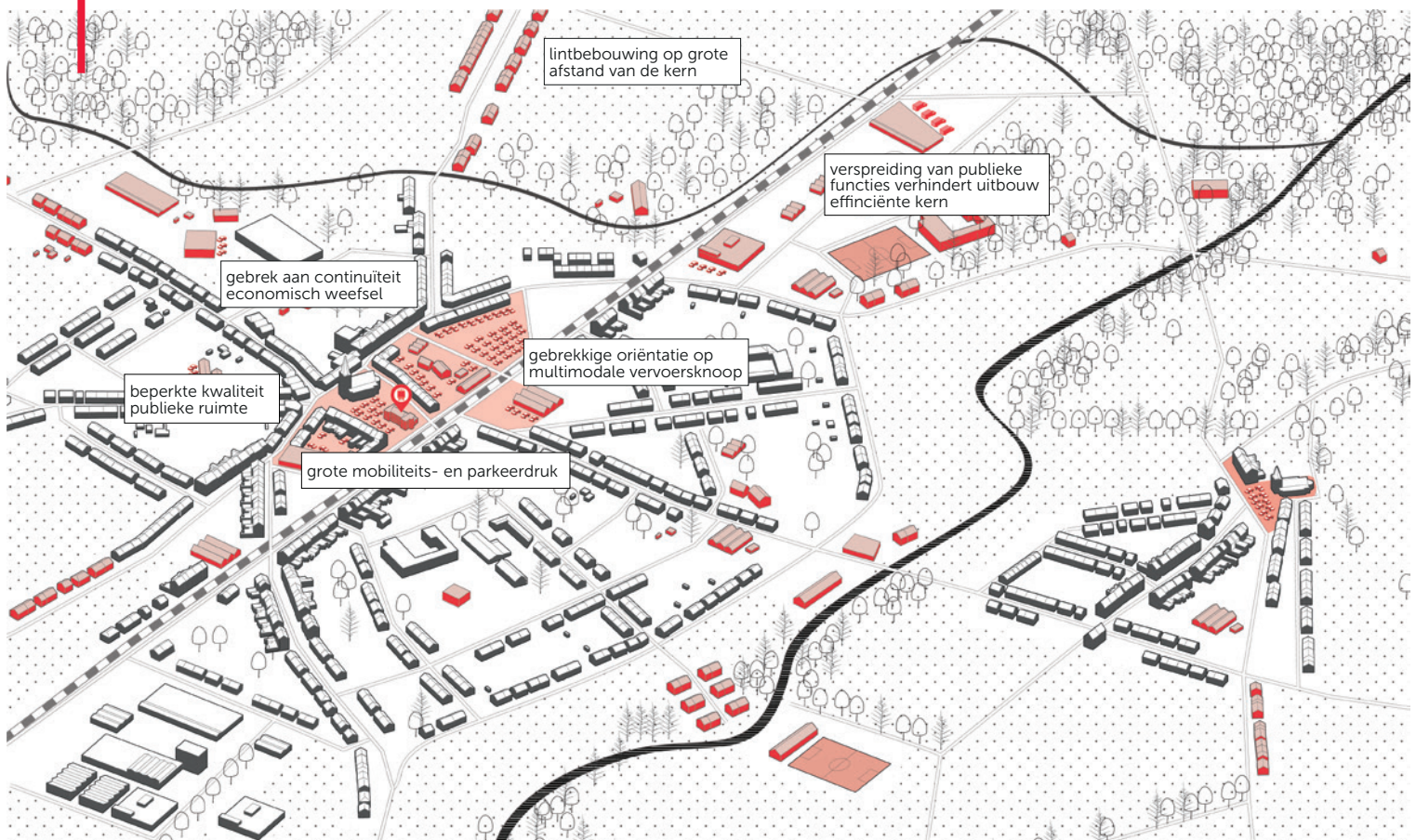
Kwalitatieve ruimtelijke clustering van woonomgevingen

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 anderzijds nooit een vanzelfsprekendheid. De toegang tot voldoende, nabij gelegen openbaar groen, gepaste zorg, basisvoorzieningen en een woonaanbod op maat zijn cruciaal. We houden hierbij altijd rekening met 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 be-

reikbaarheid. Door het bundelen van woningen, werkplekken en voorzieningen kan een kern bijkomend verdicht worden zonder de verplaatsingsvraag te verhogen. Bijkomend biedt het 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. Zowel nabijheid als bereikbaarheid komen de levenskwaliteit van bewoners en gebruikers ten goede.

De groei van de bevolking en het aantal huishoudens in onze provincie is onvermijdelijk. Om een verdere verspreiding en verlinting tegen te gaan, willen we deze bevolkingstoename opvangen in multimodaal ontsloten kernen die voldoende compact zijn, een groot aanbod aan tewerkstellingsplaatsen en een hoog voorzieningenniveau (bakker,

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



supermarkt, zorgvoorzieningen, bibliotheek, onderwijs, winkels, (de)centrale overheidsdiensten,...) hebben. Dergelijke kernen zijn namelijk de uitgelezen locaties om de bevolkingsgroei 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 groei van 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,...

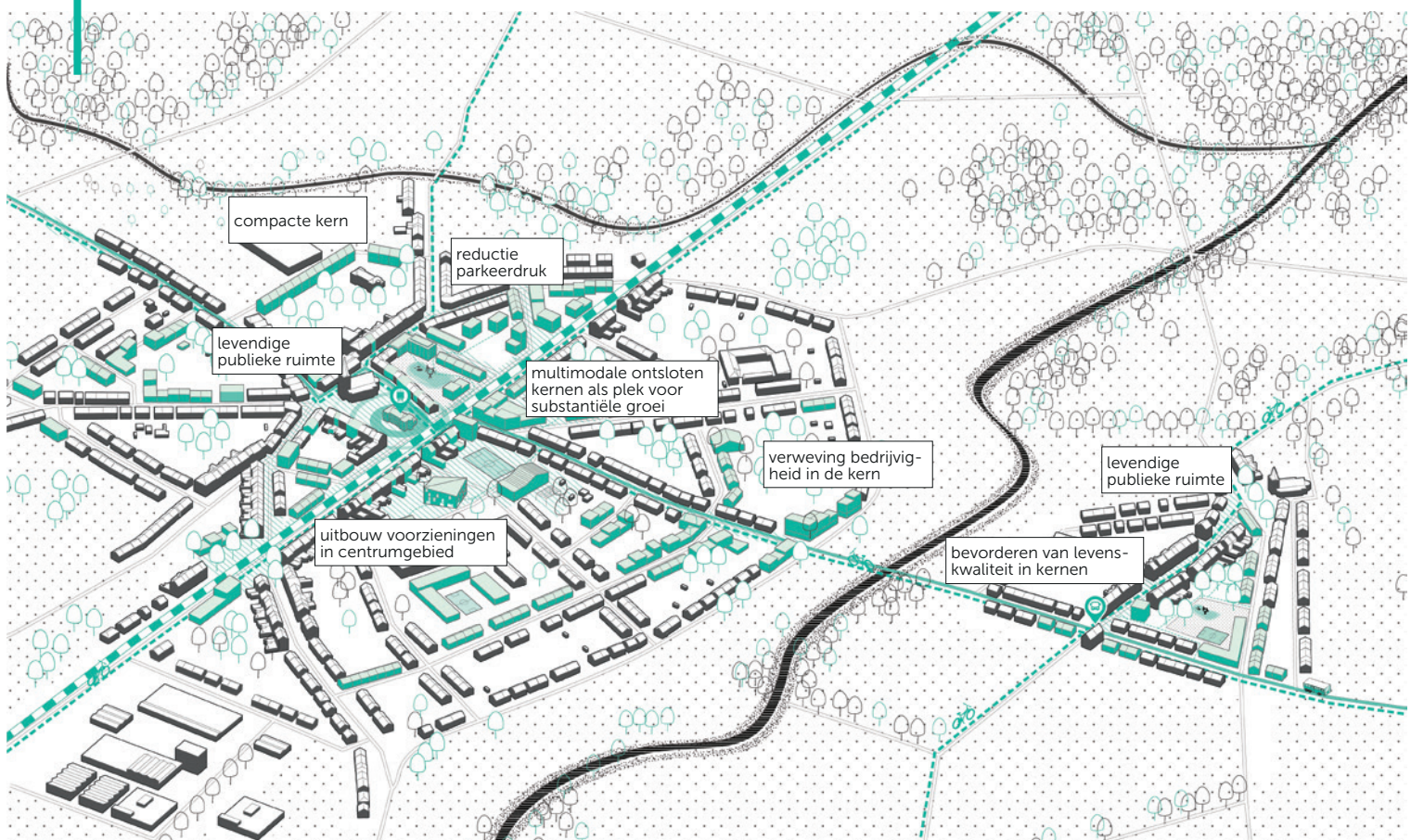
In de strategie 'levendige kernen' staan inzetten op veerkracht, het verhogen van de levenskwaliteit van bewoners en gebruikers, en het versterken van de eigen identiteit en het karakter voorop. Dit voor alle kernen binnen de provincie, welliswaar rekening houdend met de rol van de kern in kwestie. Bepaalde kernen profileren zich daarbij als de ideale plekken om de bevolkingstoename op

te vangen. We streven naar een 'levendige' toekomst, op maat van elke kern.

Onder **kernen** verstaan we clusters van bebouwde ruimte, 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.

Levenskwaliteit geeft de mate van voldoening in het bestaan weer. Een duurzaam en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid kan hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Samenhangend ecologisch netwerk

Onafgebroken netwerken doorheen open en bebouwde ruimte

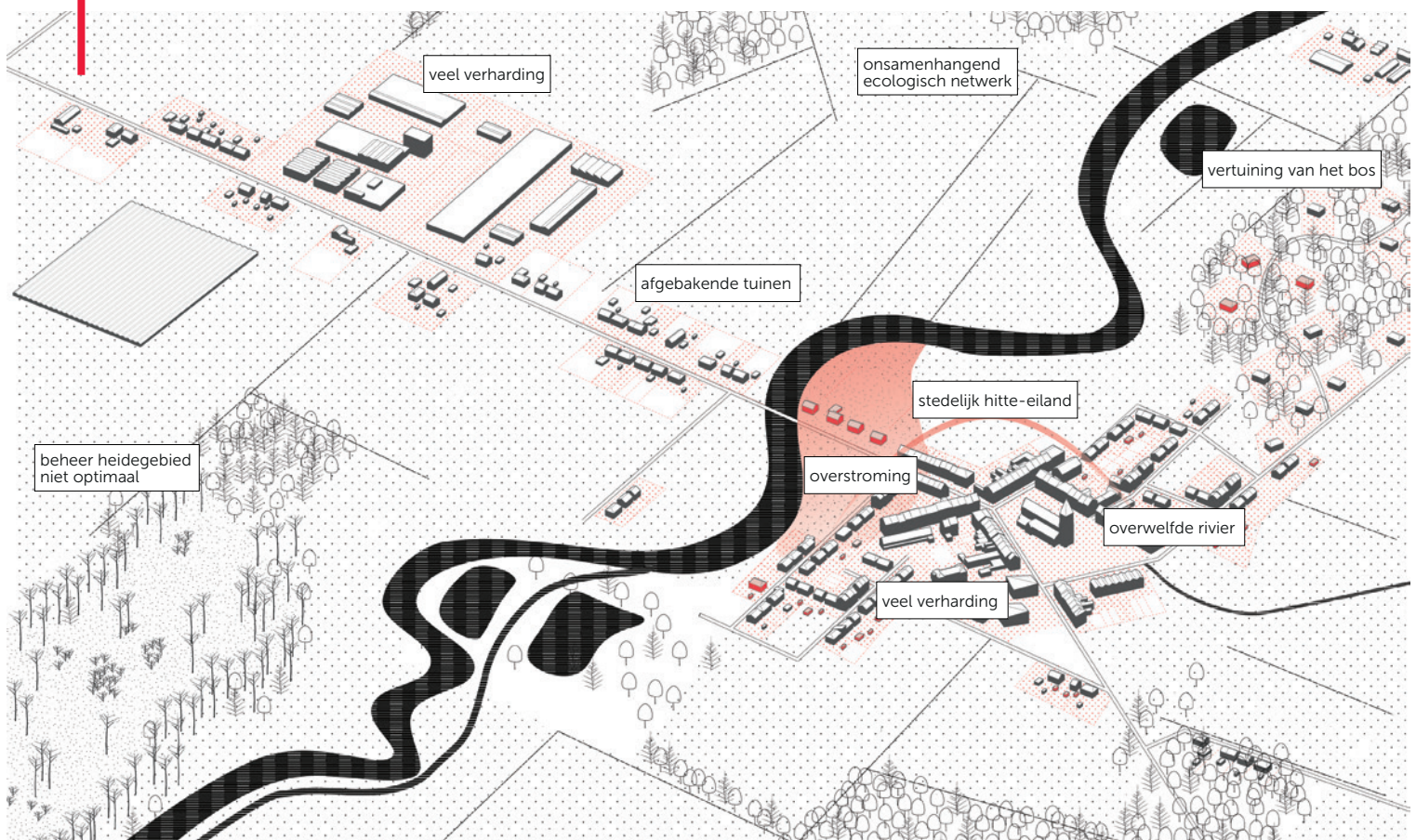
De basis voor het ecologisch netwerk (of ook 'groene infrastructuur') is het fysisch systeem bestaande uit bodem, reliëf, grondwater, netwerk van rivieren en klimaat. Het is de ruggengraat voor de natuur in onze provincie en daarbuiten. Het bestaat uit de kerngebieden van natuur, het netwerk van rivieren, het netwerk van kleine landschapselementen en (blauw) groene 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 netwerk.

De strategie 'samenhangend ecologisch netwerk' zet in op het behoud en de

versterking van die samenhang op verschillende schaalniveaus via een fijnmazig ecologisch netwerk doorheen de open en de bebouwde ruimte in de hele provincie Antwerpen – en bij uitbreiding ook op een hoger schaalniveau. Dit fijnmazige netwerk produceert een aantal cruciale ecosysteemdiensten: het tempert het hitte-eilandeffect waar versteende gebieden mee kampen, het biedt plaats aan zachte vormen van recreatie, kan overvloedige regenval bufferen, ondersteunt een stedelijke biodiversiteit en levert een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit en de leefbaarheid in de stad.

De werking van ecosystemen steunt in sterke mate op een samenhangend ecologisch netwerk op internationaal, maar ook lokaal en regionaal ruimtelijk niveau.

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?

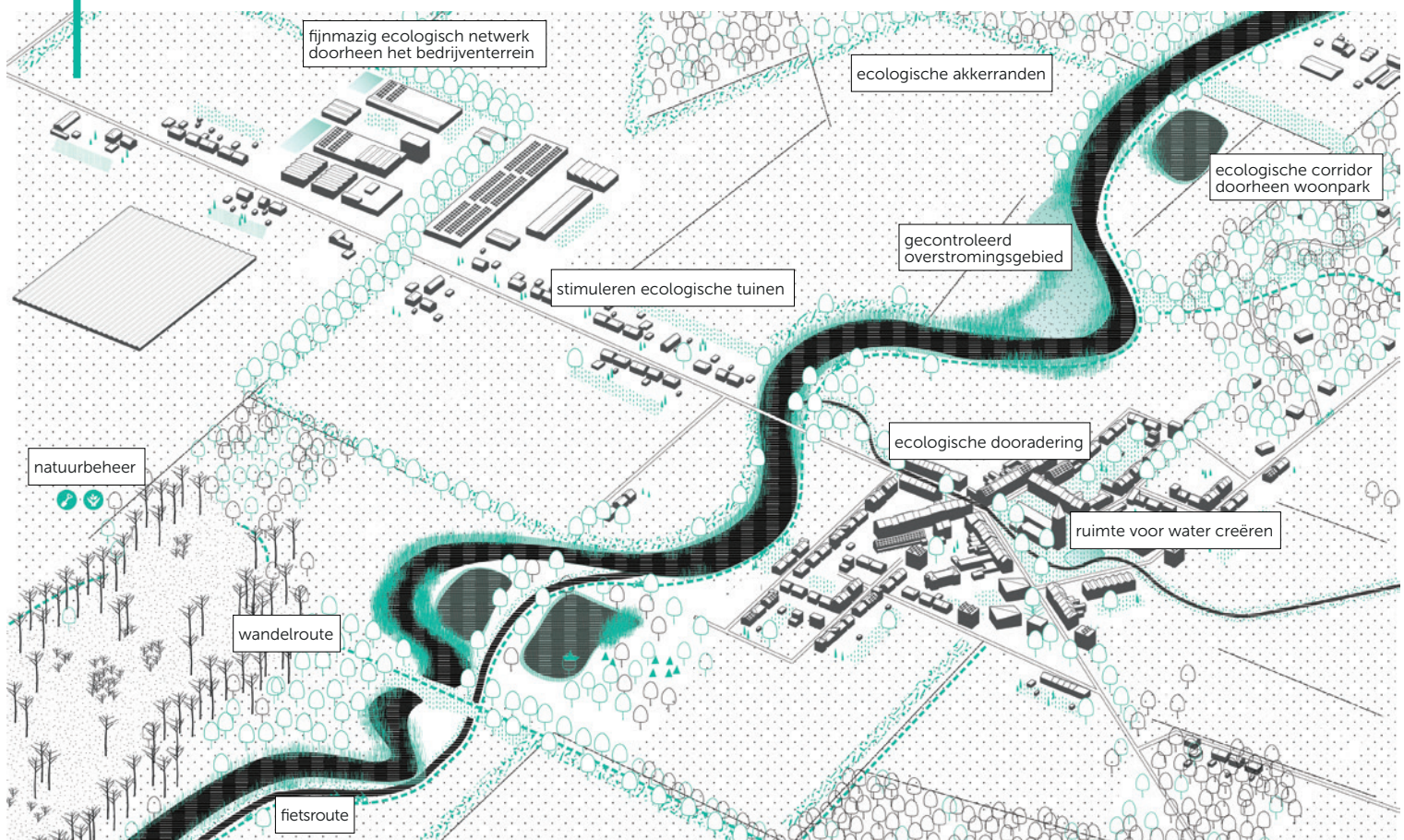


De realisatie van een ecologisch netwerk doorheen de bebouwde ruimte vergt een creatieve ruimtelijke blik. Verweving met andere functies is noodzakelijk (bv. de groene inbedding van fietsostrades, de cultuur- en natuurvalorisatie van erfgoed zoals kasteeldomeinen of forten). Ook de tuinen van burgers 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.

Groene infrastructuur is een strategisch opgezet netwerk van natuurlijke en seminatuurlijke gebieden met diverse milieukenmerken, dat is ontworpen en wordt beheerd teneinde een brede reeks ecosysteemdiensten te leveren. Een groene infrastructuur kan best worden bereikt door een geïntegreerde aanpak en alle beleidsdomeinen moeten snel betrokken worden bij de ontwikkeling ervan (natuur, water, recreatie, landbouw, ...).

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Energie-efficiëntie

Een fundamentele bijdrage van het ruimtelijk beleid aan de energietransitie

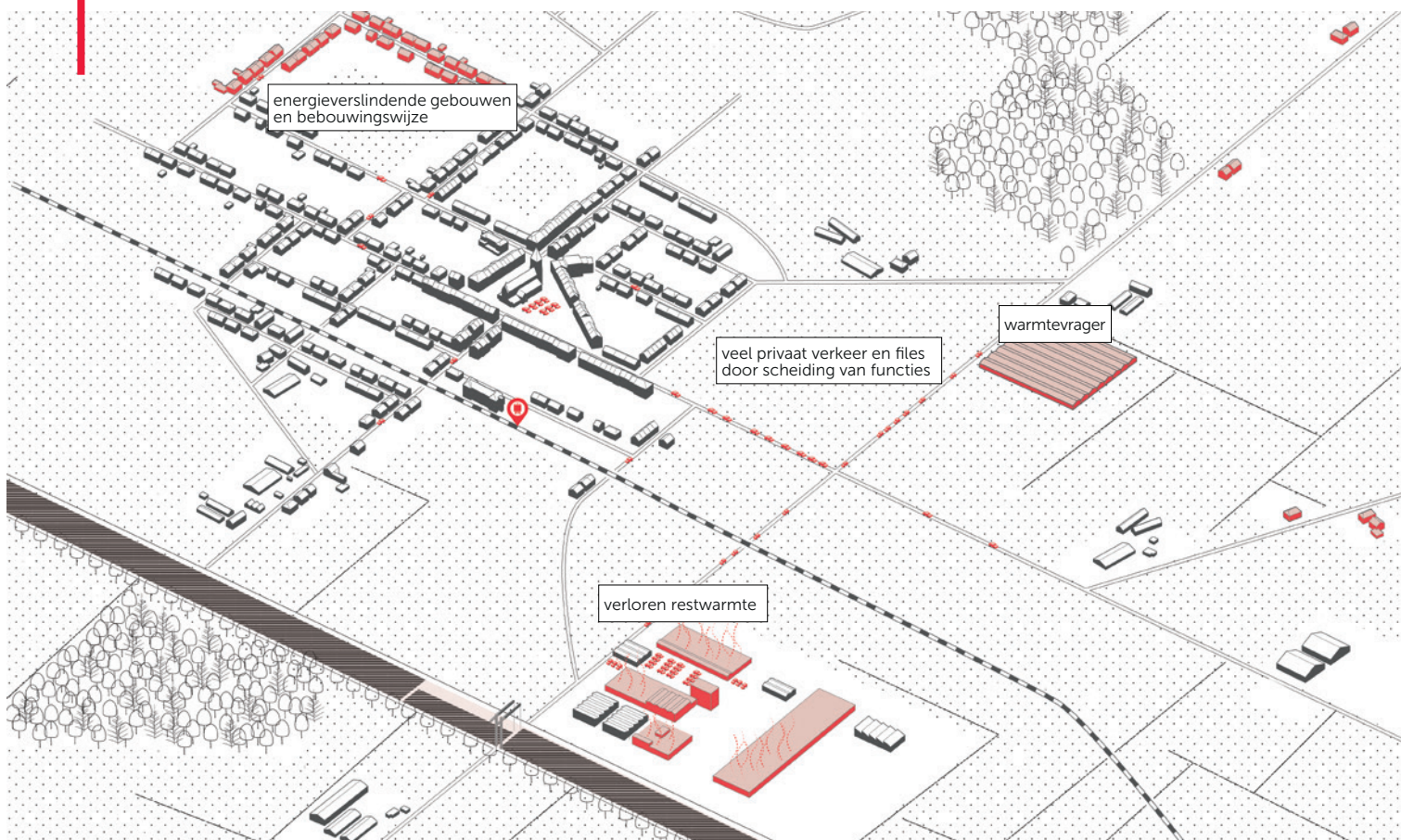
Onze samenleving bevindt zich op de overgang van een fossiel tijdperk naar een tijdperk van hernieuwbare energie. De focus ligt daarbij zeer vaak op technologieën voor de productie van hernieuwbare energie: uit wind met windmolens, uit zon met zonnepanelen, uit water met waterkrachtcentrales, enzovoort. Allemaal hebben ze een belangrijke ruimtelijke impact.

In deze strategie beklemtonen we echter 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 multimodale vervoersknopen 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. Door bijvoorbeeld in te zetten op zuinig ruimtegebruik en kernversterking, is niet alleen de uitwisseling van restwarmte

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



mogelijk, maar tegelijk ook de realisatie van een warmtenet.

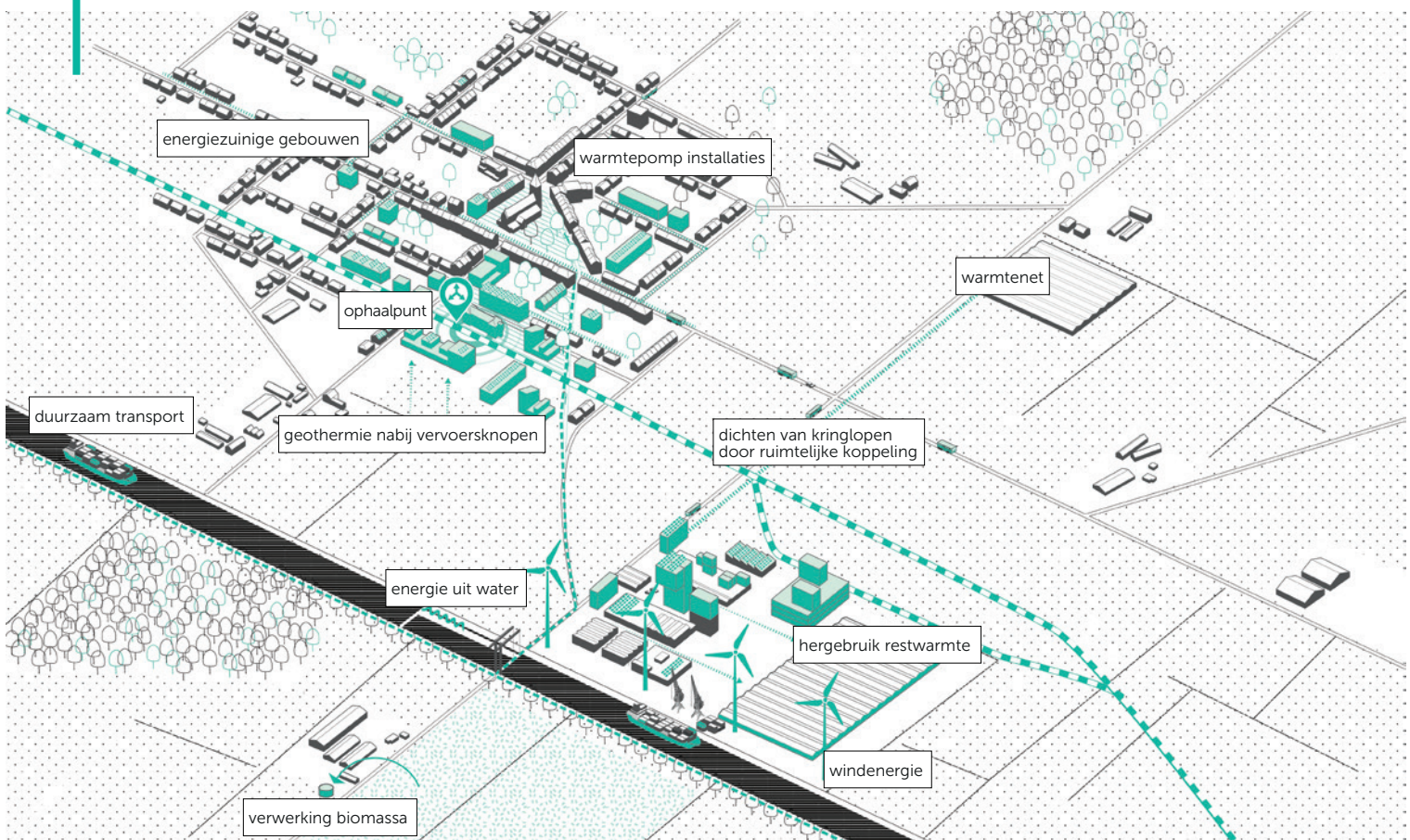
De strategie 'energie-efficiëntie' vertrekt dus van de insteek dat de meest groene kWh de niet-gebruikte kWh is. Ze gaat over de fundamentele bijdrage die het ruimtelijk beleid kan leveren aan de energietransitie en staat voor het doorwerken van de logica van hernieuwbare energieproductie in het ruimtelijk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

Deze strategie kadert binnen de provinciale doelstelling om energie-neutraal te worden tegen 2050. Hiervoor zal er in de eerste plaats ingezet worden op het besparen van energie, vervolgens op energie-efficiëntie en ten slotte op hernieuwbare energie.

Energietransitie gaat zowel over de overgang van het gebruik van fossiele brandstoffen naar volledig duurzame energiebronnen, als over het voorkomen van energieverbruik en het energie-efficiënt organiseren van de ruimte.

De meest groene kWh is de niet-gebruikte kWh.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



Van versnippering naar bundeling

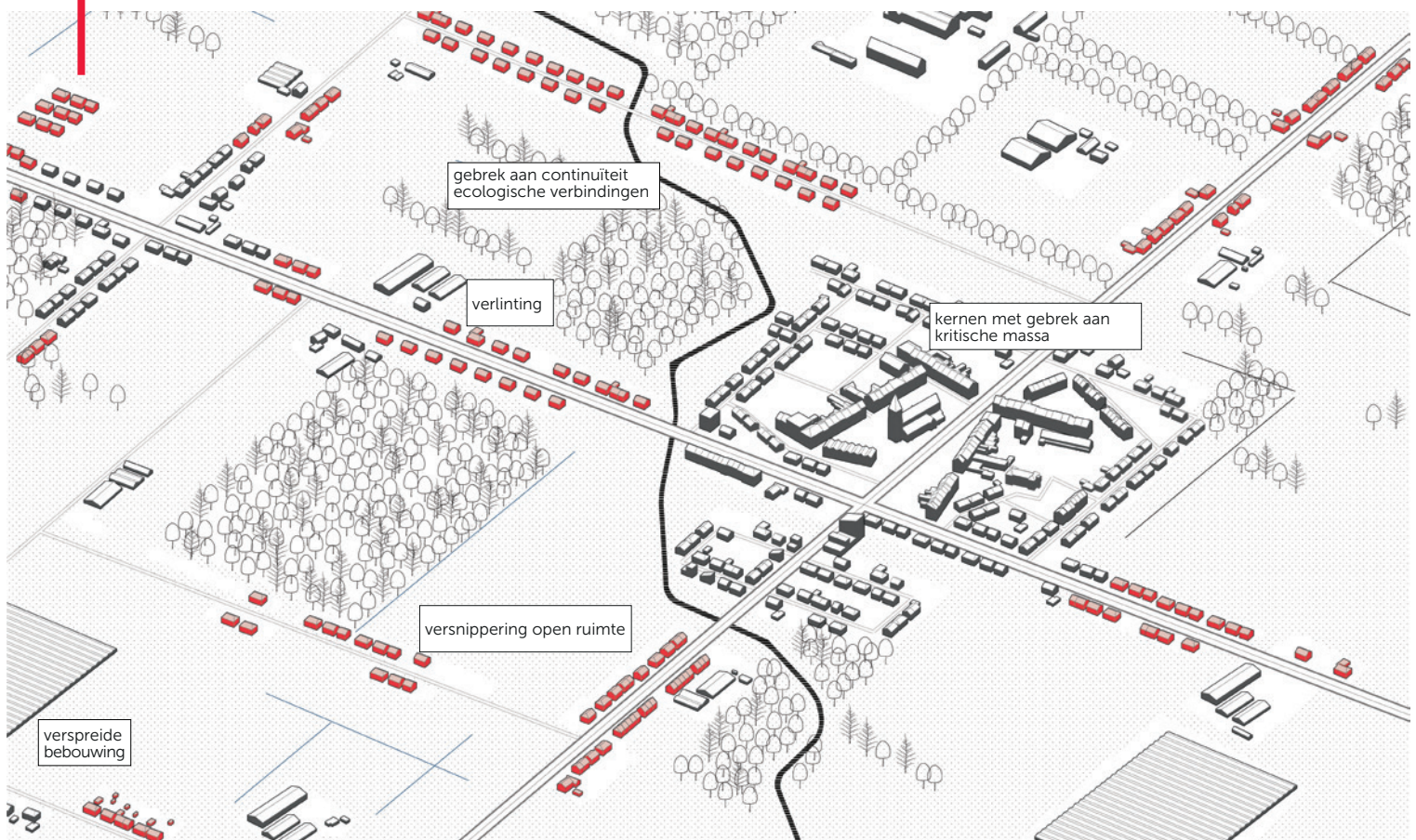
De meerwaarde van het knooppuntbeleid wordt geïnvesteerd in de open ruimte

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 kernen en dynamische clusters 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 open, onverharde ruimte verloren, in belangrijke mate door het verspreide en verlinte 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. Voorliggende strategie ambiëert het definitieve einde van de versnippering. Dit vereist in de eerste plaats een weldoordachte inplanting van nieuwe functies, zodat we de versnippering een halt kunnen toeroepen. Harde functies dienen zoveel mogelijk een plaats te krijgen binnen goed gelegen kernen of dynamische clusters. Bundeling dient ingezet te worden om strategische locaties nog meer te intensiveren. Bij multimodale vervoersknopen kan de draagkracht worden verhoogd door er bijkomende programma's aan toe te voegen. Denk aan extra woningen, de mogelijkheid om kwalitatief te verdichten, of de toelating om voorzieningen en bedrijvigheid te ontwikkelen.

Impressie : Wat kunnen we zien vandaag?



Ook dienen we te ambiëren de versnippering terug te draaien. Perifeer gelegen functies die geen bijdrage leveren tot het behoud en het versterken van de open, onverharde ruimte moeten worden geherlokaliseerd. 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 de 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.

We moeten de ontsnippering van de open ruimte koppelen aan de meerwaarde van verdichting op strategische locaties.

Impressie : waar kunnen we naartoe?



AAN DE SLAG

Deze strategische visie bevat de algemene ambitie, het cultuurlandschap, de vier ruimtelijke principes, de zeven strategieën en de manier waarop de provincie Antwerpen deze langetermijnvisie wil realiseren. De strategische visie is in de eerste plaats geschreven voor het vormgeven van ons eigen provinciaal, ruimtelijk beleid, maar kan ook gebruikt worden door andere besturen.

Omdat we als provincie de transitie naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling willen faciliteren, is er naast deze strategische visie ook een concreet en operationeel ruimtelijk beleid nodig. Die formuleren we in provinciale beleidskaders. Alle onderdelen uit de strategische visie zijn bepalend voor de keuze en de uitwerking van provinciale beleidskaders, plannen en projecten.

De combinatie van al deze onderdelen maakt van het PBRA, Provinciaal Beleidsplan Ruimte Antwerpen, een krachtig instrument voor de toekomst.

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.

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).

conceptnota strategische visie

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 Gijsegheem, 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.

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.

Ruimte Vlaanderen (2016).

Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

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 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%99ursel>

BIJLAGE 1: DE ONDER- BOUWING VAN DE CULTUURLAND- SCHAPSKAART

Onderstaande tekst beschrijft de technische achtergrond van het cultuurlandschap. Eerst bespreken we de algemene opbouw van verschillende legendelagen tesamen. Daarna volgt laag per laag de definitie, gebruikte bronnen en specifieke methodologie van die laag.

Algemene methodologie

Methodologie voor het opmaken van de lagen 'hooggroen', 'laaggroen' en 'landbouw'

Een intuïtieve categorisering op basis van een luchtfoto is geen optie voor de weergave van het landschap. Hiervoor is er te weinig houvast (geen kern of infrastructuur die de afbakening duidelijk maakt). Het landschap wordt op basis van bestaande GIS-informatie geprojecteerd. Afhankelijk van het type GIS-bestand wordt de informatie mathematisch herwerkt.

De GIS-bestanden die te veel detail bevatten (bv. tot op perceelsniveau) worden op volgende manier mathematisch hertekend:

- Rond elk element wordt een positieve buffer van 50 of 100m getekend. Bij de lagen 'hooggroen' en 'laaggroen' werd er geopteerd om met een positieve buffer van 50m te werken. Bij de laag 'landbouw' werd er gewerkt met een positieve buffer van 100m gezien de grotere schaal van de gebieden (een buffer van 50m gaf nog te veel detail weer);

- Daar waar de elementen elkaar raken worden de grenzen opgelost. Dit leidt tot de opbouw van grotere aaneengesloten gehelen;
- Van de nieuwe elementen wordt een negatieve buffer van 50 of 100m afgetrokken;
- Elementen met een oppervlakte die kleiner is dan 10 ha worden weggenomen.

Deze hertekening resulteert in een vloeiender beeld en verhoogt de leesbaarheid op dit schaalniveau. Binnen de berekening zit er natuurlijk marge voor interpretatie, zo zou de buffer groter of kleiner kunnen genomen worden. De minimum oppervlakte waarvoor een element als niet verwaarloosbaar is nu gesteld op 10ha. De aannames waarvoor gekozen werd resulteren uit de zoektocht naar een juist evenwicht tussen enerzijds de weergave van voldoende detail, en anderzijds de leesbaarheid van de kaart.

Methodologie voor het opmaken van de lagen 'treinhalten'

Het cultuurlandschap geeft inzicht in het eigenlijke gebruik en de rol van de treinhaltten binnen de provincie Antwerpen. De GIS-laag 'infrabel stations' geeft enkel de puntlocaties van de stations en geen categorisering. Bijgevolg werd een categorisering uitgewerkt die een eigen bewerking is, gebaseerd op de voorgestelde categorisering uit het studiewerk van BUUR-Atelier Romain, het RSPA en de studie van 'Evaluatie van de verkeers- en vervoersstructuur van het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen'. De categorieën uit deze laatste studie zijn gebruikt in het cultuurlandschap, maar werden nog verder vereenvoudigd:

- Internationaal en nationaal zijn samengevoegd tot (inter) nationaal omdat enkel Antwerpen-Centraal een HST-station is (ondanks het feit dat de Beneluxtrein ook in Mechelen en Berchem stopt);
- Regionaal is de herbenoeming van 'provinciaal';
- Lokaal is de herbenoeming van 'intergemeentelijk';
- De categorie 'Poort' uit de studie 'Lauwers D., Rybels, S., & Van Acker, M. (2016). Evaluatie van de verkeers- en vervoersstructuur van het ruimtelijk structuurplan Antwerpen. Provincie Antwerpen, Antwerpen.' is niet weerhouden, het is een specificering van een type knoop die zowel onder het type lokaal als regionaal kan vallen.

indeling treinhaltes volgens:		LOCATIE				
cultuurlandschapskaart		(inter)nationaal	regionaal	lokaal		
vooronderzoek ikv PBRA		centrum grootstedelijk	centrum regionaal/ kleinstedelijk gebied	perifeer voor/ randstedelijk	centrum gemeente	perifeer landelijk
NMBS		HST, IC, (IR), L, S	IC, (IR), L, S	(IR), L, S	L,S	L,S
VOORZIENINGEN	(INTER)NAT	metropolitane	• Antwerpen-centraal			
	REGIONALE	regionale	• Antwerpen-Berchem • Mechelen	• Turnhout		
		stedelijke		• Geel • Heist-op-den-Berg • Herentals • Lier • Mechelen-Nekkerspoel • Mol		
		basis		• Antwerpen-Zuid		• Boom • Essen • Kapellen • Balen • Berlaar • Boechout • Bornem • Duffel • Hemiksem • Hove • Kalmthout • Kontich • Mortsel • Mortsel-Lierses-tenweg • Mortsel-Oude God (IR) • Nijlen • Olen • Puurs • Sint-Katelijne-Waver • Ekeren • Tielen • Willebroek • Zwijndrecht
	LOKAAL	ondersteunende			• Antwerpen Noorderdokken • Antwerpen Luchtbal • Antwerpen Dam • Antwerpen Oost • Noorderkempen	• Niel • Schelle

Tabel categorisering treinstations provincie Antwerpen, vereenvoudigd

Volgens een eigen bewerking van de provinciale diensten werden volgende afwijkingen van de reeds bestaande categorisering doorgevoerd:

- Turnhout wordt gedowngraded van nationaal naar regionaal: het treinaanbod ligt lager dan in Mechelen, Lier en Herentals;
- Kapellen, Essen en Boom worden gedowngraded van regionaal naar lokale treinhalte: geen IC treinen en, de 2 eerste, geen kleinstedelijk gebied.

Methodologie voor het opmaken van de lagen 'wegen'

De intekening van het wegennet binnen het cultuurlandschap van de provincie Antwerpen is gebaseerd op het wegenregister. Dit is een middenschalig referentiebestand dat informatie bevat over alle openbaar toegankelijke wegen in Vlaanderen en Brussel. De wegsegmenten en hun bijhorende attributen zijn afkomstig uit drie basisbestanden: het wegenbestand van het NGI (2011), de wegverbindingen uit het GRB (2012) en de straatnaaminformatie uit het CRAB (2012). In 2015 en 2016 zette Informatie Vlaanderen voor alle Vlaamse gemeenten de meest recente weg-gerelateerde informatie uit het GRB (GRB-bijhouding) en het CRAB (decentraal beheer via transactionele webservices) over naar het Vlaams Wegenregister.(bron AGIV); Wegenregister status 15/09/2016.

Binnen het cultuurlandschap wordt uitgegaan van volgende categorieën, op basis van de bestaande wegencategorisering uit de structuurplannen, maar wel vereenvoudigd:

- Snelwegen + primaire wegen;
- Secundaire wegen;
- Beperkte secties van lokale wegen, die gehanteerd worden om kernen te verbinden en de gaten in het netwerk van bovenliggende categorieën op te vullen). Er wordt enkel gebruik gemaakt van lokale wegen type I.

De vereenvoudigde indeling werd door de provincie in 9/2016 op kaart gezet. Er werd daarbij echter geen onderscheid gemaakt tussen primaire en secundaire wegen).

Lokale II en III wegen worden niet weergegeven op de ruimtelijke vertaling van het cultuurlandschap, aangezien ze te lokaal zijn en hun weergave geen meerwaarde zou bieden in het kader van het PBRA.

Methodologie voor
het opmaken van de
lagen 'kernen', 'perifere
woonwijk', 'fragment'
en 'woonpark'

Het cultuurlandschap definieert de ruimtelijk-morfologische structuur van de bebouwde ruimte in de provincie Antwerpen. De afbakening streeft een representatieve weergave van de diversiteit van de bebouwde ruimte na. Omdat het cultuurlandschap de hele provincie beslaat, wordt een zeker abstractieniveau gehanteerd, door de afbakening van gebieden met min of meer homogene morfologische kenmerken.

Algemeen worden de morfologisch homogene bebouwde gebieden in GIS afgebakend door gecombineerde analyse van een recente luchtfoto, de digitale kadasterkaart en de afbakening van de statistische sectoren. Ook het huidige voorzieningenniveau wordt in rekening gebracht bij de afbakening van de gebieden.

Deze afbakening baseert zich niet op bodembestemmingsplannen zoals b.v. het gewestplan, omdat de juridische zonering niet altijd overeenkomt met het feitelijk ruimtegebruik. Evenmin is het cultuurlandschap gebaseerd op virtuele afbakeningen, zoals begrenzingen van gemeenten of statistische sectoren. Er wordt integendeel op zoek gegaan naar een afbakening die de effectieve morfologische structuur van het bebouwd weefsel voldoende in beeld brengt, op basis van de feitelijke ruimtelijke kenmerken.

Onderbouwing van de lagen

Hooggroen



Onder hooggroen worden de groene verticale elementen verstaan die hoger zijn dan 3m (zie Groenkaart Vlaanderen 2013, Agiv). Hooggroen wordt op de laag laaggroen geplaatst en is impliciet ecologisch waardevol (want maakt ook deel uit van de drie waardevolle categorieën van de Biologische waardeeringskaart, zie uitleg bij 'laaggroen').

Hooggroen zoals bossen en bomenrijen vormen bakens in het landschap, daarom worden ze specifiek aangeduid op de kaart met een iets donkerder groen.

Bronnen

- Bosreferentielaag (2000). Deze bron werd voor de leesbaarheid op provinciaal niveau vereenvoudigd volgens de voorgestelde methodiek (cfr 1. algemene methodologie).

Methodologie

- Bebossing in Vlaanderen werd tot het begin van de jaren 2000 meestal afgebeeld aan de hand van de 'bosreferentielaag 2000'. De opmaak van deze laag vergde heel wat manuele arbeid. Een 'digitale boswijzer' (groenkaart Agiv, 2013), gebaseerd op de automatische verwerking van satellietgegevens, vervangt sinds enkele jaren de oude methodiek. Deze informatie bevat veel meer details dan de oude bosreferentielaag – té veel om zonder bewerking op te nemen in de ruimtelijke weergave van het cultuurlandschap. De laag 'digitale boswijzer' is een rasterbeeld, om de methodiek te kunnen toepassen moet het omgezet worden naar een vectorbeeld. Door deze omzetting en omdat het bestand enorm veel gegevens bevat (is te zwaar) kan de computer de mathematische berekeningen niet doorvoeren.
- Natura 2000: is geen weergave van het huidig landgebruik. Is in zekere zin een visie, een gewenst toekomstbeeld.

Ecologisch waardevol grasland en laaggroen



Ecologisch waardevol grasland en laaggroen bevat alle waardevolle natuur die lager is dan 3m (zie Groenkaart Vlaanderen 2013, Agiv) en kan eveneens in landbouwgebruik zijn.

Bronnen

- De drie meest waardevolle categorieën van de Biologische waarderingskaart (BWK 2014). Deze bron werd voor de leesbaarheid op provinciaal niveau vereenvoudigd volgens de voorgestelde methodiek (cfr 1. algemene methodologie);
- Erkende natuurreservaten (2015);
- Natuurpunt (2005).

Methodologie

- De laag van het Vlaams ecologisch netwerk (VEN) wordt niet gebruikt, het VEN is een visie, het bestaat niet op het terrein.
- Daar waar de laag uit de biologische waarderingskaart overlapt met hooggroen wordt hooggroen op de voorgrond geplaatst. Bij analyse van de overlappende delen blijkt dat hooggroen impliciet ecologisch waardevol is (hoort bij de drie waardevolle categorieën van de Biologische waarderingskaart).
- Daar waar de laag uit de biologische waarderingskaart overlapt met landbouwgebruik werd een screening verricht over het type groen en het type landbouw. Uit de screening blijkt dat de overlappende stukken ecologisch waardevolle graslanden zijn (vb categorieën binnen het landbouwgebruik: 'natuurlijk grasland met minimumactiviteit' en 'heide in natuurbeheer'). In de laag landbouwgebruik komen er evenwel andere graslanden voor, maar deze hebben geen of beperkte biologische waardering. Er is duidelijk een onderscheid tussen historisch permanente graslanden (vallen onder de laag 'ecologisch waardevol grasland en laaggroen') enerzijds en gras als tijdelijke landbouwteelt (valt onder de laag 'landbouwgebruik') anderzijds.

Landbouwgebruik



De laag landbouwgebruik geeft een overzicht van de gronden die vandaag in landbouwgebruik zijn. Er werd geen verdere opsplitsing gemaakt in het landbouwgebruik gezien dit te gedetailleerd zou zijn op de schaal van de provincie. Binnen

deze laag kunnen zich dus zowel kleine landbouwgebieden bevinden en niet-professionele landbouw (bijvoorbeeld paardenweiden) als grootschalige landbouwgebieden. Percelen in landbouwgebruik die kleiner zijn dan 10 ha en geïsoleerd liggen van andere gronden in landbouwgebruik (ze liggen dus niet in de positieve buffer van 100m, zie 1. methodologie) staan niet op de kaart. Ze werden weggehaald om tot een leesbare kaart te kunnen komen op schaal van de provincie. In de laag "ecologisch waardevol grasland en laaggroen" is er eveneens landbouwgebruik aanwezig.

Bronnen

Landbouwgebruikspcelen (2015). Deze bron werd voor de leesbaarheid op provinciaal niveau vereenvoudigd volgens de voorgestelde methodiek (cfr 1. algemene methodologie).

Methodologie

- Gewestplanbestemmingen: verouderd, is geen landgebruik, komt niet altijd overeen met toestand op terrein;
- Op dergelijk grote schaal geen toegang tot LIS-gegevens (landbouwimpactstudie).

Polders



De polders hebben een specifiek landschappelijk karakter. Het is een patchwork van vlakke percelen omgeven door sloten om de gronden te draineren.

Bronnen

Orthofoto van de provincie

Methodologie

De afbakening van de polders werd getekend op basis van de morfologische structuur van het landschap. De laag 'polders' streeft een representatieve weergave van de diversiteit van het landschap na. Omdat het cultuurlandschap de hele provincie beslaat, wordt een zeker abstractieniveau gehanteerd.

Mixlandschap



Mixlandschap is een relatief klein stukje landschap met een dermate versnipperd/gemengd ruimtegebruik waardoor ze noch onder de noemer natuur, landbouw of bebouwde ruimte ondergebracht kunnen worden. Mixlandschap zijn losse plekken die een combinatie zijn tussen natuur en een gebouw van een zekere grootte (bvb publieke voorzieningen). De gebieden mixlandschap horen noch bij een kern noch bij landbouwgebruik of ecologisch waardevol grasland, ze bevinden zich vaak net op de grens tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte.

In uitzonderlijke gevallen is het mixlandschap ook een plek zonder éénduidig profiel, met een mix van talrijke functies naast en door elkaar.

De laag 'mixlandschap' biedt een antwoord op de "blinde vlekken" die overbleven. Vaak is dit een locatie voor een functie van provinciaal belang, een locatie met een hoge diversiteit aan functies (bos, industrie, wonen, ontginningsgebieden,...), of nog een locatie met geïsoleerde kleinschalige landbouwgebieden.

Het begrip 'mixlandschap' mag niet verward worden met 'gemengd openruimtegebied'.

Methodologie

Bij het opmaken van de ruimtelijke vertaling van het cultuurlandschap op basis van de methodologie zoals toegelicht in het eerste hoofdstuk werd er opgemerkt dat er "blinde vlekken" blijven staan op de kaart. Hiervoor kan men verschillende oorzaken benoemen:

- De verschillende lagen komen van verschillende bronnen en werden volgens verschillende methodieken opgemaakt (GIS-berekening, intekening op basis van luchtfoto,...).
- De ruimtelijke vertaling van het cultuurlandschap brengt de hoofdfuncties in beeld, een aantal uitzonderingen kunnen niet ondergebracht worden in de algemene categorieën.

Bij nader onderzoek werd duidelijk dat de "blinde vlekken" specifieke functies bevat die zich vaak op de grens bevinden tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte, of een combinatie vormen van verschillende functies bij elkaar. Deze laag wordt "mixlandschap" genoemd en krijgt een lichte kleur "gebroken wit". Deze laag wordt onder alle andere lagen geplaatst en vult de "blinde vlekken".

Waterstructuur



De laag waterstructuur geeft de bestaande waterlopen weer. Omdat water structurerend is voor het fysisch systeem wordt het op de voorgrond geplaatst. De waterstructuur is een eerste piste bij het lezen van het landschap en toont onder anderen aan waar de valleigebieden of de natte zones zich bevinden.

Kanalen die door de mens zijn gegraven, worden in de laag 'bevaarbare waterwegen' ondergebracht. Ze hebben immers in de eerste plaats een betekenis als mobiliteitsinfrastructuur. De ecologische impact en relatie tot het landschap is van een heel andere orde dan bij natuurlijke waterlopen.

Bronnen

- Voor deze kaartlaag maken we gebruik van de waterlopen uit de Vlaamse Hydrografische Atlas (VHA), versie 2016. De geklasseerde waterlopen van eerste, tweede en derde categorie worden weergegeven. Waterlopen krijgen een lichtblauwe kleur.
- Om een goed beeld te krijgen van het watersysteem in de provincie Antwerpen wordt ook de kaartlaag wateroppervlakken (Mercatornet) ingevoegd. Deze kaartlaag gebruikt polygonen in plaats van lijnen om de grootste rivieren af te beelden. Op die manier krijgen we onder andere een veel vollediger beeld van de Schelde ter hoogte van Antwerpen stad.

Recent overstroomde gebieden



De laag recent overstroomde gebieden zorgt voor een belangrijke aanvulling op de laag 'waterstructuur' door de gebieden die recent overstroomd zijn weer te geven. Ze duiden die plekken in de provincie aan waar het watersysteem een belangrijke stempel drukt op het cultuurlandschap. Deze kaartlaag accentueert zowel natte plekken in de valleigebieden van enkele waterlopen als plaatsen op enige afstand van een waterloop, maar die desalniettemin aan een reëel overstromingsrisico zijn onderworpen.

Bronnen

Voor deze kaartlaag maken we gebruik van de laag 'recent overstroomde gebieden' (2012).

Methodologie

- De vraag om de laag 'effectief overstromingsgevoelige gebieden' (EOG) van de watertoetskaarten (versie 2017) werd onderzocht. Het bestand is erg gedetailleerd en moet vereenvoudigd worden via de voorgestelde methodiek (cfr 1.algemene methodologie). De laag 'effectief overstromingsgevoelige gebieden' is een rasterbeeld, om de methodiek (cfr 1.algemene methodologie) te kunnen toepassen moet het omgezet worden naar een vectorbeeld. Het bestand bevat enorm veel gegevens en is bijgevolg zeer zwaar. De computer slaagt er niet in de mathematische berekeningen door te voeren. De laag 'effectief overstromingsgevoelige gebieden' is een verfijning/verbetering van de laag 'recent overstromde gebieden'. Omdat deze verfijning eigenlijk verloren zou gaan door het vereenvoudigen van het beeld (de contouren van de vormen), enerzijds om de kaart leesbaar te maken en anderzijds omdat dit het niveau is dat van provinciaal belang is, wordt de laag 'recente overstromde gebieden' (ROG) als basislaag aanvaard. Het grootste verschil tussen beide lagen zit hem in het feit dat EOG ook gebieden aanduidt die een aanzienlijke kans hebben om te overstromen (zonder daarvoor recent overstromd geweest te zijn). Deze plekken worden wel manueel opgenomen bij de ruimtelijke vertaling van de strategieën.
- Signaalgebieden zijn punctuele projecten op lokaal niveau. Ze geven geen beeld van het groter hydrologisch netwerk.
- Potentiële overstromingsgebieden zijn zoals de naam erop wijst 'potentieel' en dus geen weergave van de bestaande situatie.
- Gebieden voor waterretentie zijn binnen het ecologisch systeem zeer belangrijk. Waterretentie kan overal plaats vinden mits de juiste ingrepen. Het is met andere woorden ambigu om specifieke plaatsen aan te duiden op de kaart. Waterretentie hangt af van de ambitie, dit hoort opgenomen te worden in de beleidsnota.

Wateroppervlaktes



De laag wateroppervlaktes bestaat uit onder andere vijvers, zandontginningsputten, afgesloten meanders en fortengordels.

Wateroppervlakten zijn herkenbare aanknopingspunten bij het lezen van de kaart.

Luchthaven



Bronnen

- Wateroppervlakken (Mercatornet 2006).

De laag luchthavens geeft een weergave van de internationale en recreatieve luchthavens binnen de provincie Antwerpen.

Bronnen

Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.

Spoorweg



Bronnen

- Gislaag "spoorwegen 2013";
- Gislaag "spoorwegen multinet I 2005".

Methodologie

De spoorlijnen werden rechtstreeks overgenomen uit de beschikbare GISlagen, met uitzondering van de goederenspoorlijnen, die een manuele vereenvoudiging ondergingen tot de meest essentiële lijnen, dit om de leesbaarheid te vergroten.

(inter)nationale treinhalte



Inter)nationale treinhaltes zijn treinhaltes gelegen in het centrum van grootstedelijke gebieden van (inter)nationaal belang. Ze beschikken over een zeer hoog uitrustingsniveau met een metropolitaan karakter en een regionale attractiviteit.

Bronnen

- Input Provincie Antwerpen;
- Gislaag "stations infrabel 2013".

Regionale treinhalte



Regionale treinhaltes zijn treinhaltes van regionaal belang, gelegen in de centra van regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden. Ze beschikken hoofdzakelijk over een stedelijk uitrustingsniveau.

Bronnen

- Input Provincie Antwerpen;
- Gislaag "stations infrabel 2013".

Lokale treinhalte

-

Lokale treinhaltes zijn treinhaltes gelegen in voorsteden, centra van gemeenten of in perifeer landelijke gebieden. Ze beschikken slechts over een basis uitrustingsniveau of kennen een ondersteunend uitrustingsniveau.

Bronnen

- Input Provincie Antwerpen;
- Gislaag "stations infrabel 2013".

Tramlijn



Bronnen

Gislaag "Tram De Lijn I 2002".

Methodologie

Netwerk manueel vereenvoudigd en geüpdatet met recente nieuwe tramlijnen.

Snelwegen en primaire wegen



Deze wegen verbinden gebieden op internationaal en Vlaams niveau en hebben een verzamelfunctie op Vlaams niveau.

Bronnen

Categorisering o.b.v. Vlaams wegenregister.

Secundaire wegen



Deze wegen ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en snelwegen en zorgen voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen deze wegen.

Bronnen

Categorisering o.b.v. Vlaams wegenregister.

Belangrijke lokale wegen type 1



Deze wegen zorgen voor de verbinding op lokaal niveau.

Bronnen

Categorisering o.b.v. Vlaams wegenregister .

Methodologie

Het netwerk van belangrijke lokale wegen type I werd waar nodig aangevuld met segmenten van lokale wegen type II, daar waar het netwerk van type I onvolledig was. Dit is voornamelijk het geval bij de doortocht door kernen.

Park & ride



Park and rides zijn parkeervoorzieningen bij een halte of station die bedoeld zijn voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen. Ook in de buurt van opritten van autosnelwegen worden parkeervoorzieningen aangelegd waar automobilisten kunnen overstappen op het openbaar vervoer of carpool-reizen.

Bronnen

- Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.
- BAM en stad Antwerpen, Studie Park & Rides Antwerpen, september 2015.

Fietsostrades



Fietsostrades vormen de hoofdlijnen van het bovenlokaal fietsrouten netwerk tussen steden en regionale polen langsheen snelwegen, waterwegen of spoorlijnen. Bovenlokale fietsroutes vallen samen met een secundaire weg of lokale weg type I en worden daarom niet grafisch aangeduid.

Bronnen

Gislaag "2016 fietsostrades".

Methodologie

De tracés van de fietsostrades werden vereenvoudigd door kleine bochten uit te vlakken en door ze uit te lijnen op de infrastructuur waarlangs ze zich bevinden, zonder daarbij te raken aan de zijde waarlangs ze zich bevinden.

Bevaarbare waterwegen



Kanalen en waterwegen die breed en diep genoeg zijn, hebben naast een ecologische betekenis eveneens een betekenis als mobiliteitsinfrastructuur. De ecologische impact en relatie tot het landschap is van een heel andere orde dan bij de kleinere waterlopen, dit omwille van bijkomende infrastructuur zoals onder meer sluizen. De bevaarbare waterlopen krijgen een donkerblauwe kleur en worden door een dikke lijn afgebeeld.

Bronnen

Selectie van kanalen uit de bevaarbare waterlopen.

Overslagcentrum



Overslagcentra, exclusief de haven van Antwerpen, zijn logistieke vervoersknopen. Op die locaties kan het containervervoer van transportmodi - water, spoor of weg - veranderen.

Bronnen

- Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie;
- Overslagpunten obv 'ontwerp Vlaams beleidskader logistiek netwerk', versie juni 2017.

Kernen



Onder kernen verstaan we clusters van bebouwde ruimte, 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 groter netwerk van kernen. Er is daarbij een enorme diversiteit aan mate van voorzieningen en ontsluiting van kernen.

Niet tegenstaande recente aangroei van het weefsel, bestaan deze kernen reeds eeuwenlang. Op deze manier vertaalt hun aanwezigheid zich door in de statistische sectoren, aangezien de historische centra als een aparte statistische sector herkenbaar zijn en perifere woonwijken niet. Zo is het mogelijk een duidelijke onderscheid te maken tussen kernen en na-oorlogse perifere woonwijken of woonparken. Per uitzondering zijn er heel kleine kernen zonder voorzieningen. Deze zijn steeds historisch van karakter en worden daarom meegenomen.

Bronnen

- Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie;
- Statistische sectoren (2003);
- GIS: voorzieningen (2003).
- Ferrariskaart

Methodologie

De afbakening van de verschillende gebieden gebeurt niet op basis van de statistische sectoren, maar op basis van de actuele feitelijke toestand, geen rekening houdend met de gewestplanbestemming, administratieve grenzen of beleidsmatige afbakening van stedelijke gebieden.

De afbakening van het morfologisch samenhangend weefsel met kenmerken van een kern gebeurt op basis van de orthofoto en de GISlaag voorzieningen. Deze geven samen een inzicht in bundeling van bebouwing en van activiteiten. De grenzen van de categorie worden bepaald daar waar de continuïteit van het weefsel onderbroken wordt door open ruimte, andere functies, of waar de nederzettingenstructuur merkbaar wijzigt (overgang andere bebouwingsvorm vb. van gesloten bebouwing naar open bebouwing, overgang naar significant andere dichtheid, ...).

Perifere woonwijk



Perifere woonwijken zijn eerder recente nederzettingsstructuren aan de rand van een kern, dan wel geïsoleerd gelegen. De perifere woonwijk onderscheidt zich door zijn planmatige karakter, meestal rationeel en nieuw gerealiseerd patroon van straten, met een sterk homogene en monofunctionele bebouwing (meestal ééngezinwoningen). De dichtheid van deze wijken ligt veelal lager dan in de kernen. Perifere woonwijken zijn geen onafhankelijke entiteiten. Voorzieningen en andere functies zijn slechts in beperkte mate aanwezig en voor de dagelijkse behoeften dienen inwoners zich te verplaatsen. De realisatie van nieuwe wegenis ten behoeve van de verkaveling wordt als criterium meegenomen (waardoor een loutere verdeling van gronden langs een bestaande weg als "fragment" wordt gecategoriseerd).

Bronnen

- Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie;
- Statistische sectoren (2003);
- GIS: voorzieningen (2003).

Methodologie

De afbakening van morfologisch samenhangend weefsel gebeurt op basis van de actuele toestand op orthofoto en in combinatie met de statistische sectoren, want perifere woonwijken zijn meestal niet leesbaar als aparte statistische sectoren omwille van hun recente ontstaansgeschiedenis.

Fragment



Fragmenten zijn kleinschalige concentraties van bebouwing (met hoofdzakelijk residentieel karakter), met lage dichtheid en omvang, langsheen bestaande wegen, grotendeels of volledig omgeven door open ruimte of economische functies. Deze categorie omvat o.a. bebouwde "linten" langs wegen, clustering van verspreide bebouwing tussen de kernen, uitlopers van bebouwing aan de rand van een kern, ...

Bronnen

Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.

Methodologie

Linten en andersoortige fragmenten worden enkel afgebakend indien voldoende kritische massa, als geheel herkenbaar als een structuur. Zoniet wordt de aanwezige bebouwing beschouwd als geïsoleerde bebouwing in de open ruimte. Langere linten met tal van onbebouwde percelen worden als opeenvolging van onderbroken fragmenten weergegeven. Nederzettingsstructuren, aansluitend op de kern, maar langs drie zijden omgeven door open ruimte ('appendix' op de kern) wordt beschouwd als een fragment. Het in kaart brengen van de fragmenten wordt beperkt tot de afbakening van het bebouwde gedeelte van de (meestal diepe) percelen. Diepe tuinen werden bijgevolg niet opgenomen binnen de afbakening.

Woonpark



Woonparken worden beschouwd als verkavelingen, opgebouwd uit vrijstaande woningen op ruime kavels in een uitgesproken beboste omgeving.

Woonparken nemen meestal een groot ruimtebeslag in en voor de dagelijkse behoeften dienen inwoners zich te verplaatsen.

Bronnen

Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.

Methodologie

De afbakening van morfologisch samenhangend weefsel gebeurt op basis van de actuele toestand op orthofoto, eerder dan de gelijknamige gewestplanbestemming. Er is

weliswaar een sterke overlap met de gewestplanbestemming "woonparken", maar gelijkaardige morfologieën buiten deze zone (meestal in woongebied) werden toegevoegd. Delen binnen de zone "woonparken" met afwijkende karakteristieken werden niet opgenomen: bebouwde gebieden zonder structurerend groen werden als "perifere woonwijk" aangeduid, grotendeels ongebouwde gebieden (met geïsoleerde bebouwing) werden als open ruimte gecategoriseerd.

Weekendverblijven



Clusters van weekendverblijven zijn gebieden die voorzien zijn voor het oprichten/stallen van weekendverblijven. Een weekendverblijf is een hoofdzakelijk vergunde constructie, al dan niet verplaatsbaar, die op basis van de stedenbouwkundige voorschriften niet voor permanente bewoning kan bestemd worden en die aan de voorwaarden van de wetgeving inzake ruimtelijke ordening voldoet.

Bronnen

Gislaag "weekendverblijven 2016" van de Provincie, opgemaakt op basis van data 'clusters van weekendverblijven' aangeleverd door de verschillende gemeenten.

Methodologie

Een cluster weekendverblijven is een groep van minstens 5 weekendverblijven die op minder dan 100m onderlinge afstand van elkaar gelegen zijn. Deze inventarissen werden in 2004 opgemaakt door de gemeentes en bezorgd aan de Provincie. Deze inventarissen werden opgemaakt met oog op de bestaande problematiek door permanente bewoning. De kans bestaat dus dat een gemeente wel een cluster weekendverblijven bevat, maar omdat er mogelijk geen gekende problematiek bestaat volgens de gemeente, dat de gemeente deze niet in de inventaris heeft opgenomen.

Economische cluster



Een economische cluster is een bundeling van meerdere economische activiteiten (en in uitzondering ook voorzieningen of recreatieve activiteiten), samen resulterend in een zekere omvang, ondergebracht in verschillende gebouwen, meestal ontsloten met een wegennetwerk.

Deze categorie omvat de bedrijventerreinen, maar ook grote op zichzelf staande bedrijfscomplexen (al dan niet tot één bedrijf behorend), of een clustering van economische activiteiten in een andere bestemmingszone. De economische clusters maken geen deel uit van de kernen. Economische activiteiten die morfologisch deel uitmaken van kernen worden niet apart weergegeven.

Bronnen

Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.

Methodologie

De afbakening van morfologisch samenhangend weefsel gebeurt op basis van de actuele toestand op orthofoto.

Geïsoleerde economische activiteit



De geïsoleerde economische of dynamische (meestal economische, maar soms ook voorzieningen of recreatieve) activiteit maakt geen deel uit van een grotere economische clustering. Ze is omgeven door open ruimte of bebouwing met een andere functie, waarmee de economische activiteit niet of slechts in beperkte mate mee verweven is. Deze laag onderscheidt zich van de laag 'mixlandschap' door zijn veel grotere mate aan bebouwing en verharding. De gebieden van geïsoleerde economische activiteiten zijn soms verweven met andere activiteiten, zoals voorzieningen of handel, deze zullen echter qua aandeel steeds ondergeschikt zijn.

Bronnen

Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.

Methodologie

De afbakening gebeurt op basis van de actuele toestand op orthofoto.

Winkelclusters buiten de kern



Winkelclusters die zich buiten de kernen bevinden, worden weergegeven aan de hand van de laag 'kernwinkelgebieden' uit Locatus, daterend uit 2016. Op die manier wordt het baanlandschap in beeld gebracht.

De laag van de winkelgebieden wordt bovenop de laag 'economische clusters' geplaatst, en onder de laag van de

'kernen'. Dat impliceert dat op de ruimtelijke vertaling van het cultuurlandschap enkel de winkelclusters zijn aangeduid die niet in een kern gelegen zijn, om op deze manier het baanwinkellandschap in beeld te brengen.

Bronnen

'Kernwinkelgebieden', opgemaakt door Locatus vanuit marketingoogpunt, niet vanuit beleidsmatig gewenste ontwikkeling.

De 'winkelgebieden' zijn als volgt afgebakend (bron: Locatus):

- Een winkelgebied moet minimaal 5 verkooppunten in de detailhandel kennen.
- Onderlinge samenhang van de winkels is hier het belangrijkste uitgangspunt. Als leidraad is het uitgangspunt dat in een winkelgebied vaste detailhandelsverkoopplaatsen met aaneengesloten fronten voorkomen of, indien dit niet het geval is, incidenteel op minder dan 50 meter van elkaar zijn gelegen, of indien ze meer dan 50 meter van elkaar zijn gelegen synergie voor elkaar hebben c.q. uit het koopgedrag van bezoekers een onderlinge samenhang blijkt. Hierbij wordt vooral 'door de bril' van de consument/bezoeker gekeken. Welke winkels liggen op 'loopafstand van elkaar' en kunnen bij een bezoek worden gecombineerd.
- Voor sommige winkelgebieden zijn er wel een aantal "vaste" criteria, bv. de baanconcentraties (N-weg), de speciale winkelgebieden (thematisch). BV. Baanconcentraties zijn winkels in de detailhandel langs een N-weg, waarbij er minimaal 5 winkels van meer dan 400m² binnen een straal van 1 kilometer moeten liggen.

Methodologie

De bovenstaande verwerking uit Locatus is opgenomen op de ruimtelijke vertaling van het cultuurlandschap.

Er werd vooreerst onderzocht om de handelszaken met een winkelvloeroppervlakte (=WVO) groter dan 400m² te selecteren uit de drie productgroepen ('Dagelijkse goederen', 'periodieke goederen' en 'uitzonderlijke goederen' uit Locatus) en deze dan te koppelen met de gebouwen uit het Grootchalig Referentie Bestand Vlaanderen (GRB). Het resultaat gaf een vertekend beeld omwille van volgende problemen:

- Er bestaat geen data over de WVO van de categorie 'Transport en Brandstoffen' waardoor deze niet opgenomen waren in de selectie terwijl ze (bvb. de garages) wel sterk aanwezig zijn in het baanlandschap.
- Omdat Locatus (privé-bedrijf) en het GRB een andere georeferentie gebruiken komen de punten van de selectie vaak niet overeen met de gebouwen. Er werd in GIS een extra voorwaarde ingesteld dat gebouwen gelegen in een radius van 10m ook meegenomen moesten worden maar dit loste het probleem niet op.

Agrarisch bedrijf



Een agrarisch bedrijf wordt beschouwd als (kleine clustering van) gebouwen, met uitsluiting van serres, gelegen in open ruimte en gebruikt voor agrarische activiteiten.

Bronnen

Gislaag Eenmalige PerceelsRegistratie (EPR), export van 2018. Er is gekozen geweest voor het gebruik van de EPR omdat deze bron recenter is dan de laag 'landbouwgebruikspcelen ALV' (2015).

Methodologie

- Hoofdgebouwen, stallen en andere gebouwen worden uit EPR gehaald
- Een koppeling met het exploitatieadres van de landbouwers met de EPR zorgt voor extra gebouwen

De afbakening omvat enkel de bebouwing gekoppeld aan de agrarische activiteit (m.a.w. niet de akkers en weilanden). Een manuele correctie is noodzakelijk om op lokale schaal te achterhalen welke gebouwen (nog steeds) een landbouwfunctie hebben. Tuinbouwbedrijven, hobbylandbouwers en paardenhouders komen immers nog talrijk voor in de databank. Huidige methodologie voor agrarische gebouwen kan bijgevolg fouten bevatten.

Serre



Serres worden opgevat als grootschalige serreconstructies, bedoeld voor professionele agrarische activiteiten.

Bronnen

Orthofoto van de verschillende gemeenten binnen de provincie.

Funcities van provinciaal belang buiten de kern

Methodologie

De afbakening van grootschalige serreconstructies gebeurt op basis van de actuele toestand op de luchtfoto. Serres die door hun omvang bedoeld zijn voor particulier gebruik worden niet weergegeven.

Deze laag geeft specifieke functies weer van provinciaal niveau die zich buiten de kernen of economische clusters bevinden. Deze specifieke functies worden op de kaart weergegeven omdat ze een impact hebben op de ruimte (grote oppervlakte, hoogdynamische activiteiten) en dat ze van provinciaal belang zijn. De functies worden met een icoon op de kaart weergegeven.

Iconen op provinciaal niveau:

-  Ziekenhuis;
-  Hoger onderwijs;
-  Recreatie clusters: het zijn regio's waar verschillende recreatieve activiteiten gebundeld worden, vaak gekoppeld aan harde infrastructuur zoals gebouwen en parkingplaatsen;
-  Golfterrein: alle golfterreinen worden op kaart aangeduid. Er wordt vertrokken van het huidig gebruik van de ruimte, niet van de vergunde situaties;
-  Campings: enkel de campings met meer dan 400 campingplaatsen worden opgenomen op de kaart;
-  Recreatiepark (pretpark, zoo);
-  Geluidsproducerende sporten;
-  Schietstand;
-  Recreatieve luchthaven.

De functies van provinciaal belang die zich in de kernen bevinden worden niet specifiek aangeduid op de kaart (te veel detail, zou te druk worden op de kaart). Bedoeling om enkel de 'functies van provinciaal belang in de open ruimte' aan te duiden is om de versnippering van de open ruimte in beeld te brengen.

Bronnen

- De lagen ziekenhuis en hoger onderwijs komen van Navstreet 2013.
- De lagen recreatieve clusters, golfterreinen, recreatieparken, geluidsproducerende sporten en schietstanden zijn

gekregen puntlocaties van Sport Vlaanderen. Op basis van deze gegevens werden er eigen intekeningen gemaakt op basis van de orthofoto van 2015.

- Om de campings en vakantieparken in beeld te brengen werd er vertrokken van de lijsten met adresgegevens van campings en vakantieparken van Toerisme Vlaanderen. Hiervan zijn enkel de locaties met meer dan 400 standplaatsen weerhouden en op de kaart ingetekend op basis van de orthofoto.

Methodologie

- Fiets-wandel-ruiter-MTB route: te veel detail om weer te geven op provinciaal niveau. Fietsostrades worden wel in beeld gebracht (cfr 2.30).
- Golfterreinen: zijn niet van provinciaal belang. Toch worden ze op kaart gebracht omdat ze een relatief grote oppervlakte innemen en een ruimtelijke impact hebben op het ecologisch netwerk.
- Kasteeldomeinen worden niet op kaart weergegeven voor de leesbaarheid van de kaart en omdat ze op provinciaal niveau niet allen van belang zijn.

BIJLAGE 2: DE CULTUUR- LANDSCHAPSKAART

Hier tonen we het cultuurlandschap op een kaart. In het hoofdstuk 'de provincie Antwerpen vandaag', vanaf p. 28, staat een beschrijving van de verschillende gebieden in onze provincie. Beiden zijn complementair en worden best samen gelezen.



Hooggroen

Onder hooggroen worden de groene verticale elementen verstaan. Verticaal groen zoals bossen en bomenrijen vormen bakens in het landschap. Hooggroen wordt op de laag laaggroen geplaatst en krijgt een iets donkerdere kleur.



Ecologisch waardevol grasland en laaggroen

Deze laag bevat ecologisch waardevol grasland waar landbouwgebruik aanwezig kan zijn, alsook waardevolle horizontale natuur.



Landbouwgebruik

De laag landbouwgebruik geeft een overzicht van de gronden die vandaag in landbouwgebruik zijn. In de laag "ecologisch waardevol grasland en laag-groen" is er eveneens landbouwgebruik aanwezig.



Polders

De polders hebben een specifiek landschappelijk karakter. Het is een patchwork van vlakke percelen omgeven door sloten om de gronden te draineren.



Mixlandschap

Mixlandschap zijn relatief klein stukjes landschap in de open ruimte waarin gebouwen voorkomen. Het zijn sterk versnipperde gebieden. Mixlandschap hoort bij geen enkele andere categorie, het zijn losse plekken die een combinatie zijn tussen natuur en een gebouw van een zekere grootte (bv publieke voorzieningen). De gebieden mixlandschap horen noch bij een kern noch bij landbouwgebruik of ecologisch waardevol grasland, ze bevinden zich net vaak aan de grens tussen de bebouwde ruimte en de open ruimte. In uitzonderlijke gevallen is het mixlandschap ook een plek zonder éénduidig profiel, met een mix van talrijke functies naast en door elkaar.



Waterstructuur

De laag waterstructuur geeft de bestaande waterlopen weer. Omdat water structurerend is voor het fysisch systeem wordt het op de voorgrond geplaatst. De waterstructuur is een eerste piste bij het lezen van het landschap en toont onder anderen aan waar de valleigebieden of de natte zones zich bevinden.



Recent overstroomde gebieden

De laag recent overstroomde gebieden zorgt voor een belangrijke aanvulling door de gebieden die recent overstroomd zijn weer te geven. Ze duiden die plekken in de provincie aan waar het watersysteem een belangrijke stempel drukt op het cultuurlandschap. Deze kaartlaag accentueert zowel natte plekken in de valleigebieden van enkele waterlopen als plaatsen op enige afstand van een waterloop, maar die desalniettemin aan een reëel overstromingsrisico zijn onderworpen.



Wateroppervlaktes

De laag wateroppervlaktes bestaat uit onder andere vijvers, zandontginningsputten, fortengordels.



Luchthaven



Spoorweg



(Inter)nationale treinsthalte

Treinsthaltes van niveau 1 zijn treinsthaltes gelegen in het centrum van grootstedelijke gebieden van (inter)nationaal belang. Ze beschikken over een zeer hoog uitrustingsniveau met een metropolitaan karakter en een regionale attractiviteit.



Regionale treinsthalte

Treinsthaltes van niveau 2 zijn treinsthaltes van regionaal belang, gelegen in de centra van regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden. Ze beschikken hoofdzakelijk over een stedelijk uitrustingsniveau.



Lokale treinsthalte

Treinsthaltes van niveau 3 zijn lokale treinsthaltes gelegen in voorsteden, centra van gemeenten of in perifeer landelijke gebieden. Ze beschikken slechts over een basis uitrustingsniveau of kennen een ondersteunend uitrustingsniveau.



Tramlijn



Snelwegen

Deze wegen verbinden gebieden op internationaal en Vlaams niveau.



Primaire wegen

Deze wegen verbinden gebieden op Vlaams niveau en hebben een verzamel functie.



Secundaire wegen

Deze wegen ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en snelwegen en zorgen voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen deze wegen.



Belangrijke lokale wegen type I

Deze wegen zorgen voor de verbinding op lokaal niveau.



Park & Ride



Fietsostrade

Fietsostrades vormen de hoofdlijnen van het bovenlokaal fietsrouten netwerk tussen steden en regionale polen langsheen snelwegen, waterwegen of spoorlijnen. Bovenlokale fietsroutes vallen samen met een secundaire weg of lokale weg type I en worden daarom niet grafisch aangeduid.



Bevaarbare waterwegen

Kanalen en waterwegen die breed en diep genoeg zijn, hebben naast een ecologische betekenis eveneens een betekenis als mobiliteitsinfrastructuur. De ecologische impact en relatie tot het landschap is van een heel andere orde dan bij de kleinere waterlopen, dit omwille van bijkomende infrastructuur zoals onder meer sluisen. De bevaarbare waterlopen krijgen een donkerblauwe kleur en worden door een dikke lijn afgebeeld.



Overslagcentrum

Overslagcentra, exclusief de haven van Antwerpen, zijn logistieke vervoersknopen. Op die locaties kan het containervervoer van transportmodi - water, spoor of weg - veranderen.



Kernen

Onder kernen verstaan we clusters van bebouwde ruimte, 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 groter netwerk van kernen. Er is daarbij een enorme diversiteit aan mate van voorzieningen en ontsluiting van kernen.



Perifere woonwijk

Perifere woonwijken zijn eerder recente nederzettingstructuren aan de rand van een kern, dan wel geïsoleerd gelegen. De perifere woonwijk onderscheidt zich door zijn planmatige karakter, meestal rationeel en nieuw gerealiseerd patroon van straten, met een sterk homogene en monofunctionele bebouwing (meestal ééngesinswoningen). De densiteit van deze wijken ligt veelal lager dan in de kernen. Perifere woonwijken zijn geen onafhankelijke entiteiten. Voorzieningen en andere functies zijn slechts in beperkte mate aanwezig en voor de dagelijkse behoeften dienen inwoners zich te verplaatsen.



Fragment

Fragmenten zijn kleinschalige concentraties van bebouwing (met hoofdzakelijk residentieel karakter), met lage densiteit en omvang, langsheen bestaande wegen, grotendeels of volledig omgeven door open ruimte of economische functies. Deze categorie omvat o.a. bebouwde "linten" langs wegen, clustering van verspreide bebouwing tussen de kernen, uitlopers van bebouwing aan de rand van een kern, ...



Woonpark

Woonparken worden beschouwd als verkavelingen, opgebouwd uit vrijstaande woningen op ruime kavels in een uitgesproken beboste omgeving. Deze wijken nemen meestal een groot ruimtebeslag in en voor de dagelijkse behoeften dienen inwoners zich te verplaatsen.



Weekendverblijven

Clusters van weekendverblijven zijn gebieden die voorzien zijn voor het oprichten/stallen van weekendverblijven. Een weekendverblijf is een hoofdzakelijk vergunde constructie, al dan niet verplaatsbaar, die op basis van de stedenbouwkundige voorschriften niet voor permanente bewoning kan bestemd worden en die aan de voorwaarden van de wetgeving inzake ruimtelijke ordening voldoet.



Economische cluster

Een economische cluster is een bundeling van meerdere economische activiteiten, samen resulterend in een zekere omvang, ondergebracht in verschillende gebouwen, meestal ontsloten met een wegennetwerk;

Deze categorie omvat de bedrijventerreinen, maar ook grote op zichzelf staande bedrijfscomplexen (al dan niet tot één bedrijf behorend), of een clustering van economische activiteiten in een andere bestemmingszone. Ze maken geen deel uit van de kernen.



Geïsoleerde economisch activiteit

De geïsoleerde economische activiteit maakt geen deel uit van een grotere economische clustering. Ze is omgeven door open ruimte of bebouwing met een andere functie, waarmee de economische activiteit niet of slechts in beperkte mate mee verweven is. De gebieden van geïsoleerde economische activiteiten zijn soms verweven met andere activiteiten, zoals voorzieningen of handel, deze zullen echter qua aandeel steeds ondergeschikt zijn.



Winkelcluster buiten de kern

Winkelclusters die zich buiten de kernen bevinden en een winkelvloeroppervlakte groter dan 400m² bedragen worden weergegeven op de kaart. Deze laag brengt de baanwinkels buiten de kernen in kaart.



Agrarisch bedrijf

Een agrarisch bedrijf wordt beschouwd als (kleine clustering van) gebouwen, met uitsluiting van serres, gelegen in open ruimte en gebruikt voor agrarische activiteiten.



Serre

Serres worden opgevat als grootschalige serreconstructies, bedoeld voor professionele agrarische activiteiten.

Functies van Provinciaal belang in de open ruimte:

Ziekenhuis

Hoger onderwijs

Recreatieve clusters

Recreatieve clusters zijn regio's waar verschillende recreatieve activiteiten gebundeld worden, vaak gekoppeld aan harde infrastructuur zoals gebouwen en parkingplaatsen.

Golfterrein

Campings en recreatieparken

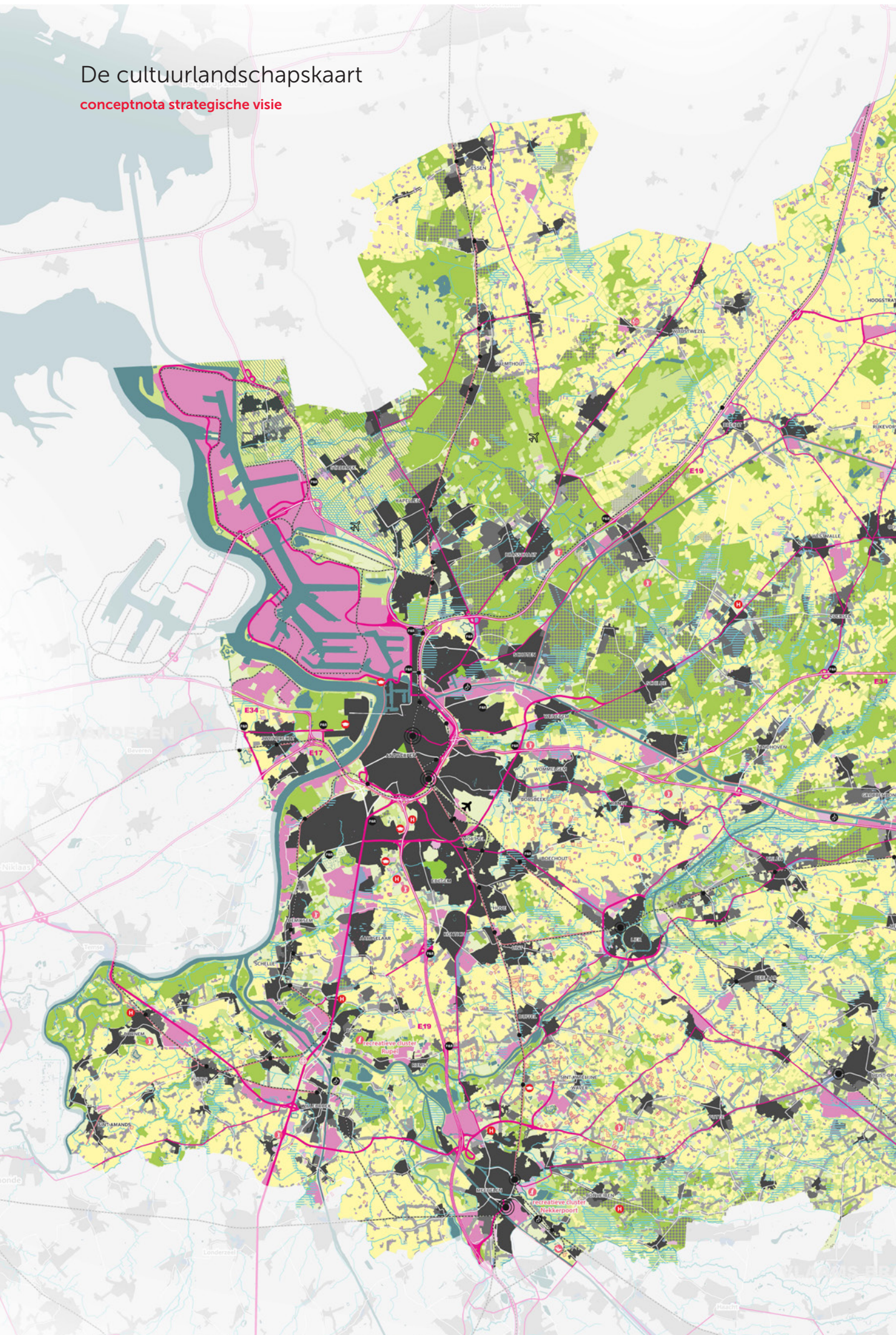
Recreatiepark (pretpark, zoo)

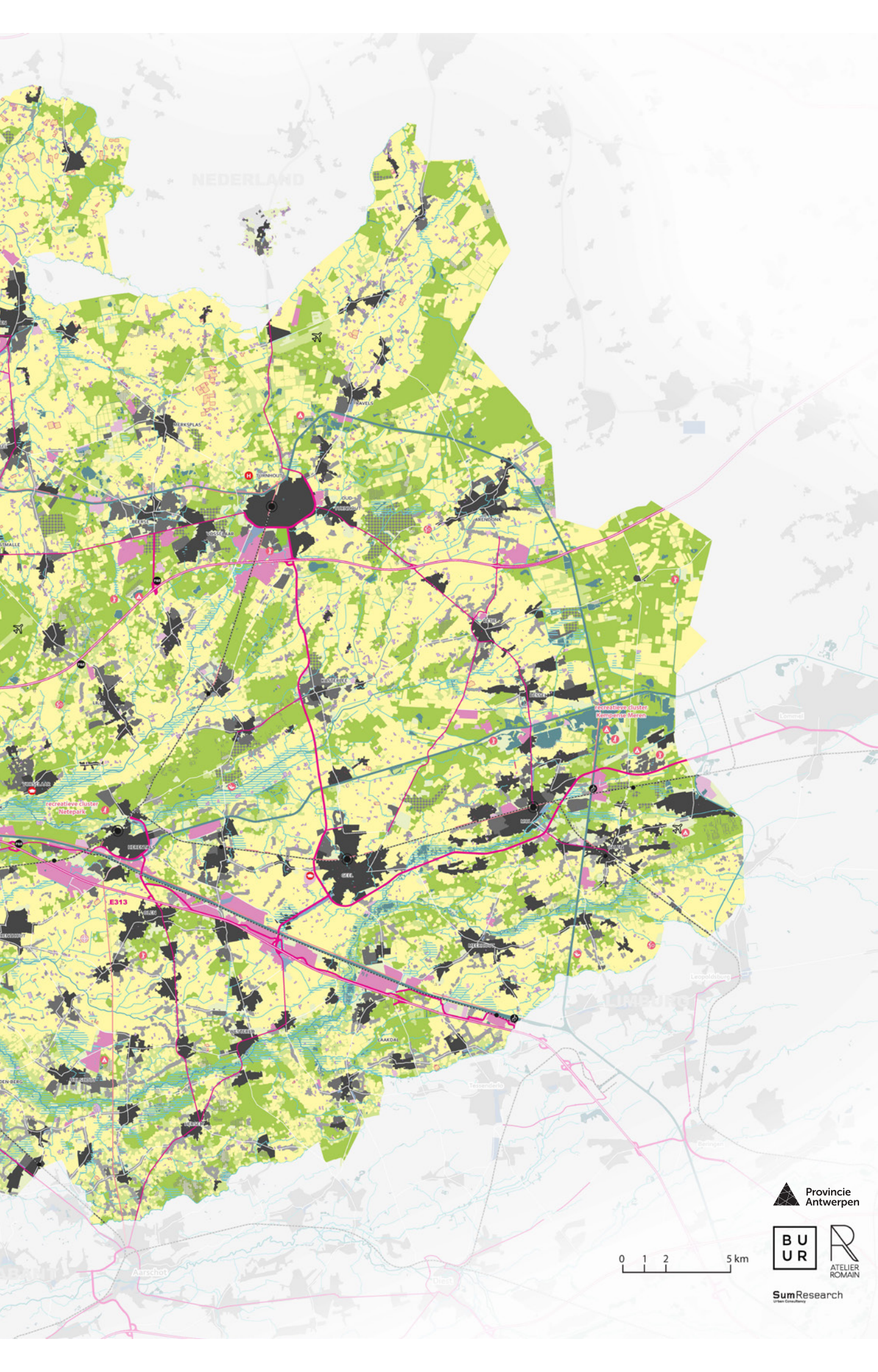
Geluidsproducerende sporten

Schietstand

Recreatieve luchthaven

De cultuurlandschapskaart
conceptnota strategische visie





NEDERLAND

Provincie Antwerpen



0 1 2 5 km

SumResearch

