

tussentijds strategisch plan haven van antwerpen

(linker- en rechterscheldeoever)

document zoals goedgekeurd door de centrale werkgroep | juni 2006



Colofon

Opdrachtgever: Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Haven- en Waterbeleid

Opdrachthouders: de heren gouverneurs van Antwerpen, Camille Paulus, en van Oost-Vlaanderen, André Denys, met de medewerking van de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen

Ambtelijke procesbegeleiding: Frank De Mulder en Paul Gobel-Van Damme, met medewerkers Marjan Van Avermaet, Marieke Verreet en Katrien Roos

Inhoudelijke procesbegeleiding: Studiegroep Omgeving cvba (Jan Baelus, Koen Vande Sompele, Guy Vloebergh)

Planperiode: 2003 - 2006



Inhoud

I.	Vooraf	7
1.	Situering van de strategische planning voor de haven van Antwerpen	7
1.1.	Algemeen opzet	7
1.2.	Methodiek en planvormingsproces.....	10
2.	Gebieds- en tijdsafbakening	12
3.	Tussenstap in het strategisch planningsproces.....	13
3.1.	Korte historiek van de twee processen	13
3.2.	Stand van zaken in beide planningsprocessen	14
3.3.	Partners in het proces	15
3.4.	Overzicht van de afgeronde onderzoeken	16
3.5.	Raakvlakken met andere lopende planningsprocessen	19
3.6.	Integratieproces	20
3.7.	Basisdocument, plan-MER, strategisch plan en afbakenings-R.U.P.....	24
4.	Opzet, status en inhoud van het tussentijds strategisch plan	27
4.1.	Opzet	27
4.2.	Status	27
4.3.	Inhoud en opbouw.....	28
5.	Kernelementen uit de actuele beleids- en planningscontext.....	29

II.	Streefbeeld	33
1.	Het economisch belang van de haven voor Vlaanderen en de regio	33
2.	Uitgangshouding.....	35
2.1.	De haven van Antwerpen als een geheel	35
2.2.	Basisvoorwaarde, randvoorwaarden en ruimtelijke uitgangspunten.....	36
3.	Hypothese van visie.....	40
3.1.	Hypothese van visie op de positie van de Antwerpse haven in de Hamburg-Le Havrange	40
3.2.	Hypothese van visie op de duurzame ontwikkeling in en rond de haven van Antwerpen 42	
4.	Hypothese van ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur	64
4.1.	Hypothese van ruimtelijke concepten	64
4.2.	Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur	72
4.3.	Combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand op Rechterscheldeoever.....	72
4.4.	Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor deelgebieden op Rechterscheldeoever	77
5.	Keuze voor gecombineerde ontwikkeling van haven en natuur na onderzoek scenario's	84
5.1.	Situering	84
5.2.	Werken met scenario's en varianten	85
5.3.	Kwalitatieve beschrijving van de referentiesituatie en de thans voorliggende twee hypothesen van scenario's en van hun vijf varianten.....	90
III.	Lopend plan-MER-onderzoek	99
1.	Opzet, aanpak en verwachte resultaten	99
2.	Kwantificeerbare ruimtebehoeften	99
2.1.	Geraamde economische ruimtebehoeften.....	99
2.2.	Geraamde ruimtebehoeften voor natuurontwikkeling	101
3.	Kengetallen.....	101
3.1.	Algemene economische kengetallen.....	101
3.2.	Algemene kengetallen inzake mobiliteit.....	101
3.3.	Andere algemene kengetallen.....	103
3.4.	Kengetallen voor de referentiesituatie	103
3.5.	Kengetallen voor hypothese van scenario A, varianten A.1 en A.2.....	104
3.6.	Kengetallen voor hypothese van scenario B, varianten B.1, B.2 en B.3.....	104
4.	Documenten	104
4.1.	Meest relevante rapporten en deelonderzoeken uit de beide strategische planningsprocessen	104
4.2.	Meest relevante rapporten uit actuele externe planningsprocessen.....	105
5.	Leemten in kennis.....	105

IV.	Krachtlijnen en principes	107
1.	Krachtlijnen voor Rechterscheldeoever	107
1.1.	Visie	107
1.2.	Concepten en gewenste ruimtelijke structuur	111
1.3.	Combinatievoorstel voor de noordoostelijke randzone.....	112
2.	Geactualiseerde Principes voor het Linkerscheldeoevergebied	114
2.1.	Situering en status	114
2.2.	Rol van het gebied	114
2.3.	Ruimtelijke uitgangspunten - inrichtingsprincipes voor het gebied	116
2.4.	Opmaak natuurrichtplan.....	120
2.5.	Scenario's en plan-MER	121
2.6.	Implementatie	121
2.7.	Ruimtelijke uitvoeringsplannen	134
V.	Bijlage.....	135
1.	Uitgebreide begrippenlijst	135



I. Vooraf

1. Situering van de strategische planning voor de haven van Antwerpen

Sinds begin 1999 werken de bevoegde overheden en administraties, en sinds 2001 ook de milieuverenigingen en de verenigingen van bedrijven samen aan een strategisch plan voor de haven van Antwerpen, eerst voor Linkeroever en nadien ook voor Rechteroever. Dit gebeurt in opdracht van de toenmalige Vlaamse minister voor mobiliteit, openbare werken en energie. Dit overleg en deze werkzaamheden verlopen onder leiding van de provinciegouverneurs van Antwerpen en Oost-Vlaanderen en vinden plaats in een waaier van werkgroepen.

Na drie tot vijf jaar overleg en werk zijn samenhangende oplossingen voor de meeste knelpunten in zicht gekomen. Een toekomstbeeld van hoe de haven in de toekomst moet en kan ontwikkelen en hoe ze zich op een goede manier zal inpassen in haar omgeving tekent zich af.

Vanaf najaar 2003 wordt dan ook gewerkt aan de integratie van beide deelplannen in één strategisch plan voor de haven van Antwerpen. In de mate van het mogelijke zijn de inzichten op beide oevers ook afgestemd op de vele andere planningsprocessen die tegelijk ook aan de gang zijn (gemeentelijke structuurplannen, masterplan mobiliteit, actualisatie Sigma-plan, Langetermijnvisie Schelde-estuarium (ProSes), ...).

1.1. Algemeen opzet

‘Binnen de twee jaar moet door de Vlaamse regering in elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld dat uitgaat van een maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behoud en het versterken van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en zuinig ruimtegebruik, waardoor de economische expansie van die havens niet langer gelijk staat met het innemen van steeds nieuwe open ruimte ten koste van landbouw, natuur of bestaande woongebieden. (...) De principes van het strategisch plan vormen voorts de vertrekbasis voor elke verdere ontwikkeling van de haven, ongeacht of het hierbij gaat over maritieme, dan wel over industriële

ontwikkeling. (...) Tevens zullen deze ontwikkelingen voortaan gekoppeld worden aan de realisatie of de versterking van de ecologische infrastructuur in en rondom het havengebied. Tot slot moet bij elke inname van nieuwe gronden in het havengebied worden aangetoond dat de beschikbare reserves inzake industrieterreinen hiervoor niet in aanmerking komen.', aldus het Vlaams regeerakkoord van 9 juli 1999.

Het regeerakkoord 2004-2009 stelt in dezelfde lijn verder: 'Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van alle zeehavens, aangepast aan de evoluerende behoeften van de scheepvaart, is de eerste prioriteit voor het Vlaamse havenbeleid. We versterken het beleid inzake de hinterlandontsluiting van de zeehavens met aandacht voor de modal shift naar de binnenvaart en het spoor.

De grote infrastructuurwerken in de zeehavens en voor de ontsluiting ervan worden gefaseerd afgewerkt. Dit rationeel investeringsbeleid gaat uit van de economische impactstudies en maatschappelijke kosten-batenanalyses en zuinig ruimtegebruik. De ecologische impact wordt wetenschappelijk correct ingeschat. De Europese en verdragsrechtelijke context moet gerespecteerd worden. We streven maximaal naar win-win situaties inzake ecologische, infrastructurele en economische ontwikkeling met maximale betrokkenheid van alle actoren op het veld. De onvermijdbare onteigeningen worden sociaal begeleid.

Voor elk havengebied zal een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld dat uitgaat van de hierboven geschetste principes.

We treffen de nodige maatregelen zodat de terreinen in havengebieden effectief in gebruik kunnen worden genomen.

Wat Doel betreft wordt de beslissing van de Vlaamse Regering van 19 mei 2000 onverkort uitgevoerd. (...)'.

Het strategisch plan voor de haven van Antwerpen (op beide Scheldeoevers) wordt opgemaakt in opdracht van de Vlaamse regering. De opeenvolgende regeerakkoorden, het havendecreet en het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geven de contouren van deze opdracht aan. Vanuit de regeerakkoorden staan naast de economische ontwikkeling vooral twee zaken voorop: de inpassing van de haven in haar omgeving en de ruimtelijke afbakening van de haven die van belang is voor de operationalisering van het havendecreet. Tegelijk beantwoordt het strategisch plan aan de beslissing in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen om de haven van Antwerpen als een van de economische poorten van Vlaanderen, met een belangrijke en centrale economische functie te ontwikkelen. De opmaak van dat strategisch plan draagt ongetwijfeld ook bij tot het Vlaamse zeehavenbeleid.

Het strategisch plan zal daarom uitdrukkelijk en op evenwichtige wijze aandacht besteden aan de ruimtelijke inpassing van de haven in haar omgeving en aan de ruimtelijke voorwaarden die de verdere ontwikkeling van de zeehaven zelf kunnen ondersteunen en bevorderen. Vanuit deze inpassing in de omgeving zal met een veel grotere rechtszekerheid de beschikbare economische ruimte in de Linker- en Rechterscheldeovergebieden kunnen worden vastgelegd. Het is een fundamentele optie in het opzet van het strategisch plan dat binnen deze vastgelegde beschikbare economische ruimte de economische activiteiten zich, met in achtnaam van vigerende wetgeving inzake ruimtelijke ordening, milieu en natuur, de vigerende omgevingsregelgeving en de algemeen erkende principes zoals zuinig ruimtegebruik, vrij kunnen ontwikkelen. Binnen de beschikbare economische ruimte moeten de havenbeheerder en de economische actoren ten allen tijde flexibel kunnen inspelen op nieuwe economische opportuniteiten. Als meest maakbare onderdeel van de grootste economische poort van Vlaanderen is de verdere havenontwikkeling in Antwerpen en in het bijzonder in het Linkerscheldeovergebied immers een krachtig instrument voor de buitenlandse handel, voor de bevordering van de werkgelegenheid en welvaart en voor de heropleving van de economische activiteit in de regio.

Het document dat thans voor ligt is het resultaat van een proces van intensief en vijf- en zevenjarenlang overleg tussen overheden en andere partners op de beide Scheldeoevers in Antwerpen. Dit proces zit thans in zijn afrondende fase.

Dit document wordt, als **tussentijds document in het strategisch planningsproces**, opgemaakt op vraag van de functioneel bevoegde minister. Het geeft op basis van de thans beschikbare inzichten en consensus en zonder te interfereren met het lopende plan-MER-proces, de actueel voorliggende bouwstenen voor een strategisch plan voor de zeehaven van Antwerpen weer. Het steunt in belangrijke mate op het basisdocument ten behoeve van het plan-MER zoals dat op basis van de afspraken in de centrale werkgroep is uitgewerkt en voor enkele onderdelen op de voorheen voor elk van beide oevers afzonderlijk afgeronde documenten (Ontwerp-deelstrategisch plan Rechteroever en Voortgangsrapport en Geactualiseerde Principes Linkerscheldeoever); waar nodig en mogelijk zijn deze geactualiseerd naar de huidige situatie. Nieuwe inzichten of acties die niet in het lopende plan-MER-onderzoek worden getoetst zijn bewust niet opgenomen om geen voedingsbodem voor eventuele betwistingen over niet-getoetste planopties te laten ontstaan.

Met dit document, dat als tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen (Linker- en Rechteroever) fungeert, reikt de centrale werkgroep een samenhangend en gedragen document aan dat kan gehanteerd worden als toetsbare stap naar het uit te werken strategisch plan voor de gehele haven van Antwerpen dat in het regeerakkoord is vermeld.

Het basisdocument waarop dit tussentijds strategisch plan steunt is een **noodzakelijk tussentijds document** voor het verdere strategisch planningsproces. Het is een document dat **de huidige inzichten en (mogelijke) opties voor de ontwikkeling van het gebied bundelt en dat ten behoeve van toetsing van de effecten ervan** aan de RVR-op planniveau is voorgelegd en thans wordt voorgelegd aan de plan-milieueffectenrapportage.

Dit (tussentijds) strategisch plan voor de haven van Antwerpen beoogt een kwaliteitsimpuls in dit dynamische gebied in te brengen. Deze moet tegelijk leiden tot een goede economische ontwikkeling en een volwaardig functioneren van de haven temidden de andere West-Europese havens, een behoorlijke milieukwaliteit en goede woon- en leefsituaties in de omliggende dorpen en stadswijken.

Centraal element op Vlaams niveau in dit tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen is het garanderen van de economische ontwikkeling en van de goederenmobiliteit in en rond de belangrijkste Vlaamse zeehaven, beide kwaliteitsvol georganiseerd naar wonen, landschap en milieu. Naast acties en investeringen van diverse administraties inzake infrastructuur vormen het actief en goed gepland deelnemen aan een stappenplan voor de gecombineerde en gefaseerde realisatie van een reeks samenhangende projecten in het noordoostelijke randgebied van de haven op rechteroever en het realiseren van voorafgaande natuurontwikkeling in en rond de haven op beide oevers, de essentiële bijdragen van de Vlaamse overheid in de realisatie van (tussentijds) strategisch plan. Deze realisaties dienen reeds te starten vooraleer het voorstel van strategisch plan voor de gehele haven van Antwerpen zal zijn afgerond.

Dit document bouwt net als het basisdocument voort op de eerder goedgekeurde voortgangsrapporten/ontwerp-strategische deelplannen voor de beide oevers. Het bevat in essentie een streefbeeld; uitspraken over realisatie-aspecten worden in de latere ontwerpversie toegevoegd. Dit streefbeeld schetst een langetermijn toekomstbeeld voor het gehele studiegebied. Met de goedkeuring van de krachtlijnen uit dit document engageren de partners zich om het toekomstbeeld - tot het eventueel in consensus wordt bijgesteld - als leidraad voor hun handelen te hanteren.

De partners zijn er zich van bewust dat dit tussentijds strategisch plan een ambitieus plan is dat van elk van hen binnen zijn reguliere middelen forse inspanningen zal vragen. Te denken valt aan investeringen in infrastructuur, investeringen door bedrijven in de benutting van interne reserves, investeringen in de leefbaarheid van woonkernen en de inrichting (van natuur)gebieden daaromheen, middelen voor een flankerend beleid voor economisch leefbare landbouw en de sociaal- economische begeleiding van landbouwers wiens beroepsactiviteiten worden stopgezet ten gevolge van haven- of natuurontwikkeling. Duidelijk is dat de gewenste situatie niet op korte termijn tot stand is te brengen. Sommige maatregelen kunnen snel worden uitgevoerd. Andere vergen vele jaren van voorbereiding en uitvoering.

Belangrijk is dat dit tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen geen concreet eindbeeld schetst van de havenontwikkeling. De uitvoering en de economische invulling van het plan vinden plaats in een uiterst dynamische context. Wijzigingen ten opzichte van huidige inzichten met betrekking tot haveneconomische ontwikkeling kunnen vooral de projecten en acties die voor de langere termijn zijn voorzien in een ander licht plaatsen. Dit kan ertoe leiden dat zij in de toekomst worden gewijzigd of zelfs geheel vervangen door andere infrastructurele plannen. De zekerheid over de realisatie van projecten neemt dan ook af naarmate de projecten verder in de toekomst zijn geplaatst. Dit betekent niet dat het streefbeeld zo maar ad hoc kan aangepast worden. Dit streefbeeld is immers verankerd aan internationale regelgeving enerzijds en maatschappelijke afspraken anderzijds. De op te richten structuren zullen er zorg voor moeten dragen dat elke wijziging zorgvuldig wordt voorbereid, getoetst en beslist door middel van overleg en onderhandeling tussen en met de betrokken partners. Een blijvend goede verstandhouding tussen de partners, gevoed door goede bemiddelaars vanuit het voorzitterschap en het secretariaat van het strategisch planningsproces, is hierbij essentieel.

De grote waarde van dit tussentijds strategisch plan ligt enerzijds in de lange termijnvisie die wordt weergegeven voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse Scheldeoeveren in en rond de zeehaven; en anderzijds in het overleg en de consensus tussen de overheden en andere partners die belangen hebben in het gebied. Daarmee wordt gewaarborgd dat via samenwerking en overleg en in onderlinge afstemming vooral die activiteiten worden uitgevoerd die de gewenste richting zo soepel mogelijk realiseren.

Binnen het doorlopen planningsproces is een geïntegreerd streefbeeld voor de beide Scheldeoeveren opgesteld waarin de gewenste economische en ruimtelijke en milieuhygiënische ontwikkelingen op elkaar zijn afgestemd. Hierdoor worden samenhangende keuzes over de ruimtelijke inrichting vergemakkelijkt. Hiermee kunnen conflicten over ruimtegebruik worden voorkomen, kunnen projecten om de economische structuur van de zeehaven te verbeteren doelmatig worden geselecteerd en ook uitgevoerd, en kunnen maatregelen om het leef- en woonmilieu en de natuurlijke waarden te verbeteren en de omgevingsbelasting te verminderen op effectieve wijze worden getroffen. Met dit alles legt het geïntegreerde streefbeeld de basis voor een duurzame ontwikkeling van de Antwerpse Scheldeoeveren in en rond de zeehaven, overeenkomstig het opzet van Agenda 21 van de Verenigde Naties.

1.2. Methodiek en planvormingsproces

De strategische planning die thans loopt leidt uiteindelijk tot een visiedocument dat aan de Vlaamse regering wordt voorgelegd. Het zal in hoofdzaak de basis vormen voor het ruimtelijk uitvoeringsplan ter afbakening van het zeehavengebied in zijn omgeving, en voor eventuele - in aantal zo beperkt mogelijke - voorafgaandelijke R.U.P.'s voor sites waarover consensus bestaat dat de dringende realisatie van projecten deze R.U.P.'s noodzakelijk maakt, die door de

gewestelijke overheid zullen worden opgemaakt. Het strategisch plan dat wordt uitgewerkt is derhalve **vooral een plan dat een territoriale dimensie heeft**. Het handelt over de inpassing van de zeehaven in haar omgeving en bereidt vooral beslissingen voor over de afbakening van economische ruimtes (voor haven én voor leefbare landbouw), natuurlijke structuren en leefbare woonkernen. Bij de afbakening van de economische ruimtes ligt de focus op het aangeven van de contouren waarbinnen en waarmee de verdere ontwikkeling van de haven in relatie tot haar omgeving zal gebeuren; de economische randvoorwaarden liggen hierbij uiteraard mee aan de basis van de ruimtebehoeften. Het strategisch plan is geen klassiek economisch plan dat aangeeft op welke wijze die economische ontwikkeling, het aantrekken, ondersteunen en aansturen van trafieken en bedrijven, het ontwikkelen van niches en de creatie en optimalisering van de werkgelegenheid zal gebeuren. De opmaak en uitvoering van dergelijke economische planning in de strikte zin van het woord blijft de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de sectorale actoren (GHA en Maatschappij); de uitgevoerde Economische Ontwikkelingsstudie is hiertoe een aanzet.

Finaliteit van het strategisch planningsproces

Het strategisch planningsproces heeft een dubbele finaliteit. Enerzijds reikt het vanuit een visie en streefbeeld op de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en haar omgeving de essentiële elementen aan om het **afbakenings-R.U.P.** voor de economische ruimte te kunnen opmaken. Anderzijds leidt het, conform de regeerakkoorden, tot ook een **strategisch plan** dat met zijn streefbeeld een kader aanreikt voor het uitvoeringsprogramma dat noodzakelijk is om die gewenste ontwikkeling van de zeehaven en haar omgeving te realiseren.

De methodiek van de strategische planning

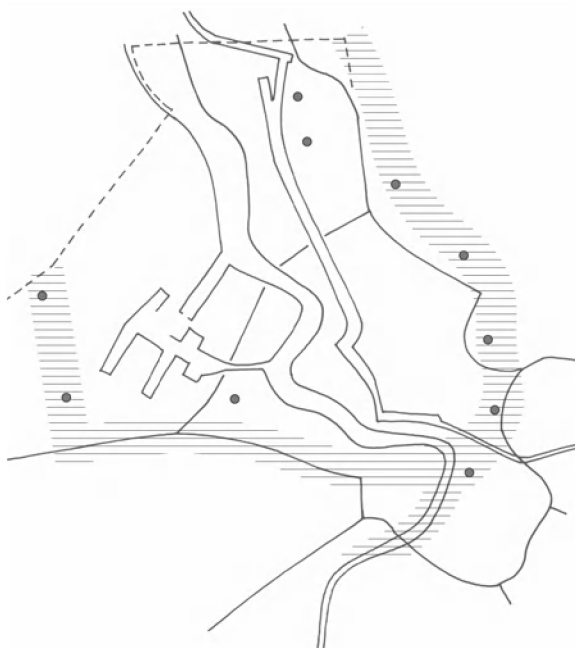
Bij de strategische planning waarvoor de Vlaamse regering gekozen heeft ligt de nadruk op lange-termijn-denken, visieontwikkeling, integratie van verschillende beleidsvelden, betrekken van en samenwerking tussen alle publieke en private actoren in het gebied, en selectie van belangrijke ("strategische") thema's. Er wordt **gebiedsggericht en geïntegreerd** gewerkt (en dus niet sectoraal of vanuit één invalshoek). De 'stakeholders', zijnde belangrijke actoren binnen het plangebied, zijn van bij aanvang van de opdracht direct betrokken. In zulk planningsproces is er plaats voor onzekerheid, wordt ingepikt op concrete problemen en kansen en wordt heel wat aandacht besteed aan communicatie (netwerking, draagvlak zoeken, ...). Het strategisch planningsproces voor de haven verloopt binnen een context van verschillende lopende investeringsprogramma's en andere planningsprocessen. Deze hebben elk in mindere of meerdere mate hun invloed op de feitelijke ontwikkeling van het gebied en dus mogelijk ook op de verdere planningsopties. Het is niet de bedoeling dat dit strategische planningsproces al deze programma's en plannen integreert; wel kan het vanuit de samenhang van de opties voor het gebied verfijningen en aanvullingen naar de toekomstige programma's voorstellen. Evenzo is het niet de bedoeling dat het strategisch planningsproces wordt aangegrepen om andere beleids- en planningprocessen te vertragen en omgekeerd, wel om in de mate van het mogelijke tot afstemming te komen.

2. Gebieds- en tijdsafbakening

De haven van Antwerpen op de beide Scheldeoevers is historisch gegroeid en sinds 2001 juridisch voorlopig afgebakend ¹ als een zeer omvangrijk gebied ten noorden van de stadskern en een kleiner gebied ten zuiden ervan, onderling verbonden door de kaaistrook langsheen binnenstad en Zuidwijk, en nagenoeg het gehele Linkerscheldeoevergebied. Als een van de resultaten van het strategisch planningsproces zal het toekomstige zeehavengebied in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan opnieuw worden afgebakend en voor de lange termijn begrensd.

In dit planningsproces is de inbedding van de haven in haar omgeving een belangrijk onderwerp van studie en uitspraken. Daarbij is het van belang dat alle relevante aspecten en plekken mee aan bod komen en dat alle perspectieven worden inachtgenomen. Anderzijds wordt er over gewaakt dat er, met de veelheid aan actoren en reeds lopende studies, initiatieven en planningsprocessen, ook niet te veel aspecten en gebieden worden behandeld. Alleen die elementen die van belang zijn voor de (ruimtelijke) ontwikkeling van de zeehaven en voor een goede inpassing in haar omgeving zijn onderdeel van dit strategisch planningsproces. In functie hiervan wordt de aflijning van het studiegebied zo nodig aangepast. De omlijning van het studiegebied is dus een hulpmiddel voor deze focusbepaling. Het studiegebied is het gebied van de haven en haar omgeving waarop de onderzoeken en werkzaamheden van het strategisch planningsproces zich focussen; het tussentijds strategisch plan richt zich op dit studiegebied (of delen ervan). Bijgaande figuur geeft het geselecteerde studiegebied weer.

Het **studiegebied** vertrekt van het voorlopig afgebakende havengebied, maar is uiteraard ruimer dan de haven zelf; ook haar inpassing in de omgeving moet immers onderzocht en bepaald worden. Het studiegebied strekt zich dan ook uit aan beide zijden van de Schelde van de grens met Nederland tot de omgeving van N49/A11/E34 op Linkeroever en tot Petroleum-Zuid op Rechteroever. Naar het westen en oosten toe loopt het tot het natuurgebied 'de Grote Geule' en tot de aanleunende woonkernen en woonwijken Kieldrecht, Verrebroek, Stabroek, Hoevenen, Ekeren, Luchtbal, kernstad Antwerpen en Nieuw Zuid. Op Rechteroever omvat het, mede



omwille van hun bijzondere ligging tussen haven en infrastructuurbundel, de twee dorpen Berendrecht en Zandvliet volledig. Het gebied rond het Albertkanaal tussen Royerssluis en Sportpaleis is mee in het studiegebied opgenomen daar het deel uitmaakt van het voorlopig afgebakende havengebied en met het oog op het uitklaren van de functionele rol van dit gebied;

¹ KB van 2 februari 1993 tot vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen van de Staat aan het Vlaamse Gewest, waaruit de aangegeven begrenzingen door het BVR van 2/04/2001 voorlopig - in afwachting van de ruimtelijke uitvoeringsplannen met de afbakening van de zeehavens - verder worden gehanteerd voor de toepassing van het havendecreet.

de meer oostelijke zone langsheen het kanaal valt buiten het studiegebied omdat dit reeds voorwerp uitmaakt van uitvoerige studies en overleg in het kader van het economisch netwerk en de mobiliteitsstudies rond het Albertkanaal. De kaaïen in de binnenstad en het gebied van Petroleum-zuid zitten mee in het voorlopig afgebakende havengebied en dus ook in het studiegebied.

Het gebied langsheen de Schelde stroomopwaarts van Petroleum-zuid (met name de bedrijven-terreinen in Hoboken en Hemiksem) is niet in het studiegebied opgenomen.

Het uiteindelijk af te bakenen zeehavengebied zal een (nader te bepalen) deel van dit studiegebied omvatten, maar zal uiteraard veel kleiner zijn.

In de kennisgevingsnota van het plan-MER wordt het studiegebied benoemd als het 'plangebied van de studie'.

De **planhorizon** voor dit tussentijds strategisch plan reikt tot omstreeks 2030; het plan biedt daarbij een voldoende ver en toch nog overzienbaar tijdsperspectief voor de lange termijn. Deze tijdshorizon doet recht aan de lange levensduur en hoge kostprijzen van bepaalde infrastructuren, bedrijfseconomische aspecten gemoeid met eventuele investeringen in duurzame productie en de lange ontwikkelingstijden van elementen uit de natuurlijke structuur. Als fasen binnen dit plan kunnen de korte termijn (tot 2007), de middellange termijn (tot 2015) en de lange termijn (2015 - 2030) worden onderscheiden. Vanzelfsprekend kan het streefbeeld met grotere stelligheid geformuleerd worden op korte termijn dan op zeer lange termijn en dient hiermee rekening gehouden te worden.

3. Tussenstep in het strategisch planningsproces

3.1. Korte historiek van de twee processen

Het **ontwerp-deelstrategisch plan RSO** (juni 2004), dat de inzichten voor dat deel van de haven aangeeft, is de neerslag van een intensief gebiedsgericht planningsproces.

De inhoud van het ontwerp-deelstrategisch plan RSO steunt op:

- de startnota van mei 2002
- de beslissingen van de Plenaire Werkgroep, in het bijzonder deze van 4 april 2003, 9 januari en 1 juni 2004
- het kader geboden door het eerste voortgangsrapport van juni 2003 en het tweede van februari 2004
- de resultaten tot eind april 2004 van de werkzaamheden in de diverse deelwerkgroepen en werkgroepen ad-hoc
- elementen uit bestaande relevante studies en beleidsdocumenten
- de beslissingen van de overkoepelende Centrale Werkgroep van 2 juni en 24 november 2003
- de overwegingen over de reacties tijdens de klankbordgroep van 19 februari 2004, zoals geformuleerd in het overwegingsdocument terzake
- de adviezen van de lokale besturen van april 2004
- eigen invulling door de inhoudelijke procesbegeleiding met discussievoorstellen voor punten waarvan voormelde bronnen onvoldoende materiaal opleverden.

Het **tweede voortgangsrapport LSO** (april 2004), dat de inzichten voor dat deel van de haven aangeeft, is eveneens het resultaat van een intensief gebiedsgericht planningsproces.

De inhoud van dit tweede voortgangsrapport LSO en van de bijhorende Geactualiseerde Principes steunt op:

- het document 'Principes met betrekking tot het Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied' van april 1999, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 25 mei 1999
- de opeenvolgende regeringsbeslissingen van o.m. 19 en 26 mei 2000, september 2000 en juni 2002
- het validatiedecreet van 14 december 2001
- de opeenvolgende beslissingen van de Plenaire Werkgroep Linkerscheldeoever
- de resultaten tot eind april 2004 van de werkzaamheden in de diverse deelwerkgroepen en werkgroepen ad-hoc
- de conclusies van de tussentijds synthetiserende werksessie van november 2002 in Oudenburg
- elementen uit bestaande relevante studies, beleidsdocumenten en principebeslissingen van de Vlaamse regering
- de beslissingen van de overkoepelende Centrale Werkgroep van 2 juni en 24 november 2003
- de overwegingen over de reacties tijdens de klankbordgroep / politiek forum van de lokale besturen op 4 november 2003 te Beveren
- eigen invulling door de inhoudelijke procesbegeleiding met discussievoorstellen voor punten waarvan voormelde bronnen onvoldoende materiaal opleverden.

3.2. Stand van zaken in beide planningsprocessen

Op Rechteroever is half 2004 een ontwerp-deelstrategisch plan RSO uitgewerkt waarin een streefbeeld (inhoudelijk kader van waaruit een toekomstvisie op de (ruimtelijke) ontwikkeling van het Rechteroevergebied kan worden ontwikkeld), een derde proeve van afbakening en een concreet actieplan (inclusief combinatievoorstel en de essentie van een stappenplan) werden opgenomen. Enkele hangende discussiepunten en leemten in de kennis ervan zijn sindsdien nog verder uitgeklaard of aangepakt; deze zijn opgesomd onder punt 3.4.1². Het plan voor flankerend landbouwbeleid (voorheen sociaal-economisch begeleidingsplan landbouw genoemd) dat op basis van een landbouwstudie op bedrijfsniveau is ontwikkeld en op een finale goedkeuring na is afgerond, zal een essentiële voorwaarde zijn voor de havenprojecten en de daarmee samenhangende natuurontwikkelingsprojecten uit het zogenaamde combinatievoorstel voor de noordoostelijke randzone.

Voor het Linkerscheldeoevergebied zijn de geactualiseerde Principes voor het strategisch plan in april 2004 goedgekeurd. Deze geven een volkomen nieuwe benadering van de ontwikkeling van het gebied, vertrekkende vanuit de oorspronkelijke ambities, neergelegd in de Principes van 1999 maar tevens beter rekening houdend met de Europese bescherming van de relevante vogelsoorten, hun leefgebieden en de beschermde habitats in de speciale beschermingszones in het studiegebied. Door het werken aan een pro-actieve natuurontwikkeling te integreren in het strategisch planningsproces wordt er naar gestreefd de verdere havenontwikkeling gefaseerd (d.w.z. in combinatie met voortschrijdende natuurontwikkeling) te realiseren zonder risico op nieuwe juridische verwickelingen en bijhorende vertragingen en financiële gevolgen. Parallel hiermee is een ruimtelijk uitvoeringsplan fase 1 voorbereid dat de gevolgen van de schorsing van het gewestplan (vooral de geringere zekerheid voor de leefbaarheid van de woonkernen) opvangt en dat ondertussen is goedgekeurd. Het Tweede voortgangsrapport

² Zie in dit verband ook Deel II, 4.3, in fine.

schetst en motiveert deze nieuwe aanpak. De essentie ervan is gebundeld in een afzonderlijk document 'Geactualiseerde principes'. Deze geven eveneens de krachtlijnen voor een toekomstvisie op de (ruimtelijke) ontwikkeling aan, zij het (omwille van de verschillende scenario's die nog open liggen) weliswaar op een andere, meer abstracte manier dan op Rechteroever, waar reeds met concrete concepten kon worden gewerkt.

In het Linkerscheldeoevergebied zijn sindsdien nog een aantal leemten in de kennis uitgeklaard. Een kwetsbaarheidanalyse inzake de impact van mogelijke havenontwikkeling op bestaande landbouwactiviteit werd opgemaakt. In een latere fase zal ook - met het oog op een sociaal-economisch begeleidingsplan en de uitbouw van een flankerend beleid door de Vlaamse Landmaatschappij een nieuwe bevragsingsronde bij de landbouwgemeenschap worden opgestart; dit wordt thans voorzien na de kennisgeving van het plan-MER.

Voor het Linkerscheldeoevergebied zal op korte termijn een werkgroep worden opgericht onder leiding van de gouverneur. Deze werkgroep zal de algemene principes van het flankerend landbouwbeleid voor het Linkerscheldeoevergebied binnen het strategisch planningsproces verder uitwerken en bewaken. De projectmatige uitvoering van het flankerend landbouwbeleid zal worden aangestuurd door een werkgroep binnen de Maatschappij, overeenkomstig de wettelijke regels (wet Chabert en opdrachthoudend Intergemeentelijk Samenwerkingsverband), die haar vennoot de gemeente Beveren zal vragen deze werkgroep voor te zitten.

3.3. Partners in het proces

De processen op beide oevers en het integratieproces worden mede gedragen door een actieve en constructieve inbreng van volgende partners :

- de kabinetten van de Vlaamse minister-president en de Vlaamse ministers van openbare werken, energie, leefmilieu en natuur, van mobiliteit, van ruimtelijke ordening en van landbouw
- de stad Antwerpen
- de gemeente Beveren
- de gemeente Zwijndrecht
- de gemeente Stabroek
- de gemeente Kapellen
- het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
- de Maatschappij voor Haven-, Grond- en Industrialisatiebeleid
- Intergemeentelijk samenwerkingsverband Land van Waas
- POM-Antwerpen (voorheen GOM-Antwerpen)
- de Sociaal Bemiddelaar voor de Vlaamse zeehavens
- Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW, voorheen LIN), Afdeling Beleid en Mobiliteitscel
- Vlaams Ministerie van Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO, voorheen AROHM), Agentschap RO-Vlaanderen, Afdeling Ruimtelijke Planning en cellen ROHM Antwerpen en Oost-Vlaanderen
- Vlaams Ministerie van Landbouw en Visserij (L&V), Departement Landbouw en Visserij (L&V, voorheen Administratie Land- en Tuinbouw)
- Vlaams Ministerie van Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI), Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI, voorheen Administratie Economie)
- Vlaams Ministerie van Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE, voorheen AMINAL), Directoraat-Generaal
- Vlaams Ministerie van Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Agentschap voor Natuur en Bos (voorheen AMINAL-Afdeling Natuur)

- Vlaamse Milieumaatschappij voor Water en Lucht (voorheen AMINAL-Afdeling Water)
- Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Agentschap Infrastructuur (voorheen A.W.V.), Afdelingen Wegen Antwerpen en Oost-Vlaanderen
- Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Agentschap Infrastructuur (voorheen A.W.Z.), Afdelingen Vlaamse Nautische Autoriteit en Maritieme Toegang
- Waterwegen en Zeekanaal, Afdeling Zeeschelde
- het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (voorheen het Instituut voor Natuurbehoud)
- de Beheercommissie Natuurcompensatie Linkeroever
- de Vlaamse Landmaatschappij
- de Vlaamse Havencommissie
- Universitaire Instelling Antwerpen, Instituut voor Milieukunde
- NMBS-Holding, Infrabel en NMBS (voorheen NMBS)
- De Lijn Antwerpen, Mechelen, Oost-Vlaanderen
- Bond Beter Leefmilieu
- Natuurpunt
- Alfaport Antwerpen (voorheen AGHA)
- VOKA
- Belgische Boerenbond
- Algemeen Boerensyndicaat
- het Polderbestuur van de Verenigde Polders van het Land van Waas
- het Polderbestuur van Stabroek
- Provincie Antwerpen, Diensten Milieu en Natuurbehoud, Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Water
- Provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Planning en Natuurbehoud
- Studiegroep Omgeving.

Niet elk van deze partners is evenwel van in het begin en/of bij alle onderdelen van het planningsproces betrokken.

3.4. Overzicht van de afgeronde onderzoeken

3.4.1. Overzicht van de uitgevoerde studies

Sinds de opstart van het planningsproces voor Rechterscheldeoever zijn een reeks deelonderzoeken opgestart en uitgevoerd. Deze leveren bijkomende bouwstenen voor de opmaak van het Strategisch Plan. Het betreft de studies en concluderende nota's inzake :

- Economisch ruimtegebruik: ruimtevraag maritieme en logistieke activiteiten
- Economisch ruimtegebruik: ruimtevraag petrochemie
- Economisch ruimtegebruik: aanbod terreinen
- Economisch ruimtegebruik: principes van duurzaam ruimtegebruik
- Economische positionering: verhouding concurrentie-afstemmingsbeleid
- Economische positionering: systeem achterhavens en logistieke netwerken
- Mobiliteit: verkeer bijzondere havenvoertuigen
- Mobiliteit: verplaatsingsgedrag havenwerknemers
- Mobiliteit: kwantificering goederenstromen over de weg
- Mobiliteit : globale visie spoorinfrastructuren
- Mobiliteit: netwerk wacht- en ligplaatsen binnenvaart
- Mobiliteit: mobiliteitsluik Strategisch Plan
- Mobiliteit: toekomstige behoeften pijpleidingen
- Mobiliteit: mobiliteitsluik in het Strategisch Plan voor de rechteroeverhaven
- Mobiliteit: netwerk wacht- en ligplaatsen binnenvaart

- Mobiliteit: nautisch-technische mogelijkheden wachtplaats binnenvaart Noordland
- Specieverwerking: slibkwaliteit in de dokken
- Specieverwerking: vergelijking slibverwerkingstechnieken (AMORAS)
- Specieverwerking: locatiestudie mechanische specieontwatering (AMORAS III)
- Specieverwerking: motiveringsnota voorafgaande R.U.P. site Bietenveld
- Specieverwerking: scenariostudie berging ontwaterde baggerspecie in Zandwinningsput
- Specieverwerking: studie beplanting landschapsdijken uit baggerspecie (UGent en INBO in opdracht van GHA, september 2005)
- Milieuhygiëne: noodzaak brownfieldontwikkeling
- Milieuhygiëne: havengericht milieubeleid - technieken regenwaterrecuperatie
- Milieuhygiëne: havengericht milieubeleid - dokwaterkwaliteit
- Milieuhygiëne: havengericht milieubeleid - methode geluidsmeting containerterminals
- Randzones: landbouw rondom de haven
- Randzones: havengerichtheid 't Eilandje
- Randzones: havengerichtheid Scheldekaaien
- Afbakening: Inventarisatie potenties industriezones langs de Schelde te Hoboken - Hemiksem
- Natuur: instandhoudingsdoelstellingen richtlijngebieden
- Kwaliteitsvolle inrichting: Buffering
- Kwaliteitsvolle inrichting: Windturbines
- Deelstudies en acties met betrekking tot het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand:
 - opmaak Stappenplan (februari 2005) en fasering inname landbouwgronden (juni 2005)
 - opstart Commissie Stappenplan (11.05.05)
 - eco-hydrologische studie Opstalvalleigebied ³ (afgewerkt, Aeolus)
 - inrichtingsplan op hoofdlijn Opstalvalleigebied (Aeolus, najaar 2005)
 - inrichtingsplan op hoofdlijn Logistiek Park en omgeving (Aeolus)
 - 2e landbouwstudie (februari 2005)
 - opstart Landbouwoverleg RSO (30.06.05)
 - principes voor kostenverdeling combinatievoorstel (Commissie Stappenplan 23.09.05)
 - indiening agenderingsnota voor gewestelijk RUP Opstalvalleigebied/Noordland (22 november 2005)
 - inventarisatie eigenaars en eigenaarsgroepen Opstalvalleigebied
 - studie functionele en natuurlijke ontwikkeling Vormingsstation (Soresma voor NMBS februari 2005)
 - vergelijking alternatieve locaties meeuwenbroedplaats + ecologische doelstellingen (Aeolus voor GHA)
 - inrichtingsplan meeuwenbroedplaats lus A12/R2 (Belconsulting voor GHA, nog lopend)
 - concept alternatieve pompstations bij demping Verlegde Schijns (AMINAL, Afdeling Water)
 - verzoek van de gouverneur om afstemming en parallellisme van de gewestelijke timing voor de afbakening van het buitengebied (deelgebied Klein Brabant & Antwerpse Gordel) met het strategisch planningsproces (22.11.05 en 15.12.05)
 - standpunten Cel-MER / Cel-VR omtrent MER- en RVR-plicht voor Opstalvalleigebied/Noordland
- 4e proeve van afbakening (juli 2004: geen akkoord).

³ Dit gebied is op hoofdlijn begrensd door het bedrijventerrein van Delwaaidok in het zuiden, het kanaaldok in het westen, de huidige dorpsrand van Berendrecht in het noorden en A12 in het oosten; het werd in vroegere documenten Berendrecht-polder genoemd.

Sinds de goedkeuring van de Principes van Strategisch Plan in 1999 zijn een reeks bijkomende deelonderzoeken voor het Linkerscheldeoevergebied opgestart en uitgevoerd. Deze leveren bijkomende bouwstenen voor de opmaak van het Strategisch Plan. Het betreft de studies :

- Kernideeën voor de Polderdorpen
- Actuele situatie en mogelijkheden voor de landbouw
- Antwerp Deurganckdok Study (en actualisering)
- Competitive Analysis and Future Development of the Petrochemical Cluster
- Trends en prognoses van maritieme, logistieke en industriële ontwikkelingen in de Hamburg-Le Havre range
- Logistiek Park
- Slibverwerking
- Strategische reserve
- Plaatsing van windturbines in het Linkerscheldeoevergebied
- Milieuzonering Linkerscheldeoevergebied
- Instandhoudingsdoelstelling
- Zuidelijke Groenzone
- Inventarisatiestudie van het ecologisch potentieel
- Landschapsstudie voor de invulling van de buffer rond de Waaslandhaven
- Ruimtegebruik haven van Antwerpen - situatie zomer 2002
- Verkeersstudie
- Prognosestudie
- Intensiever ruimtegebruik (rechteroever)
- Landbouweffectenrapport in het kader van de Achtergrondnota Natuur.

De aanpak en de belangrijkste resultaten en conclusies van de belangrijkste van deze studies zijn beknopt in de bijlagen van het ontwerp-deelstrategisch plan RSO en het tweede voortgangsrapport LSO weergegeven.

Tenslotte zijn met name voor het Linkerscheldeoevergebied enkele bijzondere studies buiten het kader van dit Strategisch Plan verlopen.

De verschillende leefbaarheidstudies voor Doel zijn afgerond en met conclusies beschikbaar voor eventuele nieuwe beslissingen van de Vlaamse regering voor 2007 op basis van de aanpak en de bevindingen van voorliggend tussentijds strategisch plan. Het sociaal begeleidingsplan Doel - een van de acties er uit - is beëindigd op 31-12-2003 en wordt actueel verder afgehandeld; een andere actie er uit, het inzetten van het maatschappelijk opbouwwerk, is eveneens nog lopende. De actuele sociologische realiteit in het dorp duidt echter op een versneld uiteenvallen van het sociaal weefsel en daling van het inwoneraantal door een hoog aandeel vertrekkers onder de oorspronkelijke bewoners ⁴ en een kleine instroom van nieuwe bewoners in het kader van het tijdelijk woonrecht, recent aangevuld met de krakers die gebruik maken van en aanvaard worden voor de eenmalige regularisiemogelijkheid voor het tijdelijk woonrecht. Het bewerkstelligen van de leefbaarheid die in de studies is vooropgesteld blijft een theoretische mogelijkheid maar zou thans een actief beleid van volledige heropwaardering en forse redynamisering en herbevolking vragen en staat bovendien haaks op de beslissingen die de Vlaamse regering de voorbije jaren heeft genomen.

⁴ In het dorp zelf wonen eind 2004 nog 122 oorspronkelijke bewoners (tegenover 645 vijf jaar geleden); eind 2003 waren er dat nog 159. Met inbegrip van de sinds 1998 nieuwe bewoners telt het dorp zelf eind 2004 in totaal 263 inwoners.

3.4.2. Opgestarte projecten

In de voorbije periode is een reeks projecten en ingrepen op het terrein in uitvoering of in een vergevorderd stadium van voorbereiding gekomen, zo onder meer op Rechteroever :

- de opwaardering van de cruiseterminal aan de rede in de binnenstad
- de uitbouw, ombouw en productiviteitsverhoging van de containerterminals aan Delwaidedok
- een verdere uitbouw van de installaties in het Vormingsstation Antwerpen-Noord
- het verflauwen van de bocht van A12 aan Leugenberg naar een snelweginrichting
- de (feitelijke, verdere) uitbouw van de grootschalige kleinhandel en recreatie aan het zuidelijk deel van Noorderlaan en (beleidsmatig) de locatiekeuze voor een nieuwe en centrale brandweerkazerne voor haven en stad aldaar
- 't Eilandje: aanbestedingen en verkopen door het Havenbedrijf in functie van toekomstige herinrichting
- opspuiting logistiek park Schijns ⁵
- bouw station Groenendaal
- fase 1 projectcluster inrichting Opstalvalleigebied (natuurontwikkeling op gronden GHM waarvoor geen R.U.P. noodzakelijk is).

en in het Linkerscheldeoevergebied :

- de bouw van Deurganckdok en de ermee verband houdende weg- en spoorinfrastructuren
- de ontubbeling en elektrificatie van spoorlijn 10
- de verwerving en inrichting van het natuurontwikkelingsgebied Drijdijk
- de afscherming en het beheer van het tijdelijk compensatiegebied Verrebroekse Plassen en de inrichting en het beheer van het tijdelijk compensatiegebied Vlakte van Zwiendrecht
- de inrichting van het tijdelijk compensatiegebied Steenlandpolder
- de verwerving voor en inrichting van het natuurontwikkelingsgebied zuidwestelijke zoetwaterkreek
- de verwerving voor en inrichting van het natuurontwikkelingsgebied noordoostelijke zoutwaterkreek
- de verwerving en inrichting (afgraving) van het natuurreservaatgebied Paardenschor
- verwervingen en inrichting in de weidevogelgebieden van Doelpolder-noord en Putten West
- de opstart van de Grondenbank.

3.5. Raakvlakken met andere lopende planningsprocessen

Daarnaast is er interferentie met een reeks belangrijke andere planningsprocessen die nog lopen of de voorbije periode zijn afgerond, met name onder meer :

- het stedelijk deelmobiliteitsplan haven (stad Antwerpen)
- het Masterplan Mobiliteit Antwerpen (SAM/BAM), met o.m. R.U.P. Oosterweelverbinding
- de streefbeeldstudie Noorderlaan/Scheldelaan (SAM)
- de streefbeeldstudie A12 (AWV)
- het Masterplan 't Eilandje (stad Antwerpen / GHM)
- petroleum-Zuid (stad Antwerpen): de haalbaarheidsstudie trimodale ontsluiting; de overeenkomst VESPA-AWZ-Participatiemaatschappij Vlaanderen; de voorstellen in het ontwerp s-RSA
- de ontwikkeling van de kaaien ter hoogte van de binnenstad van Antwerpen (Waterwegen en Zeekanaal/ stad Antwerpen): intentieovereenkomst Stad-minister Peeters m.b.t. inrichting

⁵ Voorheen was dit benoemd als logistiek park Hoevenen.

Scheldekaaien (oktober 2005) en aansluitende overeenkomsten, werkgroepenstructuur en opmaak masterplan

- Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen: drie stedelijke suggesties aan de Vlaamse overheid m.b.t. het strategisch plan, zoals vervat in het ontwerp s-RSA (p. 262)
- diverse grote infrastructuurprojecten, bijv. Liefkenshoekspoortunnel, en bijhorende project-MER's (Infrabel, SAM ...)
- uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 in het kader van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium
- de actualisering van het Sigmaplan (juli 2005) en bijhorend plan-MER, en de uitwerking ervan voor het overstromingsgebied in Schor Ouden Doel-Prosperpolder-Doelpolder-noord
- afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen
- ruimtelijke visie voor de agrarische, natuurlijke en bosstructuur in het buitengebied, deelzones Klein-Brabant/Antwerpse Gordel en Meetjesland/Waasland.

In de mate van het mogelijke zijn de inzichten en voorstellen uit deze planningsprocessen en uit het strategisch planningsproces voor de zeehaven door regelmatig overleg en uitwisseling van documenten op elkaar afgestemd. Toch resteren hier en daar nog verder uit te klaren punten, bijv. wat betreft Petroleum-Zuid. Gelet op de nog lopende besluitvormingstrajecten terzake kan verwacht worden dat ook deze punten kortelings een afgestemde duidelijkheid zullen hebben.

3.6. Integratieproces linkeroever - rechteroever

In eerste instantie is de strategische planning voor de beide oevergebieden afzonderlijk uitgewerkt. De bedoeling is dat de twee aparte processen voor de beide oevergebieden uiteindelijk uitmonden in **één globaal strategisch plan voor de gehele Antwerpse haven en haar omgeving**. Sinds najaar 2003 wordt hieraan gewerkt; dit tussentijds strategisch plan is er, na het basisdocument ten behoeve van het plan-MER, het tweede synthetiserende resultaat van.

Belangrijke inhoudelijke raakvlakken tussen beide oevers hebben betrekking op **mobiliteit, economie, natuur, veiligheid & milieuzonering**.

- Inzake mobiliteit komt de sterke en verdergaande verstrengeling van pijpleidingen-, spoor-, binnenvaart- en autowegsystemen van beide oevers naar voor.
- Op economisch vlak is de internationale en Vlaamse positionering van de haven evident voor beide oevers samen van tel.
- Inzake natuur is de sterke onderlinge relatie van de natuurwaarden in en rond de ader van het Schelde-estuarium evident; deze wordt onderstreept door de verschillende Schelde-overschrijdende speciale beschermingszones. Het betreft de vogelrichtlijngebieden 2.2 'De Kuifeend en Blokkersdijk' en 3.6. 'Schorren en Polders van de Beneden-Schelde' en het habitatrichtlijngebied 3.5 'Schelde en Durme-Estuarium van de Nederlandse Grens tot Weteren'.
- Wat betreft veiligheid en milieuzonering tenslotte is een eenheid van beleid in de bestuurlijk versnipperde context niet eenvoudig, maar meer dan wenselijk.

De leefbaarheid van de aanpalende woonkernen en woonwijken is evident op beide oevers een belangrijk aspect, dat evenwel op elk van beide oevers lokaal gerichte oplossingen behoeft.

Niet alleen vanuit voornoemde inhoudelijke overwegingen, maar ook vanuit de gewijzigde plannings- en beleidscontext is integratie van beide planningsprocessen wenselijk. Aan de gemeenschappelijke en Schelde-overschrijdende materies is dan ook vanaf 2004 vooral in de geïntegreerde structuur gewerkt met de centrale werkgroep die de Vlaamse regering hiervoor in

2000 heeft opgericht als draaischijf, een ambtelijke kerngroep als voorbereidende instantie en de nieuwe fusiewerkgroepen mobiliteit, economie, natuur en de begeleidende werkgroep van het plan-MER / het Ruimtelijk Veiligheidsrapport op planniveau / RUP als werkfora.

De werkzaamheden in de centrale werkgroep vinden plaats onder het co-voorzitterschap van de beide provinciegouverneurs. De fusiewerkgroepen zijn respectievelijk voorgezeten door de heren W. Borré (mobiliteit), R. Restiau (economie), R. Verheyen (natuur) en F. De Mulder (plan-MER/RVR/RUP).

De fusiewerkgroepen hebben de afronding van nog lopende studies op beide oevers en vooral de uitwerking van enkele kortlopende oeveroverschrijdende studies begeleid waarvan de einddocumenten in maart 2005 nog ontbrekende essentiële bouwstenen en kengetallen voor het voorontwerp van strategisch plan hebben aangereikt. Deze betreffen :

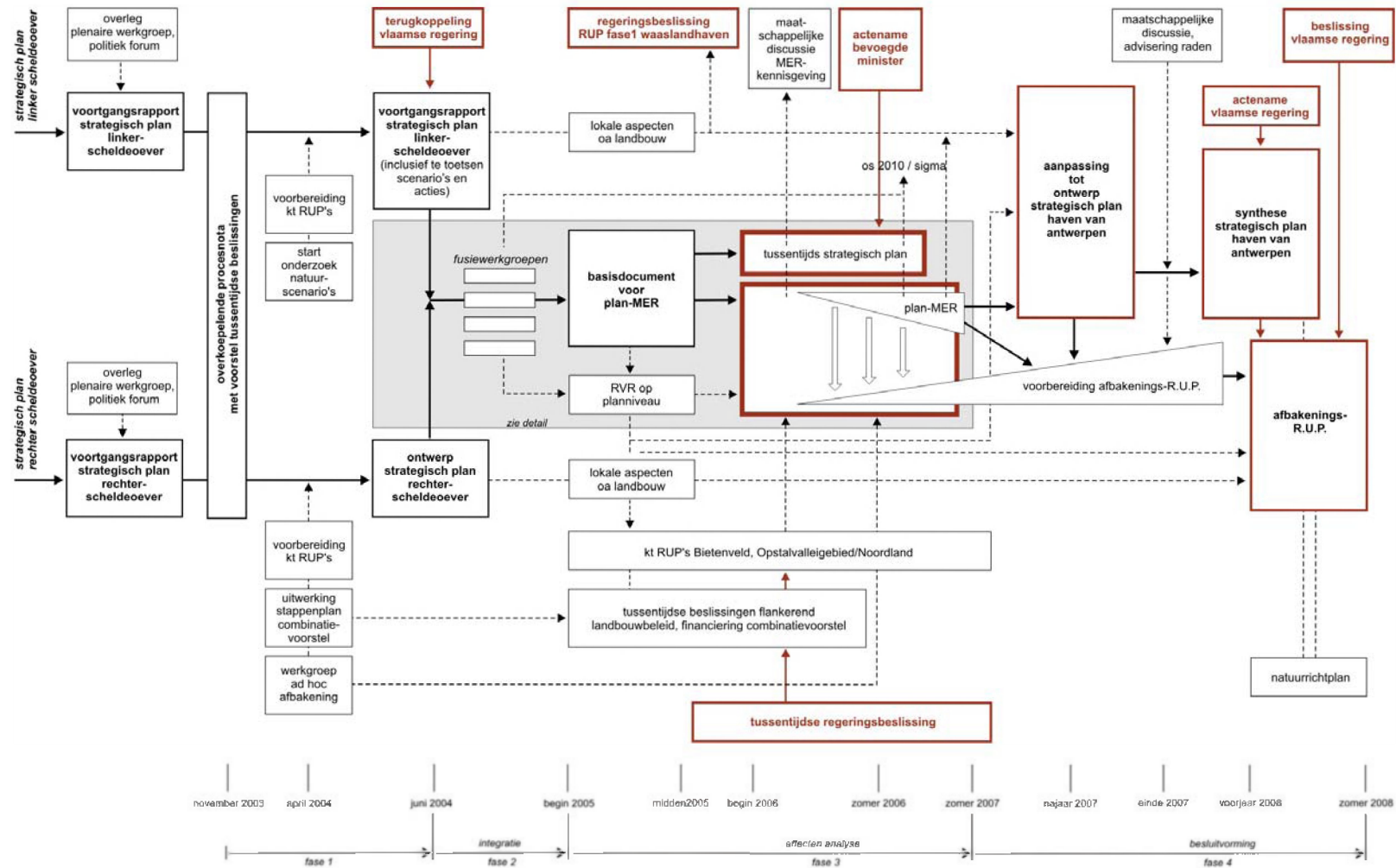
- de Economische OntwikkelingsStudie, met actualisering van de behoefteramingen, concretisering van de economische ontwikkelingsstrategieën naar de verschillende types van logistieke en productieactiviteiten, en de doorvertalingen inzake werkgelegenheid
- de Achtergrondnota Natuur, die de ruimtelijke vertaling geeft van de instandhoudingsdoelstellingen verbonden aan de Speciale BeschermingsZones in en rond de haven en die (in meerdere mogelijke natuurvarianten) aangeeft welke oppervlakten en welke locaties voor welke types van habitats noodzakelijk zijn om op een stabiele manier te voldoen aan de Europese en Vlaamse natuurverplichtingen. Deze Achtergrondnota Natuur wordt vertrekkende vanuit de verschillende voorbereidende studies voor beide oevers in één gemeenschappelijk kader opgemaakt ⁶. Na verder overleg over het reeds opgeleverde eindrapport is in maart 2006 een finale versie van de Achtergrondnota Natuur opgeleverd, die thans mee in het plan-MER wordt getoetst. Deze bevat voor de natuurontwikkeling in het Linkerscheldoevergebied ook de zogenaamde A.4-varianten die door de gemeente Beveren zijn aangereikt. De nota is de voorloper van het of de Natuurrichtplannen die na de vastlegging van het strategisch plan voor de haven voor de dan gemaakte keuzen over de natuurontwikkeling in het studiegebied zullen worden gemaakt
- de knelpuntenmatrix inzake mobiliteitsinfrastructuur voor de verschillende modi, die de verder te hanteren kengetallen inzake mobiliteit en de aard en timing van mogelijke ingrepen om bottlenecks te vermijden aanlevert, evenals eventuele randvoorwaarden vanuit mobiliteitsoogpunt naar de havenontwikkeling.

De conclusies van deze in afronding zijnde onderzoeken zijn ingewerkt in het basisdocument en in dit tussentijds strategisch plan.

De verdere stappen in dit strategisch planningsproces zijn het afronden van de toetsingsprocedure van het Ruimtelijk VeiligheidsRapport op planniveau en het doorlopen van deze van het plan-MER, parallel hiermee de eerste voorbereidingen voor het afbakenings-

⁶ De Achtergrondnota Natuur is als ontwerp-eindrapport in februari 2005 opgeleverd (en als definitief eindrapport eind maart 2005) en combineert een kwalitatieve en gekwantificeerde berekening van de benodigde oppervlakte aan leefgebieden voor de Europees beschermde vogelsoorten (Vogelrichtlijn) met een kwalitatieve inschatting van het areaal aan beschermde habitats (Habitatrichtlijn). Half april 2005 is evenwel nog een aanvulling met een bijkomende natuurvariant A3 gepresenteerd, die nog in een nieuw aangepast eindrapport zal worden ingewerkt. Een gekwantificeerde aanvulling voor het habitatgebied slikken en schorren van de Schelde is pas midden 2005, na nieuwe terreinwaarnemingen, kunnen aangeleverd worden. De instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitat vergen geen bijkomende gebieden en oppervlakte ten opzichte van deze die eerder al in de Achtergrondnota Natuur zijn voorgesteld, maar wel een andere, meer hoogwaardige inrichting van sommige van de deelgebieden uit de voorgestelde natuurvarianten.

R.U.P. van het zeehavengebied in haar omgeving, het maken van de nodige keuzen aan de hand van de informatie uit het plan-MER en RVR in functie van het ontwerp-strategisch plan, de maatschappelijke discussie over dat ontwerp en de inwerking van de neerslag daarvan in een definitief strategisch plan voor de haven van Antwerpen ten behoeve van een actename door de Vlaamse regering. Bijgaande schema's geven deze stappen weer.



3.7. Basisdocument, plan-MER, strategisch plan en afbakenings-R.U.P.

Het basisdocument is dus een noodzakelijk tussentijds document voor het verdere strategisch planningsproces. Het is een document dat de huidige inzichten en (mogelijke) opties voor de ontwikkeling van het gebied bundelt en dat voor toetsing van de effecten ervan wordt voorgelegd aan de plan-milieueffectenrapportage en de RVR-op planniveau.

3.7.1. Verwachtingen naar het plan-MER

Vermits het strategisch planningsproces voor de haven van Antwerpen zelf als doelstelling heeft de omvang en het ruimtebeslag van het zeehavengebied Antwerpen te motiveren en de vertaling ervan in een ruimtelijk uitvoeringsplan tot afbakening van het zeehavengebied Antwerpen in haar omgeving tot stand te brengen, dient het plan-MER opgesteld met het oog op de ruimtelijke afbakening van het zeehavengebied en op het bepalen van de aard en de hoeveelheid van de functies die binnen dat zeehavengebied een plaats kunnen vinden. Op deze manier reikt het plan-MER een antwoord en onderbouwing aan voor de centrale vraag die voorligt om de strategische planning te kunnen afronden, namelijk hoeveel economische expansie dit gebied nog kan dragen wanneer men rekening houdt met de leefbaarheid van de omgeving van de haven (voor woonkernen, natuur, landbouw).

Het plan-MER over het strategisch plan is zo opgevat dat zij tegelijk ook alle elementen van de ruimtelijke afbakening van het zeehavengebied toetst en daardoor in principe ook als plan-MER voor het afbakenings-R.U.P. kan worden gehanteerd. Een dergelijke aanpak biedt immers garantie voor de grootst mogelijke efficiëntie in het proces en voor het kortste tijdstraject. De feitelijke opmaak van het afbakenings-R.U.P. kan dan vrijwel parallel met de opmaak van het ontwerp-strategisch plan verlopen en onmiddellijk na het opleveren van het plan-MER starten.

Met het oog op de ruimtelijke afbakening van het Antwerps zeehavengebied zal het plan-MER **aanbevelingen formuleren met betrekking tot de milieuruimte⁷ die voor de economische expansie van de haven van Antwerpen beschikbaar is en hoe die milieuruimte op optimale wijze kan worden benut**. Met "beschikbare milieuruimte" wordt bedoeld het vaststellen van een inventaris van harde randvoorwaarden die vanuit verschillende perspectieven (leefbaarheid van de omliggende woonkernen, natuurverplichtingen, verkeers-afwikkeling) gesteld moeten worden en dit op basis van Europese, nationale en Vlaamse regelgeving en de beschikbare informatie. Afhankelijk van het aspect dat wordt belicht zullen die randvoorwaarden hun beslag vinden in ruimtelijke of andere beperkingen. Deze randvoorwaarden kunnen betrekking hebben op de afbakening van de ruimte waarbinnen de economische expansie kan plaatsvinden, met op hoofdlijn aanbevelingen (milieuzonering⁸) en randvoorwaarden (veiligheidszonering) omtrent het optimaal gebruik en beheer van die afgebakende economische ruimte. Hetzelfde geldt uiteraard tevens over de inventaris aan optimalisatiemogelijkheden.

⁷ De term "milieuruimte" wordt hier in de meest brede zin opgevat. Het bevat alle milieugerelateerde aspecten die indicaties aangeven van de manier waarop en binnen welk ruimtelijk beslag havenconomie verder kan groeien. Ook de mobiliteitsaspecten worden hierin begrepen, omdat het onder bepaalde condities als een limiterende factor kan optreden bij verdere havenontwikkeling

⁸ Deze milieuzonering omvat de toepassing van de instrumenten, voortvloeiend uit de resultaten van de beide milieuzoneringsstudies (voor LSO afgerond en geactualiseerd, voor RSO afgerond), waardoor de gebiedsbeheerder (de Maatschappij of het Gemeentelijk Havenbedrijf) in een vroeg stadium wordt geïnformeerd over milieuhinder van (kandidaat)-bedrijven en zij dit als element in de het toelatingsbeleid meeneemt. Deze milieuzonering zorgt er voor dat milieuhinder in de woonkernen rond het zeehavengebied voor de verschillende aspecten binnen aanvaardbare grenzen blijft en de woonkwaliteit er derhalve niet wordt geschaad.

Vanuit dit globaal beoordelende opzet van het plan-MER komen een aantal meer gedetailleerde elementen van de ontwikkeling van de haven van Antwerpen en haar omgeving niet in het plan-MER aan bod. Wanneer noodzakelijk zullen zij in latere project-MER's op hun effecten worden getoetst. Voorbeelden van dergelijke meer gedetailleerde elementen, die mede ten behoeve van de tabel met wel en niet te toetsen effecten in de kennisgevingsnota van het plan-MER kunnen worden aangereikt, zijn :

- de concrete inrichting van de natuurgebieden uit de verschillende natuurvarianten (o.m. ligging van dijken, organisatie van de waterhuishouding, publieke toegankelijkheid, ...)
- de exacte locaties van bijkomende containerinfrastructuur
- de locatie van de tweede zeeluis voor de Waaslandhaven
- de haveninterne organisatie van de wegen en spoorwegen
- de concrete inrichting van de dorpsrandgebieden
- de concrete inrichting en ontwikkelingsacties van de woonkernen rond de haven
- de (her)inrichting van landbouwzones en hun waterhuishouding
- ...



3.7.2. Plan-MER en natuurontwikkeling

Hoe de natuur ingeplant zal worden in en rond de haven, heeft invloed op de afbakening van het havengebied. Alle noodzakelijke en procedurele voorbereidingen moeten worden getroffen om ten laatste bij de afbakening van de zeehaven ook de keuzes voor natuurontwikkelingen te kunnen maken. Elementen voor een opname in een R.U.P. m.b.t. de natuurontwikkeling in en rondom de haven dienen dan ook inhoudelijk en procedureel even goed onderbouwd te zijn als de rest van het havenafbakenings-R.U.P., waarin het wordt opgenomen. Het is daarom van groot belang dat de natuurvarianten eveneens getoetst worden volgens de MER-procedures.

Bijkomend cruciaal gegeven is dat een toetsing en afweging van de natuurontwikkeling in delen van het Linkerscheldeoevergebied zich op het kruispunt bevindt tussen (en tegelijk dienstig is voor) verschillende processen: het strategisch plan voor de haven, de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het geactualiseerd Sigmaplan dat het luik 'veiligheid' van de OS 2010 invult. Voor de OS 2010 heeft de Vlaamse regering onderbouwde keuzes m.b.t. de natuurontwikkeling genomen in juli 2005. Dit kruispuntgegeven zou kunnen worden ondervangen door het organiseren van een bijna autonome evaluatie van de natuurvarianten, in een afzonderlijk MER-natuurontwikkeling met autonomie ten opzichte van elk van deze planprocessen afzonderlijk.

Om meerdere redenen (mogelijke verwarring naar de publieke opinie over meerdere gelijktijdig lopende MER's over (deels) dezelfde gebieden, mogelijke verschillen in conclusies over (deels) dezelfde gebieden, meer complexe en vermoedelijk minder werkbare organisatie van de grensoverschrijdende afstemming van meerdere MER's, ...) is er vanuit de strategische planning voor de haven in overleg met de verantwoordelijke instanties voor het Sigmaplan en de milieueffectenrapportages en met de bevoegde minister, na afweging van de verschillende mogelijkheden, niet gekozen voor een autonome toets van de natuurontwikkeling in een afzonderlijk MER op planniveau.

Er is voor geopteerd om in twee parallelle sporen te werk te gaan.

In een eerste spoor worden de afbakening, het ontwikkelingsperspectief op hoofdlijn en de inrichtingsprincipes op hoofdlijn van de verschillende gebieden uit de natuurvarianten uit de Achtergrondnota Natuur thans binnen het plan-MER voor de haven van Antwerpen getoetst, rekening houdend met een substantiële ontwikkeling van estuariene natuur (145 ha) in delen van het Linkerscheldeoevergebied zoals beslist in het kader van de Ontwikkelingsschets 2010

en daarmee ook in het Sigmaphan. Daarbij wordt voortgebouwd op de Achtergrondnota Natuur, die hiervoor volgens de bevoegde administratie naar aanpak en inhoud voldoende ruim is uitgewerkt. Deze laatste omvat daartoe een voldoende ruim pakket natuurvarianten, waarbij evenwel een voorkeur wordt aangegeven voor deze varianten die effectief voldoen aan de instandhoudingsdoelstellingen en die de beoogde ontwikkeling van estuariene natuur in het kader van de Habitatrichtlijnverplichtingen in de brakwaterzone het best ondersteunen. Deze toets in het plan-MER voor de haven zorgt voor een afdoende onderbouwing van de keuzen voor de uiteindelijke afbakening van de natuur(ontwikkelings)gebieden.

In een tweede spoor, op basis van de recent uitgevoerde onderzoeken over de concrete inrichting van de natuurgebieden in het gebied Hedwige- en Prosperpolder, die de omvang van de benodigde zone voor energiedissipatie binnen het afgebakende gebied voor estuariene natuur, de aard van de waterbouwkundige oplossingen hiervoor, enzomeer aangeven, wordt de concrete inrichting van het grensoverschrijdend natuurgebied Hedwige- en Prosperpolder in een grensoverschrijdend project-MER getoetst. Gelet op de noodzaak van een snelle realisatie hiervan, wordt deze concrete toets eveneens in de loop van 2006 (parallel aan het plan-MER voor de haven) doorgevoerd. Ook voor de overige deelgebieden van de gekozen natuurvariant geldt dat verder bijkomend inrichtingsonderzoek de effectieve realisatie van deze deelgebieden zal voorafgaan.

Door deze aanpak zullen na afronding van het plan-MER voor de haven en het project-MER voor het gebied Hedwige- en Prosperpolder (eind 2006) alle voorgeschreven 'geëvalueerde' bouwstenen voor een beslissing over de natuurontwikkelingen in het kader van de afbakening (welke locatie en - in functie van voorschriften - op hoofdlijn welke ontwikkelingen) aanwezig zijn op het ogenblik dat (in 2007) over de havenafbakening kan worden beslist. Anderzijds zullen alle bouwstenen die nodig zijn voor de concrete inrichting van de estuariene natuur in Hedwige- en Prosperpolder aanwezig kunnen zijn voor deze inrichting begin 2007 zou moeten aanvatten.

3.7.3. Begeleidingsgroep plan-MER / RVR / RUP

De opmaak van het plan-MER, van het ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau en de voorbereidingen voor de opmaak van het afbakenings-R.U.P. worden op regelmatige basis begeleid voor de Begeleidingsgroep plan-MER / RVR / RUP van het strategisch planningsproces. Deze begeleidingsgroep volgt het verloop van de studies op, neemt in voorkomend geval tussentijdse inhoudelijke keuzen die noodzakelijk zijn voor een kwalitatieve verderzetting van de studies en bewaakt de afstemming van deze studies onderling en met de reeds uitgevoerde en/of nog af te ronden deelstudies. Het plan-MER-gedeelte van deze begeleidingstaak verloopt op louter technisch niveau en zonder dat er tussentijdse inhoudelijke keuzen worden gemaakt onder leiding van de opdrachtgever van het plan-MER in een afzonderlijke ambtelijke begeleidingsgroep plan-MER.

4. Opzet, status en inhoud van het tussentijds strategisch plan

4.1. Opzet

Dit tussentijds document in het strategisch planningsproces wordt opgemaakt op vraag van de functioneel bevoegde minister. Het geeft op basis van de thans beschikbare inzichten en consensus en zonder te interfereren met het lopende plan-MER-proces, de actueel voorliggende bouwstenen voor een strategisch plan voor de zeehaven van Antwerpen weer. Nieuwe inzichten of acties die niet in het lopende plan-MER-onderzoek worden getoetst zijn bewust niet opgenomen om geen voedingsbodem voor eventuele betwistingen over niet-getoetste planopties te laten ontstaan.



Voor de samenhang van het geheel, synthetiseren het basisdocument voor het plan-MER en dit tussentijds strategisch plan de thans voorliggende opties uit de beide voortgangsrapporten in één ontwikkelingsperspectief voor de haven van Antwerpen, met integratie van de visie en afstemming van de ruimtelijke concepten en de gewenste ruimtelijke structuur voor zover mogelijk (gelet op de verschillende scenario's voor Linkeroever). Dit tussentijds strategisch plan is dus inhoudelijk **een loutere compilatie van de bestaande stukken, onderbouwd door meer en actuele gegevens**. Hierbij wordt zoveel als mogelijk de haven als één geheel benaderd. Als gevolg daarvan worden op sommige punten die voor een van beide oevers zijn uitgewerkt, wanneer dit zinvol en mogelijk is, toegepast op het geheel van de haven. Het tussentijds strategisch plan bevat ten opzichte van de beide voortgangsrapporten geen nieuwe beleidslijnen of beleidskeuzen.

Vanwege de grote verschillen in bestaande toestand en maakbaarheid van de havendelen op beide oevers, is de benadering ervan in de scenario's die voor toetsing in het plan-MER worden voorgelegd evenzeer verschillend (zie verder). Toch is het van belang de Antwerpse haven in het plan-MER als een geheel te bekijken: de ontwikkeling van de beide oevers vertoont immers meerdere synergetische aspecten en toekomstige verschuivingen van activiteiten tussen beide oevers zijn niet ondenkbaar. Ook voor de integratie naar één ontwerp-strategisch plan is dit een noodzaak.

4.2. Status

Het basisdocument dienstig voor de opmaak van het plan-MER strategisch plan voor de haven van Antwerpen en dit tussentijds strategisch plan zijn belangrijke stappen, maar ook niet meer dan **tussenstappen**, op weg naar de daadwerkelijke verhoging van de kwaliteiten op de Antwerpse Scheldeoevers in en rond de zeehaven. Ze kristalliseren en richten de relevante ingrepen en initiatieven in het gebied naar dit doel.

Beide documenten **bouwen vooral voort op de eerder goedgekeurde** voortgangsrapporten/ontwerp-strategische deelplannen voor de beide oevers en aanvullend ook op nieuwe inzichten en cijfergegevens van de drie integrerende deelonderzoeken (Achtergrondnota Natuur, quickscan mobiliteit, Economische OntwikkelingsStudie) uit 2005. Het geeft een weergave van de bestaande beleidsintenties voor dit gebied, met de reeds genomen opties en de relevante mogelijkheden voor nog te nemen opties, onderbouwd door een actuele gegevensbank voor **de zaken die in het plan-MER worden onderzocht**. Ze zijn als tussentijdse documenten in het strategisch planningsproces **vastgesteld door de centrale**

werkgroep (respectievelijk midden maart 2005 en midden juni 2006). Evident is dit tussentijds strategisch plan daarbij meer geactualiseerd dan het oudere basisdocument. Elementen uit voorheen uitgewerkte tussentijdse rapporten en deelonderzoeken⁹ dienen alleen in het plan-MER mee getoetst wanneer daar in het basisdocument uitdrukkelijk wordt naar verwezen. Omgekeerd zijn sommige cijfers en voorstellen uit het basisdocument en uit dit tussentijds strategisch plan nog van voorlopige aard vermits zij mogelijk in de loop van 2006 nog vanuit af te ronden onderzoeken kunnen worden aangevuld, zoals bijv. uit het plan-MER. In die zin dient dit tussentijds strategisch plan, ook na de bespreking en vaststelling in de centrale werkgroep, beschouwd als een **groeinota**, een richtsnoer ten behoeve van het uiteindelijke strategische plan, maar niet als een afgeronde en exhaustieve bijbel.

Gedurende de eerstkomende periode, waarin het plan-MER verder wordt doorlopen en mede op basis daarvan verdere keuzen in functie van het ontwerp-strategisch plan worden gemaakt, vormt dit tussentijds strategisch plan de **leidraad** voor de toekomstige uitbouw en inrichting van de Antwerpse Scheldeoevers in en rond de zeehaven.

Deel II van dit tussentijds strategisch plan heeft hierbij nu en ook in toekomst een richtinggevend statuut. Het streefbeeld met de uitgangshouding, visie-elementen en de hypothese van ruimtelijke concepten zijn voor de partners van kracht tot ze bij consensus en met een doorwegende verantwoording zouden worden aangepast of verfijnd om toekomstige situaties en mogelijkheden en thans onvoorziene ontwikkelingen kwaliteitsvol te beantwoorden.

Het (tussentijds) strategisch plan heeft in de wet- en regelgeving geen expliciet omschreven juridische status. Het plan vervangt dan ook geen enkel momenteel rechtsgeldig plan in de sfeer van de ruimtelijke ordening. Het gewestplan, B.P.A.'s en ruimtelijke uitvoeringsplannen blijven onverkort van kracht tot zij door een nieuw gelijkaardig plan worden vervangen. Dit tussentijds strategisch plan heeft dus geen enkele rechtstreekse juridische kracht naar de burgers en bedrijven.

Toch zal het tussentijds strategisch plan zich op het terrein en in het overheidshandelen doen gevoelen, vooreerst door de diverse acties die op korte termijn verder zullen worden uitgevoerd (bijv. in het kader van het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand of voor bepaalde mobiliteitsinfrastructuur). Daarnaast zullen waar nodig voorafgaand aan het afbakenings-R.U.P. reeds een aantal rechtsgeldige plannen worden aangepast of vervangen.

4.3. Inhoud en opbouw

Bedoeling is in dit tussentijds strategisch plan, net als in het basisdocument, de inhoudelijke keuzes waarover consensus is gegroeid en groeit op beknopte en heldere wijze te expliciteren en ruimtelijk te integreren.

Een eerste, inleidend deel situeert het planningsproces en het document. Hierin komen onder meer de aflijning van het studiegebied, de plaats van dit document in het proces, het statuut van dit document en de kernelementen van de afgeronde onderzoeken en van de planningscontext aan bod.

De **inhoudelijke integratie** komt tot uiting in deel II, waarin het streefbeeld wordt geformuleerd en uitgetekend. Dit krijgt vorm in visie-elementen (hoofdstuk II.3), ruimtelijke concepten en een gewenste ruimtelijke structuur voor het gehele gebied (hoofdstuk II.4), met bijzondere aandacht daarbij voor scenario's van de gefaseerde ontwikkeling (hoofdstuk II.5). Voorafgaand worden

⁹ Dergelijke werkdocumenten bevatten immers soms onderzoekssporen die niet in de uiteindelijke planopties zijn opgenomen (en waarvan toetsing van de effecten dus overbodig is).

het economisch belang van de haven onderstreept (hoofdstuk II.1) en de uitgangshouding en de essentiële basisvoorwaarden voor dit voorontwerp geëxpliciteerd (hoofdstuk II.2).

De realisatie van dit streefbeeld vergt een waaier aan initiatieven en acties. Deze komt echter in de tussentijds strategisch plan niet aan bod. Het plan-MER zal immers eerst de effecten van de mogelijke opties in hun hoofdlijnen zelf moeten toetsen, vooraleer een gedetailleerd pakket aan acties kan worden opgemaakt om deze te realiseren. Deze zullen dus na de keuzen die op basis van de resultaten van het plan-MER zullen kunnen worden gemaakt, in het ontwerp-strategisch plan worden opgenomen. Net als het basisdocument bevat dit document dus geen actieprogramma.

Een derde deel zet ten behoeve van de lezer de basiscijfers, kengetallen en te raadplegen documenten die in het lopend plan-MER worden getoetst expliciet bijeen.

Een vierde deel geeft ter afronding de krachtlijnen en principes van de beide voortgangsrapporten weer die thans nog steeds actueel zijn en die samen met de inzichten die uit het plan-MER naar voor zullen komen de inhoudelijke basis zullen vormen voor de opmaak van het ontwerp-strategisch plan.

5. Kernelementen uit de actuele beleids- en planningscontext

De relevante elementen uit de beleids- en planningscontext zijn uitvoerig in het ontwerp-deelstrategisch plan RSO en het tweede voortgangsrapport LSO en hun respectievelijke bijlagen weergegeven.

Kernelementen hierin zijn:

- ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
- ruimtelijk structuurplannen provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen
- ruimtelijk structuurplan Stabroek
- het lopende afbakeningsproces grootstedelijk gebied Antwerpen
- het validatiedecreet met betrekking tot Deurganckdok
- de voorlopige afbakening volgens het havendecreet
- de Kaderwet inzake havenarbeid (Wet Major)
- het Europees beleid inzake interne markt en vervoer
 - Witboek over de voltooiing van de interne markt
 - Master Plan
 - Witboek over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid
 - Mededeling van de Commissie van 12 juli 1995, "Het gemeenschappelijk vervoersbeleid: actieprogramma 1995-2000"
 - Groenboek van de Commissie van 20 december 1995
 - Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur van december 1997
 - Transeuropese netwerken TEN
 - De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa (commissie vervoer 8 februari 2001)
 - Het witboek Transport van 2001
- het internationaal en Vlaams natuurbeleid
 - Ramsargebieden: waterrijke gebieden van internationale betekenis voor watervogels
 - Habitat- en vogelrichtlijngebieden
 - Natura 2000 - de habitatrichtlijn en de vogelrichtlijn - omgezet in artikel 36ter decreet natuurbehoud
 - de vaststelling van de eerste fase van het VEN

- Europees en Vlaams waterbeleid
 - Europese kaderrichtlijn water
 - Decreet integraal waterbeleid
- het internationaal en Vlaams milieubeleid
 - Nationale emissieplafonds
 - Het decreet betreffende het plan-MER en het ruimtelijk Veiligheidsrapport
- het Masterplan Mobiliteit Antwerpen
- verordenende plannen
 - Gewestplannen in hun actueel geldige toestand
 - Bijzondere plannen van aanleg (BPA)
 - Gewestelijke uitvoeringsplannen (goedgekeurd): zonevreemd bedrijf Aertssens aan de rand van de haven; fase 1 afbakening zeehavengebied Waaslandhaven en (in opmaak) tweede spoorontsluiting voor de haven; schrappen van de reservatiestrook voor het duwvaartkanaal; mechanische ontwateringsinstallatie van baggerspecie Bietenveld;
- de internationale context
 - Belgisch-Nederlandse verdragen en Vlaams-Nederlandse verhoudingen
 - Langetermijnvisie Schelde-estuarium
 - Memorandum van de Scheldehavens
 - Antwerpen in de Rijn-Schelde delta
 - RoBrAnt
 - Structuurschets voor het landschapspark Kempen - Zeeland
- belangrijke beslissingen van individuele havenactoren

en van recente aard :

- de goedgekeurde Actualisatie Sigma-plan en het plan-MER daarvoor
- ProSes 2010 en de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
- de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens
- het plan-MER over het Masterplan Mobiliteit Antwerpen
- het ontwerp van het gemeentelijk Strategisch ruimtelijk structuurplan Antwerpen
- nieuwe eigendoms- en beheersafspraken Scheldekaaien
- het Landschapspark De Voorkempen.

De voor het verdere planningsproces meest relevante elementen in de plannings- en beleidscontext kunnen als volgt worden samengevat.

Natura 2000 - de vogel- en habitatrichtlijn - omgezet in artikel 36ter decreet natuurbehoud

De Europese regelgeving, omgezet in het decreet natuurbehoud verplicht de lidstaten tot het treffen van maatregelen die de duurzame instandhouding van de Speciale Beschermingszones moeten bevorderen en alle ingrepen of plannen waarvan de uitvoering deze duurzame instandhouding zodanig zou aantasten dat de integriteit van het Natura 2000 netwerk in het gedrang komt te vermijden. Middels een passende beoordeling van deze plannen en projecten dient nagegaan te worden of van dergelijke betekenisvolle aantasting sprake is. De Europese rechtspraak heeft inmiddels bevestigd dat de bewijslast integraal bij de initiatiefnemer ligt. Bij onduidelijkheid over de gevolgen of bij vaststelling van de betekenisvolle aantasting kan de initiatiefnemer - mits dwingende redenen van groot algemeen belang worden aangetoond - enkel het ecologisch minst nadelige alternatief uitvoeren, waarbij ook nog voldoende waarborgen moeten worden gegeven dat de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgevoerd.

Keuzes voor ontwikkeling van economische ontwikkelingen op grote schaal (landbouw, haven) in dergelijke zones kunnen dan ook slechts plaatsvinden indien er voldoende garanties zijn dat die keuzes compatibel zijn met de lange termijnstandhouding van de betrokken SBZ's. Er dient dan ook onderzocht welke kwalitatief ingerichte oppervlakte aan habitats en leefgebieden minimaal moet worden gerealiseerd opdat aan deze randvoorwaarde kan worden voldaan, en opdat economische activiteiten verder kunnen ontwikkelen. Het instrument van een plan-MER (zie een volgend punt) is hiervoor geschikt.

Deze regelgeving heeft directe werking en is dus van toepassing in alle lidstaten van de Europese Unie, ongeacht de omzetting ervan in nationaal recht zoals dat in Vlaanderen in artikel 36ter van het decreet natuurbehoud is gebeurd. De krachtens de richtlijnen te beschermen habitattypes en te beschermen leefgebieden van vogelsoorten hebben niet alleen betrekking op speciale beschermingszones die door de lidstaten bij de EU zijn aangemeld, maar krachtens recente rechtspraak van het Hof van Justitie ook op alle gebieden die objectief in aanmerking komen als speciale beschermingszone.



Vastgelegde natuurcompensaties in validatiedecreet

Het zgn. Validatiedecreet van 14/12/2001 geeft het kader voor de vergunningsmogelijkheid en bijgevolg voor het verderzetten van de werkzaamheden voor de aanleg van het Deurganckdok, nadat de (tweede) stedenbouwkundige vergunning hiervoor door de Raad van State is geschorst. Dit decreet legt tegelijk een aantal definitieve en tijdelijke compensatiegebieden op voor het aantasten van het vogelrichtlijngebied door de werken aan het Deurganckdok. Een aantal van deze gebieden liggen in het bestaand havengebied, waardoor de fasering van de havenontwikkeling en mogelijk ook de definitieve grenzen ervan opnieuw moeten worden bekeken. In het validatiedecreet zijn de werken voor het Deurganckdok en voor de compensaties aangegeven als van dwingend groot algemeen en strategisch belang.

Tegelijk vergt het validatiedecreet de demping van de noordelijke helft van Doeldok.

Het decreet betreffende het plan-MER en het ruimtelijk Veiligheidsrapport

Deze regelgeving (BS 15/2/03) dient ook bij de opbouw van de strategische plannen voor de havens toegepast. Beide instrumenten maken daarbij een volwaardig onderdeel van de opmaak van beleidsplannen en strategische plannen uit. Het plan-milieueffectenrapport (plan-MER) geeft daarbij op het niveau van de globale opties van het beleidsplan¹⁰ of strategisch plan (en niet op het individuele projectniveau, dus abstracter en voortbouwend op bestaand materiaal, met weinig of geen eigen onderzoek) de milieueffecten weer en stelt waar nodig en mogelijk remediërende ingrepen voor. Het ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau (RVR) doet als voorbereiding op het latere ruimtelijk uitvoeringsplan hetzelfde, maar dan specifiek voor de veiligheidsaspecten voor inrichtingen die vallen onder toepassing van de zogenaamde Seveso-richtlijn. Beide leveren bijkomende informatie voor de beleidsmensen om het beleidsplan, zo nodig na bijsturing, uiteindelijk goed te keuren.

De belangrijkste consequentie van het inbouwen van een plan-MER voor het lopende (en reeds ver gevorderde) planningsproces is dat het ontwerp van strategisch plan niet louter kan bestaan uit één visie en één concept die worden uitgewerkt in een actieplan, maar dat - minstens op het niveau van visie en concept - zal moeten gewerkt worden met meerdere fundamenteel

¹⁰

Beleidsplan wordt hier beschouwd als een plan waarin de bevoegde overheid de krachtlijnen van het te voeren beleid uittekent, krachtlijnen die nadien in (o.m. ruimtelijke) uitvoeringsplannen, actieplannen en beheersplannen moeten worden vertaald naar realisatie toe. De term mag niet verward worden met het beleidsplan dat elk havenbedrijf volgens het havendecreet dient uit te werken.

verschillende beleidsscenario's en varianten die als alternatieven in het plan-MER kunnen afgewogen worden. Dergelijk plan-MER dient evident op een globaal niveau opgesteld.

Specifieke regeringsbeslissingen over de havenplanning en het Linkerscheldeoevergebied

Regeringsbeslissingen die van invloed zijn voor het Linkerscheldeoevergebied en dit strategisch planningsproces zijn de beslissingen van 19 en 26 mei 2000 (die de opheffing van Doel koppelen aan verdere concrete havenprojecten), de definitieve vaststelling van het gewijzigde gewestplan in september 2000, de (nadien geschorste) bouwvergunningen voor Deurganckdok, de beslissingen over het tijdelijk bewoningsrecht en het opbouwwerk voor Doel, de beslissing van juni 2002 over flankerende maatregelen en het ontwerpprotocol ter uitvoering van het natuurcompensatieplan uit het validatiedecreet en de oprichting van de Beheercommissie voor deze natuurcompensaties.

Daarnaast is voor het geheel van het strategisch plan uiteraard ook de regeringsbeslissing van 3 juni 2005 over de aanpak van de strategische plannen voor de zeehavens van belang. Hierin wordt op basis van een nota van LIN niet alleen de te volgen goedkeuringsprocedure vastgelegd, maar wordt ook aangegeven dat de strategische plannen een dubbel opzet hebben (het strategisch plan met o.m. een visie, streefbeeld en actieplan en de voorbereiding van een R.U.P. voor de afbakening van het zeehavengebied). Met dit laatste worden uitspraken over de relatie van de omgeving van de zeehaven met haar omgeving niet langer gekoppeld aan concrete projecten, maar aan de visie op hoofdlijn over de ruimte die de zeehaven in beslag kan/zal nemen.

Lange Termijnvisie Schelde-estuarium - ProSes

Vlaanderen en Nederland hebben in 2001 gezamenlijk een lange termijnvisie opgesteld voor het Schelde-estuarium. Belangrijke elementen van de LTV vormen de streefbeelden 2030 voor **natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid**.

In het Tweede Memorandum van Overeenstemming in 2002 spraken beide landen af om gezamenlijk een Ontwikkelingsschets 2010 op te stellen inzake natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid. Deze schets geeft aan welke maatregelen en beleidsinspanningen tot 2010 nodig zijn om het streefbeeld 2030 te kunnen realiseren. De besluiten van de Ontwikkelingsschets 2010 zijn midden december 2004 door de Vlaamse regering vastgesteld en midden maart 2005 in een Memorandum door de bevoegde Nederlandse ministers ondertekend. De inhoud van deze beslissing is evident mede bepalend voor een aantal ontwikkelingen in het Schelde-estuarium in en rond de haven van Antwerpen en zal derhalve mee de inhoud van het voorontwerp van strategisch plan bepalen. Met name zijn van belang de vooropgezette start van de verruiming van de vaargeul, in één slag, voor een getijonafhankelijke vaart van schepen met een diepgang van 13,10 meter voor einde 2007, het afzien van de bouw van een stormstuw, de uitbouw van een reeks Gecontroleerde OverstomingsGebieden en de uitbouw een grensoverschrijdend project van 'robuuste natuur' in Prosper- en Hedwigepolder. In een bijhorend traject naar concretisering zijn van een reeks (grensoverschrijdende) gebieden inzake veiligheid en natuurlijke ontwikkeling in juli 2005 door de Vlaamse regering aangeduid. De inrichting van het gebied Hedwige- en Prosperpolder, deels in Nederland, deels in het Linkerscheldeoevergebied, is hiervoor met betrekking het strategisch plan voor de haven van essentieel belang. De regering heeft dan ook uitdrukkelijk aangegeven dat deze inrichting op zowel de Ontwikkelingsschets 2010, het Sigma-plan als het strategisch plan voor de haven van Antwerpen moet afgestemd zijn.



II. Streefbeeld

1. Het economisch belang van de haven voor Vlaanderen en de regio

Het maatschappelijk en economisch belang van de haven van Antwerpen voor de regio en voor Vlaanderen als geheel kan **moeilijk overschat worden**. De haven van Antwerpen is van alle economische poorten voor Vlaanderen die in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn geselecteerd immers het gebied waarvoor ook ruimtelijk de grootste groeimogelijkheden worden aangegeven. Daarnaast onderstrepen de laatst beschikbare gegevens van de Nationale Bank, verwerkt in de Economische Ontwikkelingsstudie, en van Policy Research Corporation dit economisch belang.

In 2004 is de totale maritieme trafiek doorgegroeid naar 152,3 miljoen ton, hetzij een jaarstijging met 6,6%, en in 2005 opnieuw met een jaarstijging van 5,1% naar 160 miljoen ton. Die maritieme trafiek in 2004 bestaat uit twee hoofdcomponenten (bulk en containers) die elk een wezenlijk deel van het totaal uitmaken en twee kleinere componenten (Ro/Ro en stukgoed). De droge en natte bulk (respectievelijk 27,3 en 35,3 miljoen ton) maken 41% van de totale trafiek uit en zijn sinds '95 licht, met 9% gestegen. De containertrafiek beslaat in 2004 45% van de totale trafiek en bedraagt 68,3 miljoen ton (verpakt in 6,1 miljoen 20-voet containers of TEU); tegenover 25,8 miljoen ton (in 2,3 miljoen TEU) in 1995 is dit een explosieve stijging met 165%. Het vervoerde gewicht per container blijft ongeveer constant op 11,3 ton. Deze 68,5 miljoen ton worden nagenoeg volledig overslagen op ca. 5 km kaden van de in totaal 127 km. Het gewone stukgoed (niet in containers verpakt) bedraagt 17,6 miljoen ton of 12% van de totale trafiek. Ten opzichte van 1995 - toen het nog bijna een kwart van de totale maritieme trafiek uitmaakte - betekent dit een daling met 26%, die zich vertraagd maar gestadig doorzet. De Ro/Ro trafiek tot slot bedraagt in 2004 3,8 miljoen ton, een verviervoudiging tegenover 1995.

De haven van Antwerpen in haar geheel (Rechter- en Linkerscheldeoever) realiseert in 2003 rechtstreeks een toegevoegde waarde van net geen 7,4 miljard euro, hetzij bijna 65% van de toegevoegde waarde van alle Vlaamse zeehavens. De toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen groeide in de periode 1997-2003 met enkele schommelingen rond 2000 in totaal met

21% (precies evenveel als het geheel van de Vlaamse zeehavens). Bij deze rechtstreekse toegevoegde waarde dient daarenboven de onrechtstreekse toegevoegde waarde (die gerealiseerd wordt in de sectoren die aan de havenondernemingen toeleveren) bijgeteld. In 2003 bedraagt die onrechtstreekse t.w. eveneens 6,7 miljard euro en daardoor **de totale rechtstreekse en onrechtstreekse toegevoegde waarde samen 14,1 miljard euro of bijna 5,5% van het Bruto Binnenlands Product van België.**

De directe loontrekkende werkgelegenheid in de haven van Antwerpen kende met 62.727 voltijds equivalenten een piek in 2002. Over de periode 1997-2003 bleef ze behouden op nagenoeg hetzelfde peil. De haven stelt in 2003 rechtstreeks in totaal 61.351 personen tewerk (uitgedrukt in voltijdse equivalenten; het aantal werkende personen - door het toenemend aantal deeltijdsen - ligt hoger). Ten opzichte van 1995 daalde de directe tewerkstelling evenwel met ca. 1.150 eenheden. Deze daling wordt echter (tot voor kort) ondervangen door een stijging van de onrechtstreekse werkgelegenheid. Deze bedraagt in 2002 84.865 voltijdse equivalenten (loontrekkenden en andere statuten samen), hetzij bijna 2.500 meer dan in 1997. Ook hier was 2000 een piekjaar met 91.789 werkenden in de toeleverende sectoren actief. In 2003 valt de indirecte werkgelegenheid terug op 82.313 VTE. De indirecte werkgelegenheid neemt in de periode 1997-2003 dus licht toe met 0,5%. **De totale werkgelegenheid die met de haven samenhangt bedraagt in 2003 145.090 personen, hetzij 7,2% van de werkgelegenheid in Vlaanderen en 3,9% van deze in België.**

In vergelijking met Rotterdam en Zeebrugge, de grootste concurrerende havens in dit deel van de Hamburg - Le Havrerange, scoort de haven van Antwerpen opvallend goed wat betreft de intensiteit van haar activiteiten. Wat betreft de toegevoegde waarde per overgeslagen ton realiseert Antwerpen het drievoud van deze havens, in de periode 1995-2002 is deze evenwel vrij fors gedaald, een verschijnsel dat zich niet of minder in Zeebrugge en niet in Gent voordoet. Wat betreft de werkgelegenheid per overgeslagen ton wordt in Antwerpen 1,5 tot 2,5 maal zoveel gerealiseerd als in respectievelijk Zeebrugge en Rotterdam.

Het bedrag aan nieuwe investeringen in materiële vaste activa groeide in 2001 sterk met 9,3% ten opzichte van 2000. Het bereikte in 2001 een totaal van 1,56 miljard euro, het hoogste bedrag in vijf jaar. Voor de nationale economie bedroeg de corresponderende groei op jaarbasis 0,8%. Sindsdien zit het iets lager en in 2003 bedraagt het 1,47 miljard euro, of 60% van de investeringen in het geheel van de Vlaamse zeehavens.

Het gewicht van de tien grootste bedrijven in de totale resultaten van de haven van Antwerpen bedraagt in 2002 50,0% van de toegevoegde waarde (in 2001 nog 47,0%, de concentratie neemt dus toe) en in 2001 34,2% van de werkgelegenheid en 50,2% van de investeringen. Zeven van de tien bedrijven met de grootste toegevoegde waarde behoorden tot de chemie- of petroleumnijverheid. De tien belangrijkste werkverschaffers in de haven van Antwerpen stelden in 2001 samen 19.285 personen tewerk. Dit was 31,8% van de totale werkgelegenheid in de haven. Acht van deze tien bedrijven waren industriële ondernemingen met Opel Belgium op kop. HesseNoordNatie en het Gemeentelijk Havenbedrijf waren de enige dienstverlenende bedrijven in deze toptien.

Zowel qua gerealiseerde toegevoegde waarde en directe werkgelegenheid in directe investeringen **staat Rechterscheldeoever (2001) in voor driekwart van de resultaten van de Antwerpse haven en Linkerscheldeoever voor een kwart.** Met de ingebruikname van Deurganckdok zullen deze aandelen de komende jaren behoorlijk gaan verschuiven.

2. Uitgangshouding

Het streefbeeld voor de verdere ontwikkeling van de haven van Antwerpen en haar omgeving stoelt op volgende uitgangshoudingen.

2.1. De haven van Antwerpen als een geheel

De haven van Antwerpen bevindt zich niet alleen op twee Scheldeoevers, maar ook op het grondgebied van twee provincies en drie gemeenten. De ontwikkeling van de havendelen op beide Scheldeoevers is historisch gezien dan ook op zeer verscheiden wijzen verlopen.

Vanuit die actuele startpositie wordt echter een verdere ontwikkeling tot **één ruimtelijk en functioneel samenhangend systeem** nagestreefd, met afgestemde en soortgelijke ruimtelijke, infrastructurele, milieu- en leefbaarheidsaanpakken en met gelijklopende vormen van beheer.



Ook voor het ruimere gebied van de beide Scheldeoevers staat op hoofdlijn eenzelfde ontwikkelingsperspectief voorop. De hoofdrol van het gebied kan kernachtig als volgt worden verwoord. Het geheel van het Linkerscheldeoeverbied en van de Rechteroever ten noorden van de Antwerpse kernstad blijft een gemengd gebied met meerdere functies, waarbinnen de zeehavenactiviteiten in de zeehaven de belangrijkste functie is. Vanwege de aanwezige kwaliteiten en de daarvoor ingestelde speciale beschermingszones, is een afdoende en kwaliteitsvolle natuurontwikkeling in relatie met alle andere functies een 'conditio sine qua non' voor een goede verdere ontwikkeling van het gebied.

Binnen dat geheel verloopt de ontwikkeling van **beide delen van de Antwerpse haven** in de tijdshorizon van dit strategisch plan evenwel verschillend. Cruciaal voor deze **eigen accenten** is het verschil in maakbaarheid.

Het havendeel op Rechteroever is in belangrijke mate reeds uitgebouwd. Naar de toekomst staat hier geen ruimtelijke uitbreiding meer voorop, maar economische versterking door inbreiding en verdichting, als dan niet gepaard gaand met herstructurering (van bedrijven, bedrijventerreinen, infrastructuur).

De Waaslandhaven heeft voor de komende periode de grootste ontwikkelingsmogelijkheden, zowel economisch als ruimtelijk. Naar de toekomst staat hier een forse economische versterking voorop, in eerste instantie door opvang van de sterk groeiende containertrafiek, maar tegelijk ook door uitbouw van logistiek en productie. Nieuwe ontwikkelingen inzake infrastructuur zijn hierbij essentieel. Ruimtelijke uitbouw steunt ook hier mee op inbreiding en verdichting, maar kan zeker afhankelijk van de keuze die over de scenario's wordt gemaakt en de economische ruimte die daaruit wordt afgeleid, ook uitbreiding inhouden.

Deze verschillen in maakbaarheid van de beide havendelen en in duidelijkheid in opties binnen de beide planningsprocessen, vertalen zich in een verschil in belang van het plan-MER voor beide oevers.

Voor het havendeel op Rechteroever toetst het plan-MER voor de verschillende aspecten de impact van de haveneconomische ontwikkeling op de beschikbare milieuruimte aan de hand van het gekozen ontwikkelingsperspectief (gewenste ruimtelijke structuur) en zal het waar nodig bijsturende maatregelen formuleren. In ondergeschikt belang kan het plan-MER de effecten van eventuele varianten aangeven.

Voor het havendeel op Linkeroever toetst het plan-MER, waar nodig voorbeeldsgewijze steunend op de varianten, de impact van de haveneconomische ontwikkeling op de beschikbare milieuruimte aan de hand van de effecten die de beschreven scenario's en hun varianten veroorzaken. Waar nodig zal het plan-MER de condities vaststellen voor de

haveneconomische ontwikkeling binnen deze scenario's om die in overeenstemming te brengen of te houden met de beschikbare milieuruimte en zal het plan-MER bepaalde (onderdelen van) scenario's die de beschikbare milieuruimte te buiten gaan uitsluiten. Aldus zal het plan-MER resulteren in een set van aanbevelingen voor het aflijnen van de ruimte die voor economische havenactiviteiten in dit gebied ter beschikking kan zijn en een set van aanbevelingen qua functies en technisch beheer om die economische ruimte maximaal te benutten binnen de grenzen van de beschikbare milieuruimte

Evenwel situeren deze verschillen zich minstens voor een aantal aspecten uitdrukkelijk binnen de hoofdtoets voor het geheel van de haven, waaruit desgevallend bijstellingen en randvoorwaarden voor een of voor beide havendelen kunnen voortvloeien. Met name kan dit het geval zijn voor bijv. mobiliteit en milieuvriendelijkheid.

2.2. Basisvoorwaarde, randvoorwaarden en ruimtelijke uitgangspunten

2.2.1. Basisvoorwaarde volwaardige natuurontwikkeling

De speciale beschermingszones van de vogelrichtlijngebieden zijn een wettelijke norm die bij de verdere ontwikkeling van het Linkerscheldeoevergebied en delen van Rechteroever dient toegepast. Dit geldt voor alle gebruikers van het gebied, dus met name zowel voor de haven als voor de landbouw, die beide op een of andere manier zullen moeten cohabiteren met natuur.

Binnen het strategisch planproces wordt er nu voor gekozen om de achterstand in het passende beheer van de Vogel- en Habitatgebieden snel weg te werken door middel van de opmaak en de voortvarende uitvoering van een Achtergrondnota Natuur (als inhoudelijke basis van het later op te maken Natuurrichtplan) voor deze speciale beschermingsgebieden op Linker- en Rechterscheldeoever. Tevens is recent de overtuiging gegroeid dat de ontwikkeling en implementatie van dergelijk plan een radicaal nieuwe beleidscontext kan creëren waarin verdere haven- en infrastructuurplanning kan plaatsvinden.

Essentieel om te vermijden dat steeds opnieuw onzekerheid over mogelijke havenprojecten ontstaat en compensaties voor bepaalde aantastingen van het vogelrichtlijngebied moeten worden gezocht, is dat voornoemde evenwichtsoefening vooraf en globaal gebeurt, zodat de noodzakelijke natuurontwikkeling **in samenhang en pro-actief** kan worden opgestart. Dit laat toe de verdere ontwikkeling van het geheel van beide Scheldeoevergebieden te steunen op de algemene bepalingen uit artikel 4 §1 van de Vogelrichtlijn en niet langer op de uitzonderingsmaatregelen van artikel 6 §3 van de Vogelrichtlijn, zoals omgezet naar Vlaams recht in het decreet natuurbehoud.

Hiertoe dienen de Achtergrondnota Natuur en de Natuurrichtplannen de volgende ambitieuze doelstelling te realiseren: het ten allen tijde kunnen voorzien van in kwaliteit en kwantiteit voldoende oppervlaktes aan leefgebieden voor door de vogelrichtlijn beschermde vogelsoorten en door de habitatrichtlijn beschermde habitats, opdat de instandhoudingsdoelstellingen voor deze gebieden niet in het gedrang worden gebracht en opdat de speciale beschermingsgebieden blijvend kunnen functioneren als onderdeel van het Natura 2000-Netwerk. Deze op zichzelf staande ambitie, die trouwens niets anders is dan een verplichting waaraan de lidstaten moeten voldoen, biedt echter ook onverwachte opportuniteiten. Wanneer er immers in geslaagd wordt voorafgaandelijk deze achtergrondnota natuur / natuurrichtplannen in werking te stellen door de ontwikkeling van de relevante habitats en leefgebieden voor

beschermde vogelsoorten in het gebied, dan ontstaat wellicht de mogelijkheid om een in ecologisch opzicht veel sterker draagvlak te creëren dat kan toelaten - uiteraard steeds na passende beoordeling, conform artikel 6§3 van de Vogelrichtlijn om de effecten van geplande ontwikkelingen van de zeehavenactiviteiten steeds onder een bepaalde kritische drempel te houden, waardoor de instandhoudingsdoelstellingen en de ontwikkelingskansen van de speciale beschermingszones zelf niet in het gedrang komen.

Om dergelijke doelstelling te kunnen bereiken zullen vrij drastische ingrepen in het gebied noodzakelijk zijn. Het netwerk van ecologische infrastructuur enerzijds en herinrichting van aanzienlijke delen van polders vormen de pijlers van dit plan. Tezamen moeten zij het ecosysteem een grotere weerbaarheid en veerkracht bezorgen die het momenteel niet meer heeft. Dus wordt het de betrachting om binnen afzienbare tijd - binnen een tijdspanne van 2 à 5 jaar - een ecologisch draagvlak te creëren dat sterk genoeg is om mogelijke effecten van infrastructurele ingrepen te kunnen opvangen. Het strategisch planproces is aldus in een fase beland waarin alle prioriteit dient gegeven aan het realiseren van deze randvoorwaarde, die moet toelaten te vermijden dat verdere zeehaven- en industriële ontwikkelingen zullen moeten worden verantwoord in het kader van de uitzonderingsprocedure, zoals voorzien in de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Samenvattend mag derhalve gesteld worden dat de partners van het Strategisch Plan tot het besluit zijn gekomen dat de beste manier om nieuwe procedureslagen, met daaraan verbonden de onzekerheidsfactoren, te vermijden erin bestaat om voorafgaandelijk aan elke verdere beslissing tot uitbouw van het havensysteem een beleid tot uitvoering te brengen waaruit blijkt dat de verplichting tot instandhouding en ontwikkeling van de natuurwaarden waarvoor de aanwijzing of aanduiding als speciale beschermingszone is gebeurd, ernstig wordt genomen. Vermits deze natuurplanning feitelijk reeds aan de gang is (cfr. de studie van de instandhoudingsdoelstellingen, de projectplanningen en realisaties van de natuurcompensaties voor Deurganckdok, de studies voor het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand) zal zich in de praktijk een nauw aansluitend parallelisme tussen de natuurplanning en -realisaties en de economische realisaties voordoen.

Enkel binnen het kader van dergelijk beleid is het zinvol om scenario's tot uitbreiding van het havensysteem te beoordelen. Het kan dan ook niet genoeg beklemtoond worden dat het ganse voortraject dat inmiddels binnen het strategisch planningsproces is afgelegd (zie punt I.3.1) en de inzichten die dit heeft opgeleverd voor verdere besluitvorming binnen dit ruimer perspectief moeten geplaatst worden.

Deze keuze om een voorafgaande 'robuuste' natuur in en rond de zeehaven te realiseren sluit nauw aan bij de opties in en de beslissingen over de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium en zal, eens gerealiseerd, toelaten om voortaan de noodzakelijke economische projecten uit te bouwen zonder risico op tijdsrovende procedureslagen en met een zekere marge zodat de robuustheid van de natuur door individuele projecten niet in het gedrang kan worden gebracht (bijv. voor een eventueel bijkomend getijdendok of sluis op Linkeroever, een eventuele bijkomende dedicated binnenvaartsluis op Rechteroever, ...). Om die robuustheid te bereiken wordt inzake natuurontwikkeling kwantitatief en kwalitatief gecompenseerd wat wettelijk moet gecompenseerd worden (luidens de speciale beschermingszones en de Vlaamse natuurregelgeving) en worden enkele bijkomende acties van natuurontwikkeling, die als 'overcompensatie' zouden kunnen worden aangezien maar die precies die reserve-buffer en dus de robuustheid realiseren (bijv. het behoud van bepaalde delen van Kuifeend), zeer goed geduid, ook wat betreft de meerwaarden die ze bieden. In de overgangsfase van realisatie van de compensatie en uitbouw van die robuuste natuur-

ontwikkeling is het van belang een aantal koppelingen tussen bepaalde economische projecten en bepaalde natuurontwikkelingsprojecten in te bouwen (cfr. combinatievoorstel voor de noord-oostelijke rand) opdat de beoogde robuustheid al niet van in het begin ondergraven zou worden en de beoogde strategie daarmee onderuit gehaald (hetgeen op langere termijn ernstige negatieve gevolgen voor meerdere economische projecten en mogelijk voor de gehele havenontwikkeling zou opleveren).

Niettemin mag niet verwacht worden dat deze 'robuuste natuur' inhoudt dat te allen tijde voor alle aangemelde of relevante soorten de instandhoudingsdoelstellingen volledig zullen worden gehaald. Ook met in achtnaam van bovenvermelde reserve zal dit bij de te ontwikkelen natuurvarianten niet steeds het geval zijn. Er kunnen en zullen immers van nature uit schommelingen in populaties voorkomen, onder meer om redenen van ver buiten het plangebied (bijv. als gevolg van het klimaat, van bepaalde situaties in het buitenland waardoor een bepaald jaar minder of meer vogels komen overwinteren, ..), zodat het wetenschappelijk niet correct zou zijn de lat qua instandhouding op een dergelijk hoog niveau te leggen. De aannames in de instandhoudingsdoelstellingenstudie en de Achtergrondnota Natuur gaan dan ook uit van populaties die gemiddeld over een aantal jaren voorkomen.

Tot slot van dit punt dient onderstreept te worden dat deze pro-actieve aanpak naar robuuste natuur niet alleen voor de verdere havenontwikkeling een essentiële basisvoorwaarde is, maar dat zij eveneens voor de landbouw rond de haven in de speciale beschermingszones van belang is. Daar de instandhoudingsdoelstellingen van deze speciale beschermingszones in welbepaalde delen van het gebied (met robuuste natuur) worden gerealiseerd en opgevangen, hoeft de landbouw buiten deze te selecteren gebieden daar verder geen bijdrage meer voor te leveren. De professionele landbouw kan zich in deze gebieden met grote rechtszekerheid en zonder Europese verplichtingen inzake natuur die hoger liggen dan de algemene bepalingen uit het Vlaamse natuurbehouddecreet verder ontwikkelen.

2.2.2. Randvoorwaarden

Zoals hiervoor aangegeven is één basisvoorwaarde een 'conditio sine qua non' voor alle verdere ontwikkeling in het Linkerscheldeoevergebied en in sommige delen van Rechteroever, met name de volwaardige ontwikkelingsmogelijkheden voor natuur ten behoeve van de aangemelde soorten (met voldoende samenhang, binnen en buiten de haven).

Daarnaast staan zes randvoorwaarden voorop :

- De leefbaarheid van de huidige woonkernen van Zandvliet, Berendrecht, Stabroek, Hoevenen, Zwijndrecht, Kallo, Verrebroek en Kieldrecht dient minstens behouden te blijven op hetzelfde peil als vandaag en waar nodig versterkt. Het sociaal-economisch draagvlak van Kallo en Kieldrecht dient hersteld te worden. De randvoorwaarde van leefbaarheid dient voor de woongehuchten Prosperpolder en Oude Doel op genuanceerde wijze toegepast, zoals verderop aangegeven in punt II.3.2.3).
- De door het zeehavensysteem gegenereerde mobiliteit mag een acceptabel niveau van interne en externe verkeersafwikkeling van en naar de beide Scheldeoevergebieden niet overstijgen.
- Het behoud van een economisch leefbare landbouw in de gebieden die buiten het areaal vallen dat volledig voor de natuur en de haven dient gevrijwaard.
- In functie van de eventuele gewenste dok- en sluisuitbouw dienen minstens de eerstkomende decennia voldoende mogelijkheden en ruimte voor de verwerking (en berging) van baggerspecie te worden voorzien.

- De milieugebruiksruimte die door de Vlaamse overheid voor de sectoren wordt vastgelegd dient in de zeehaven gerespecteerd.
- Integraal waterbeheer dient in de beide Scheldeoevergebieden en hun ruime omgeving een veilige waterhuishouding te garanderen.

De basisvoorwaarde en elk van deze zes randvoorwaarden zijn van dwingende aard: ze stellen enerzijds voorwaarden aan de wijze waarop de ontwikkeling van de Antwerpse zeehaven en de beide Scheldeoevergebieden gebeurt en anderzijds, ook als aan die voorwaarden voldaan wordt, grenzen aan deze ontwikkeling.

2.2.3. Ruimtelijke uitgangspunten - inrichtingsprincipes voor het gebied

Volgende inrichtingsprincipes zijn voor alle gebruikers van de beide Scheldeoevergebieden, met name de woondorpen, de haven, de lokale bedrijventerreinen, de landbouw, de natuur, de recreatie en de infrastructuur, van toepassing :

- 
- de grenzen van de ruimte die ze kunnen benutten worden duidelijk vastgelegd en kwaliteitsvol afgewerkt
 - zuinig ruimtegebruik staat voorop om de beschikbare doch beperkte ruimte zo optimaal mogelijk te gebruiken
 - een hoge kwaliteit in het functioneren en van de verschijningsvorm en het landschap is een basisvoorwaarde voor elke ingreep en voor elke actor
 - interne flexibiliteit binnen de ruimte die (al dan niet verweven met andere) voor een bepaalde functie is voorzien, wordt gegarandeerd.

De inrichting van de beide Scheldeoevergebieden krijgt een hoge kwaliteit. Hiertoe wordt een stedenbouwkundig en landschappelijk inrichtingsplan, met ook een culturele en recreatieve meerwaarde, voor het gebied opgemaakt.

Het belang van een goed **stedenbouwkundig en landschapsontwerp** voor het geheel van de beide oevergebieden dient onderstreept. Een dergelijk ontwerp dient een kwaliteitsvolle nieuwe landschappelijke structuur voor het gebied en de samenhang tussen een reeks bestaande (te behouden/versterken) en een reeks nieuwe (sterk uit te werken) elementen in het landschap aan te geven: bestaande en nieuwe dijken, belangrijke te accentueren zichten en vista's, plaats en aard van bakens, van beeldbepalende wanden en ruimten, enzomeer. Ook culturele elementen die de identiteit van het gebied onderstrepen komen er best in aan bod.

3. Hypothese van visie

Dit deel is nog steeds een **hypothese**, die steunt op de verworven inzichten in de reeds doorlopen processtappen en dat de gegroeide consensus daarin verwoordt. Het plan-MER en het plannings- en communicatieproces in de komende periode kunnen deze hypothese nog verder verfijnen.

De visie formuleert in woorden **het gewenste toekomstperspectief**, de ruimtelijke concepten geven aan hoe cruciale plekken in het gebied ruimtelijk dienen te ontwikkelen om dat gewenste toekomstperspectief op termijn ook effectief te (kunnen) realiseren.

3.1. Hypothese van visie op de positie van de Antwerpse haven in de Hamburg-Le Havrerange

Positionering in de Hamburg-Le Havrerange en de Rijn-Schelde Delta

De haven van Antwerpen positioneert zich internationaal en binnen de Hamburg-Le Havrerange als een van de belangrijkste mainports in de wereld. Ze ontwikkelt binnen haar omgeving van de Rijn-Schelde Delta. Drie elementen staan centraal in die internationale positionering.

- De haven van Antwerpen ontwikkelt zich verder als een **mainport**. Antwerpen en Rotterdam blijven alzo de twee mainports van de Hamburg-Le Havrerange, die samen het leeuwenaandeel van de Noord-westeuropese gateway-functie invullen.
- Binnen de range en de Delta profileert de haven van Antwerpen zich verder als de **meest inlands gelegen haven** (met aanpassingen van de maritieme toegang), de haven met de **meest duurzame modal split** (die nog verder verbeterd wordt) en als **meest omnivalente** ('multipurpose') haven met de ruimste waaier aan belangrijke trafieken (die in stand gehouden wordt en zo mogelijk nog verder verruimd en versterkt).
- Binnen de range en de Delta profileert de haven van Antwerpen zich verder als het **belangrijkste en meest gediversifieerde petrochemisch complex**, het tweede ter wereld. Nieuwe ontwikkelingen in deze sector (evoluties naar hergebruik, naar duurzame grondstoffen, ...) worden op alerte wijze nagestreefd.

Samenwerken waar het kan; concurrentie waar het moet

Op basis van de thans verworven inzichten wordt geopteerd om voor de verdere havenontwikkelingen een evenwicht tussen concurrentie en samenwerking tussen de zeehavens na te streven.

Er wordt door de actoren van uitgegaan dat de Europees geformuleerde streefdoelen op nationaal en gewestelijk beleidsvlak dienen te worden geïmplementeerd. Het **principe van vrij verkeer van goederen en diensten** en het vermijden van concurrentievervalsing staan centraal in de werking van Europa.

Uit de Europese en de Vlaamse beleidscontext blijkt duidelijk dat een ver doorgedreven samenwerking, een artificiële taakverdeling, onderlinge afstemming en complementariteit niet de opties van de regelgevers waren en dat geen garanties of systemen hiervoor worden uitgebouwd. Centraal bij dit gegeven is de uitgebreide economische rol die aan de havens werd toebedeeld. Antwerpen dient conform aan het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen beschouwd te

worden als een poort van Vlaanderen, mainport met een belangrijk multifunctioneel karakter en de ruimste waaier van activiteiten en belangrijke trafieken. Een **gezonde vorm van marktconforme concurrentie** is bovendien een belangrijke stimulans voor efficiëntieverhoging, kostenbewaking en technologische vernieuwing van de haven en is noodzakelijk om de concurrentiekracht van de regio in de Le Havre-Hamburg range te behouden

Op basis van de thans verworven inzichten menen de actoren eveneens dat voor de verdere havenontwikkeling het **ontwikkelen van samenwerkingsverbanden** mogelijk is, zoals dit ook in het Rijn-ScheldeDelta-samenwerkingsverband bestaat. Dit wordt kernachtig uitgedrukt als 'samenwerken waar het kan; concurrentie waar het moet'. In de toekomst dient niet zozeer gestreefd te worden naar afstemming tussen havens dan wel naar bepaalde vormen van samenwerking. Voor de verdere havenontwikkeling zullen echter de marktwerking en concurrentie de basisprincipes zijn en ook in de toekomst blijven. Een volledige afstemming tussen havens of hinterlandverbindingen dient te worden afgewezen, wat niet inhoudt dat er geen samenwerking mogelijk is.

Dit concept betekent op het vlak van samenwerking dat voorzichtige vormen van samenwerking buiten de concurrentiele sfeer op verschillende niveaus kunnen worden georganiseerd. Gezamenlijke promotie of gezamenlijke stellingnames naar de Europese Commissie toe zijn hier mogelijke voorbeelden van. Samenwerking in de niet-concurrentiële sfeer kan in deze domeinen tot een gezond 'level-playing field' en een win-winsituatie leiden. Zo is concurrentie op het vlak van onder meer sociale verhoudingen, milieubeleid en milieuhygiëne, ruimtelijke ordening, veiligheid en Europese regelgeving eerder ongewenst, om te vermijden dat deze voor de samenleving belangrijke aspecten worden uitgehold.

Een onrechtstreekse sturing op basis van verdeling van de investeringen door bijvoorbeeld de uitbouw van bepaalde achterlandverbindingen kan mogelijke concurrentievervalsingen volgens de Europese definitie en juridische problemen inhouden, indien het een sturing van goederenstromen tot gevolg zou hebben. Een verdeling van de investeringen is wel een nuttig instrument te ondersteuning van de vrije marktwerking nadat deze heeft gespeeld.

Dit concept betekent op het vlak van afstemming dat deze alleen op hoofdlijnen wordt nagestreefd. Deze hoofdlijnen zijn een optimale organisatie van de maritieme goederenstroom (opvang en verspreiding over achterland) naar het geheel van Noordwest-Europa, hetgeen een Europese verantwoordelijkheid is, en een rationele uitbouw van de infrastructuur en achterlandverbindingen in functie van de beperkte overheidsmiddelen. Rechtstreekse afstemming, met expliciete taakstellingen én taakverdelingen naar aard en omvang van trafieken en activiteiten, is niet gewenst en juridisch ook quasi onmogelijk. Omwille van de beperkte overheidsmiddelen is **een permanent overlegproces met de betrokken havens** aangewezen. Gelet op de aard van de Delta-Mainport zou dit op middellange tot lange termijn ook voor het geheel van dit havennetwerk wenselijk zijn.

Voor de relaties tussen de Vlaamse havens wordt in elk geval gevraagd de visie uit het Strategisch Plan voor de haven van Antwerpen te integreren in de langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens. De verschillende Vlaamse havens zijn al sinds oudsher gespecialiseerd in verschillende trafieken en de voor- en nadelen van elke haven zijn door de klanten gekend. Het kan niet de bedoeling zijn dat Antwerpen als mainport hierop niet langer actief kan inspelen. Inzake de complementariteit tussen de Vlaamse zeehavens kan een mogelijke stellingname voor de Antwerpse haven zijn:

Antwerpen respecteert de bekommernis van de Vlaamse overheid om het maken van dubbele kosten in meerdere Vlaamse havens waar mogelijk te vermijden. De vrije marktwerking zal

echter bepalen naar welke haven de trafieken uiteindelijk gaan en enkel op deze manier zullen de natuurlijke stromen kunnen worden gevaloriseerd. Onder deze veronderstelling zal het initieel de markt zijn die bepaalt of bepaalde trafieken zich in Antwerpen verder ontwikkelen of niet. De marktwerking en de concurrentie voor belangrijke aspecten van de havenontwikkeling en -beheer zijn en blijven het ordenend principe, aan de overheid wordt gevraagd met deze tendens rekening te houden in haar beleid. Daarbij kan gedacht worden aan het creëren van de noodzakelijke randvoorwaarden voor vrije marktwerking (ruimte, reserveterreinen, duidelijke regelgeving, rechtszekerheid, fiscaal klimaat, mobiliteit, ...). Deze handelswijze houdt rekening met de tijdsdimensie en voorziet een wederzijds engagement van zowel de publieke als de private sector dat garandeert dat investeringen in infrastructuur gebeuren en binnen een bepaalde tijdspanne een voldoende maatschappelijk rendement opleveren.

3.2. Hypothese van visie op de duurzame ontwikkeling in en rond de haven van Antwerpen

Hierna wordt een hypothese van visie op de verdere ontwikkeling van de beide Scheldeoevers geformuleerd. Deze betreft zowel de haven als haar omgeving en de samenhang tussen beide.

Centraal uitgangspunt: de Antwerpse haven als belangrijkste regionale en Vlaamse economische pool

Ook voor deze duurzame ontwikkeling is het centraal uitgangspunt de bijzonder grote economische rol van de haven voor de lokale, regionale en zelfs nationale economie. **De haven dient gevrijwaard te worden als een economisch knooppunt** dat blijvend een **uitermate grote bijdrage levert tot de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de regio** en bovendien een belangrijke terugvloeit naar de overheid genereert. In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen wordt de haven van Antwerpen dan ook terecht bestempeld als poort, als 'de motor voor de Vlaamse economie'. **De eerste en hoofddoelstelling van de haven is de verdere ontwikkeling van haar maritieme, industriële, logistieke en distributiefunctie; er dient met andere woorden gestreefd te worden naar de versterking en verdere uitbouw van het multifunctionele karakter van de haven**, uiteraard met het volle respect voor de principes van zuinig ruimtegebruik en duurzaam ondernemen. Precies dit multifunctionele karakter van de haven betekent in de toekomst een belangrijke troef voor de havenontwikkeling en voor de verbetering van de concurrentiële positie van de haven en haar welvaartscreërend vermogen. Een verdere groei van de haven wordt nagestreefd qua toegevoegde waarde, aantal en aantrekkelijkheid van de arbeidsplaatsen en maatschappelijk zinvolle verplaatsingsstromen van goederen.

Havenuitbouw door duurzame ontwikkeling

In en rond de Antwerpse haven wordt groei (kwalitatief en kwantitatief) door **duurzame ontwikkeling** gerealiseerd. Dit betekent dat de kwaliteiten in het gebied zodanig zijn of worden dat de ontwikkeling van het gebied voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit uit zich in vijf uitgangspunten die zowel op vlak van economie, ruimtelijke ordening als milieu voorop staan :

- niet-afwenteling van lasten
- efficiënt gebruik van natuurlijke en andere middelen en van ruimte
- maatschappelijk relevante toepassing van het voorzorgsprincipe

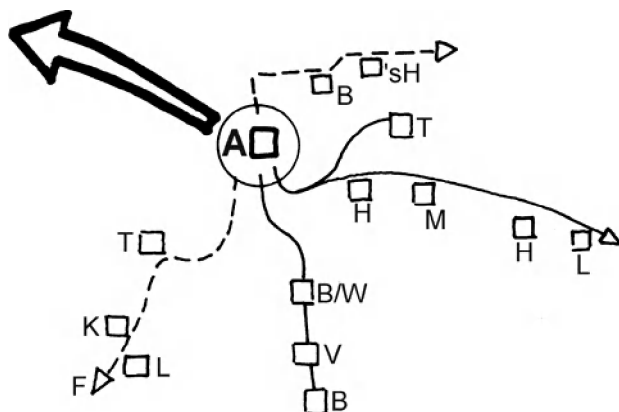
- altijd en overal nastreven van kwaliteit
- steeds rekening houden met de draagkracht van ruimten, organisaties en gemeenschappen, en van het milieu (o.m. door gebruik van de best beschikbare technieken).

De Antwerpse haven: ruimte voor een gebied van blijvend industrieel-logistiek economisch belang

Petrochemie, metaalindustrie en maritieme logistiek van stuk- en bulkgoed in het zeehavengebied vormen daarvan de kern. Deze wordt in toenemende mate versterkt door de ontwikkeling van de Waaslandhaven op Linkerscheldeoever en door de maritieme containerlogistiek die in hoofdzaak aan het Delwaidedok, op de twee Scheldeoeverterminals en op de Linkerscheldeoever functioneert.

De verdere ontwikkeling van haven- en havengebonden bedrijvenactiviteiten wordt de nodige ruimte geboden. Dit betekent op Rechterscheldeoever veeleer verdichten van bestaande ruimten van het bestaande maritiem-industrieel complex en op Linkerscheldeoever hetzelfde, al dan niet gecombineerd met het aansnijden van nieuwe ruimten al naargelang het ontwikkelings-scenario waarvoor zal worden gekozen.

De Antwerpse zeehaven (Rechter- en Linkerscheldeoever) als mainport, met systeem van ondersteunende hinterlandhavens



De Antwerpse zeehaven ontwikkelt zich als mainport met een kerngebied op de Rechter- en Linkerscheldeoever en met hinterlandhavens langs alle aansluitende waterwegen. Dit systeem van hinterlandhavens laat een gedifferentieerde opvang van de verschillende trafieksoorten (met verschillende diepgang en grootte van schepen, verschillende eisen naar beschikbare multimodaliteit, verschillende graden van milieubelasting, enzomeer) toe en daardoor ook een optimale benutting van ruimte en van (investeringen in)

infrastructuur. Het systeem van hinterlandhavens zorgt ook voor een forse verbetering van de modal split in het Antwerpse en de directe omgeving van de haven en voor een minder milieubelastende vervoersketen.

De mainporthaven focust daarbij op de opvang van de intercontinentale zeeschepen die de economisch wenselijke diepgang van de Schelde kan opvangen en van aan- en afvoerende short-sea-shipping rond deze intercontinentale zeeschepen.

De hinterlandhavens vangen, afhankelijk van de capaciteit van hun waterweg, elk voor hun regio delen van de zeevaart en de short-sea-shipping en van (intercontinentale) zeeschepen overgeslagen goederen op binnenschepen op. Dit gebeurt in binnenvaarthavens, watergebonden regionale bedrijventerreinen, distributiecentra en/of containerterminals. Om versnippering naar te kleine ladingpakketten te vermijden, wordt hierbij best gemikt op één hinterlandhaven / terminal per regio, tenzij deze als 'halteplaatsen' langs eenzelfde waterweg kunnen worden bediend. Het betreft in de eerste plaats hinterlandhavens langsheen het zeekanaal Brussel (bijv. Puurs-Willebroek, Vilvoorde en/of Brussel), binnen het economisch

netwerk van het Albertkanaal (bijv. Herentals, Meerhout, Hasselt en Luik) en in Turnhout, de regio die het grootste aantal containers uit de Antwerpse haven langs de weg ontvangt, met een verbinding met kleine containerschepen langs het kanaal Schoten-Dessel. Aanvullend zouden ook de Schelde en Leie richting Frankrijk (cfr. RSV) en in mindere mate Rijn-Scheldekanaal-Maas mee in het systeem kunnen worden opgenomen.

Het havenbedrijf betracht hiertoe de nodige samenwerkingsverbanden en neemt waar nodig en mogelijk, in afspraak met de agentschappen Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart, participaties of doet investeringen in de gewenste uitbouw van deze hinterlandhavens. Het gehele systeem zal een resultante zijn van overheidsingrepen en marktevoluties.

Om een betere modal split te bekomen is tenslotte (minstens voor containers) een intensiever vervoer te water of per spoor vanuit Antwerpen naar Gent zinvol.

Mondiaal voorbeeld van multimodale zeehaven

De haven van Antwerpen ontwikkelt zich verder tot een haven met volwaardige multimodale verbindingen, dit wil zeggen evenwichtig gespreid over de verschillende vervoersmodi, met het hinterland en met havens waarmee functionele relaties worden onderhouden. Vooral voor de meest duurzame vervoersmodi (spoor, binnenvaart en pijpleidingen) worden gefaseerd verbeteringen gerealiseerd, echter zonder de grote knelpunten voor het wegverkeer uit het oog te verliezen. Deze aanpak voert het reeds hoge aandeel van deze meest duurzame modi in de totale goederenvervoersstroom stelselmatig verder op. Antwerpen profileert zich hiermee tot een mondiaal schoolvoorbeeld van een multimodale haven en benut deze troef in het Vlaamse en Europese beleid ten aanzien van de havens. Een verdeling van de goederenstromen (modal split over drie modi) voor het geheel van de haven met 45 % binnenvaart, 20 % spoor en 35 % weg en voor containervervoer met 40 % binnenvaart, 20 % spoor en 40 % weg staat als ambitieuze doelstelling voorop. Zoals aangegeven in de quickscan mobiliteit kan deze gewenste modal split ook verdeeld over de vijf modi die maritieme trafieken verdelen worden uitgedrukt. Ze bedraagt dan voor het geheel van de haven 13 % transshipment, 2 % pijpleiding, 38 % binnenvaart, 17 % spoor en 30 % weg en voor containervervoer 20 % transshipment, 0 % pijpleiding, 32 % binnenvaart, 16 % spoor en 32 % weg ¹¹. Deze ambitie noodzaakt o.m. het opzetten van een alternatief systeem hinterlandhavens en met spoor- en binnenvaarterminals aldaar voor de directe regio, die hinterland is voor ca. 30 % van de containers, en voor andere belangrijke deelregio's in het containerachterland (bijv. de Kempen), die thans nagenoeg volledig langs de weg worden bediend. Deze ondersteunende hinterlandhavens vangen, afhankelijk van de capaciteit van hun waterweg, elk voor hun regio delen van de zeekustvaart en de short-sea-shipping en van (intercontinentale) zeeschepen overgeslagen goederen op binnenschepen op.

Bedrijfszekere nautische toegang

Op duurzame wijze, d.w.z. rekening houdend met de systeemkarakteristieken en de optimale ontwikkeling van het Schelde-estuarium, wordt op korte en lange termijn de economisch

¹¹ Eerder in het strategisch planningsproces heeft de NMBS (thans Infrabel) er regelmatig op gewezen dat het spoorandeel in deze modal split voor haar niet realistisch is. De analyses van de cruciale segmenten en maatgevende periodes in de quickscan mobiliteit geven aan het zogenaamde realistische scenario (met een lager spoorandeel) echter geen substantieel verschil geeft, noch in het geheel, noch voor de enkele spoorsegmenten waarop zich tijdelijk congestieproblemen kunnen voordoen (en waar dan zowieso een oplossing voor gezocht zal moeten worden). De reeds langer vooropgestelde ambitie kan dus worden aangehouden.

wenselijke diepgang verzekerd. Dit is de diepte in de Schelde waaraan de scheepvaart in de haven van Antwerpen behoefte wanneer men rekening houdt met het ecologisch draagvlak zoals dat door (Europese) regelgeving voor alle havens van de Hamburg-Le Havrerange geldt. Het gecombineerde streven naar Toegankelijkheid, Veiligheid en Natuurlijkheid vormt hierbij de leidraad.

De diepgang van de dokken moet op korte en lange termijn gevrijwaard worden. De eerstkomende periode gebeurt dit door baggering, mechanische ontwatering en specieberging (na gepaste aanpak van eventuele verontreiniging) in landschapsbouw in en rond de haven. Een stapsgewijze overgang naar nuttige toepassing van verwerkte specie (bijv. als bouw materiaal) wordt gestimuleerd en ondersteund. Op langere termijn wordt een sterk verminderde slibaanvoer door een geïntegreerd rivierbekkenbeleid stroomopwaarts van de haven als evident beschouwd.

Intensief ruimtegebruik en doelmatig grondbeleid

Bestaande en nieuwe terreinen die in gebruik zijn of komen voor haven- en/of industriële functies worden zo ingericht dat het ruimtegebruik ervan beperkt is en dat zij de vooropgestelde groei maximaal opvangen. Medegebruik van bedrijventerreinen voor vormen van actieve recreatie (bijv. motorcross) is om deze redenen niet gewenst. Hergebruik van leegkomende bedrijfspanden en -terreinen op een intensieve wijze en passend binnen de rol van deelgebieden in de haven (zie desbetreffend concept 'interne differentiëring') wordt gestimuleerd.

Intensief ruimtegebruik heeft ook zijn weerslag op het ruimtebeslag van infrastructuur. Waar mogelijk worden infrastructuur gebundeld en nemen zij zo weinig mogelijk ruimte in.

De eis van intensief ruimtegebruik staat niet alleen voor de haven, maar ook voor de andere ruimtegebruikers van de beide Scheldeoevergebieden (natuur, wonen, landbouw, ...) voorop.

Intensief ruimtegebruik vereist een doelmatig grondbeleid, met een gepast uitgiftebeleid voor bedrijfsterreinen. Concessieverlening en waar nodig wederinkoop blijven hiervoor essentiële technieken.

Volwaardige functies binnen het geheel van de beide Scheldeoeveren rond de zeehaven

De haven vormt een gebied waar in eerste instantie en in hoofdorde de economische functie vooropstaat, zoals bepaald in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Dit neemt niet weg dat in andere delen van de Antwerpse Rechter- en Linkerscheldeoeveren, in de omgeving van de haven, ook de volwaardige woonfunctie in de vorm van woonkernen en stedelijke gemengde woonwijken evenals de natuurfunctie aanwezig zijn en blijven. Ook landbouw blijft in het gebied aanwezig en past zich binnen de speciale beschermingszone in de Europese (natuur)richtlijnen in.

Elk van deze functies moet op de plaatsen waar ze voor de toekomst geselecteerd wordt volwaardig kunnen functioneren; op plaatsen waar ze niet geselecteerd worden zijn ze ondergeschikt. De randvoorwaarden die ze daarvoor tegenover elkaar stellen worden in het strategisch plan opgenomen en op samenhangende wijze uitgewerkt. Dit betekent dat bedrijven op de daartoe geselecteerde bedrijventerreinen binnen de dan heersende milieunormen en -zonerings kunnen opereren zonder dat vanuit hun omgeving druk wordt uitgeoefend om de milieu-effecten van hun activiteiten te temperen. Anderzijds wordt aan die woonkernen die een

blijvende waarde vormen op de beide Scheldeoevers de garantie geboden om de kwaliteit van de directe woon- en leefomgeving op peil te houden of te krijgen. Dit gebeurt echter zonder nieuwe ontwikkelingen richting haven die de milieugebruiksruimte van de haven verder zouden reduceren, zoals te evalueren aan de hand van het ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau. Tenslotte krijgen de niet-geïsoleerde gebieden met huidige of toekomstige natuurwaarden, die ingebed zijn in een netwerk van robuuste natuur, effectieve garanties voor natuurontwikkeling.

Scheiding verkeerssystemen

De haven van Antwerpen kent nu en in de toekomst een grote druk van het wegverkeer. Om hierop ten bate van weggebruikers, bedrijven en bewoners in het hele studiegebied te anticiperen zijn afzonderlijke verkeerssystemen zinvol. Geopteerd wordt om in het gehele gebied de kruisingen van hoofdsporen ongelijkgronds te organiseren van wegen, om doorgaand verkeer te scheiden van bestemmingsverkeer (in de mate van het mogelijke, afhankelijk van de plaatselijke situatie) en om verkeer van en naar bedrijventerreinen te scheiden van verkeer van en naar woonkernen. In het bijzonder dienen hierbij woonkernen van doorgaand verkeer van en naar de haven te worden ontlast.

Regulering verkeersdruk

Zelfs met de vooropgestelde modal split zet de groei van het wegverkeer zich ook in de Antwerpse haven, als er geen bijkomende maatregelen worden genomen, ongetwijfeld door. Om deze groei enigszins in te perken, zowel om congestie tegen te gaan als om de uitstoot van CO₂ en NO_x in te dammen, worden op het geheel van beide Scheldeoevers systemen van gemeenschappelijk vervoer (privé-bedrijfsvervoer en een gericht net van openbaar vervoer) sterk uitgebouwd. Waar mogelijk worden deze multifunctioneel ingezet ten behoeve van de haven en de omliggende woonkernen. Ook worden aantrekkelijke en rechtstreekse functionele fietsroutes tussen de omliggende woonkernen en de verschillende delen van het havengebied langs beide zijden van de kanaaldokken en de Schelde uitgebouwd.

Daarnaast bundelen bedrijven hun goederenvervoerstromen om zodoende de beladingsgraad van vooral de eigen vrachtwagens te verhogen en daarmee (de groei van) het aantal vrachtwagenbewegingen te beperken.

Opwaarderen van landschap en ecologie in en rond haven

Het geheel van beide Scheldeoevers wordt vanuit visueel-landschappelijke en ecologische invalshoek versterkt.

Natuur- en cultuurhistorisch zijn de zeven bestaande polderdorpen (Kieldrecht, Verrebroek, Kallo, Zandvliet, Berendrecht, Stabroek, Hoevenen), de poldergehuchten (Prosperpolder en afhankelijk van het onderzoek naar het overstromingsgebied Oude Doel), de beschermde sites (Lillo, de forten St-Marie en Liekenshoek en de kerk(torens) van Wilmarsdonk en Oosterweel) en de Scheldeoevers samen met de open ruimten in en rond het gebied (polders, bossen van de Brabantse Wal, Kalmthoutse Heide op Rechtoever, Saeftinghe, Blokkersdijk, Grote Geul en het open Waasland op Linkeroever) belangrijke aangrijpingspunten. Om in de haven het net van ecologische verbindingen te optimaliseren, wordt aan de lijnvormige infrastructuur (wegen, spoorwegen, pijpleidingen) waar mogelijk ook een natuurverbindingfunctie gekoppeld. Het beheer van deze groene linten gebeurt op de meest ecologische manier (cfr. bermbeheer).

In het maritiem-industriële landschap gaat bijzondere aandacht naar architecturaal kwaliteitsvolle gebouwen en installaties, zeker op belangrijke zichtlocaties zoals langs de hoofdwegen, in de overgang tussen stad en haven en op de havenranden tegenover de dorpen. De vormgeving en inpassing in de omgeving van de hoofdinfrastructuren en knooppunten (wegen, bruggen, tunnels) is voor het landschap in deze laag cruciaal. De havenranden worden dermate kwalitatief afgewerkt, bebouwd en onderhouden dat er vanuit visueel oogpunt geen buffers nodig zijn; deze zouden de hoge haveninfrastructuren van portaalkranen, fakkels en schoorstenen immers toch niet 'inpakken'. Bovenop deze kwalitatieve randafwerking worden waar nodig buffers uitgebouwd tegen andere vormen van hinder en voor afscherming van nabijgelegen natuurwaarden.

De samenhang in het maritiem-industriële landschap wordt bevorderd door de uitbouw van een samenhangend windturbinepark in de haven, bestaande uit meerdere clusters, dat de gewenste landschappelijke structuur ondersteunt en ook van op verre afstand accentueert.



Aandacht voor landschap, beeld en ecologie is een uitdaging voor elke initiatiefnemer in het geheel van beide Scheldeoeveren. Deze gezamenlijke inspanning moet er toe leiden dat de haven op termijn het aantrekkelijk uitzicht krijgt van een hedendaags en afwisselend havenindustriële landschap ingepast in een sterk woon- en natuurlandschap.

Een vooruitstrevend en wervend imago

Het geheel van de ingrepen en inspanningen en de kwaliteit, samenhang, snelheid en openheid waarmee ze worden doorgevoerd moeten het imago van de haven van Antwerpen op peil houden en zo mogelijk verder verhogen. Dat dynamische, vernieuwende imago van kwaliteit en kordate, doordachte aanpak zal in het bedrijfsleven, bij beleidsmensen en belangengroeperingen en onder de bevolking uitstralen. De vergroting van het draagvlak die dit teweeg brengt, zal de uitbouw en versterking van zowel de haven, de woonkernen als de natuur vergemakkelijken.

3.2.1. Uitwerking visie naar economische aspecten

Voorgaande globale visie kan voor de economische aspecten worden aangevuld met volgende specifieke visie-elementen. De Economische Ontwikkelingsstudie (EOS) levert hier, vanuit haar bepaling van de huidige economische positie van de haven van Antwerpen en randvoorwaarden voor de toekomstige positie, de nodige elementen voor aan.

Inventarisatie van kengetallen volgens een systeembenadering

De EOS is opgebouwd uit verschillende onderdelen, gaande van de inventarisatie van de verschillende kengetallen uit reeds beschikbaar studiemateriaal ¹² tot en met de Multi-Actor Multicriteria Analyse (MAMCA). De rode draad doorheen deze analyse is een logische structuur die van bij de aanvang van de inventarisatie werd gehanteerd en die in [figuur C1](#) wordt weergegeven (de "systeembenadering"). De benadering vertrekt vanuit vier invalshoeken: zeezijde, landzijde, hinterland en netwerk.

Figuur C1: schematische voorstelling van de systeembenadering, met illustratieve invulling

¹² Voor een gedetailleerde bespreking van deze uitgebreide set kengetallen kan verwezen worden naar de EOS.

	Zeezijde	Landzijde	Hinterland	Netwerk
Vraag	- tonnen - containers - aantal schepen - scheepsdistributie	- km kaai - overslagcapaciteit - opslagcapaciteit - oppervlakte voor logistieke, industriële en distributieactiviteiten	vraag naar: - wegvervoer - spoorvervoer - binnenvaart - PM: pijpleidingen	vraag vanuit het netwerk: - densiteit en geografische distributie van netwerkrelaties
Aanbod	- componenten van maritieme toegankelijkheid	- km kaai - overslagcapaciteit - opslagcapaciteit - oppervlakte voor logistieke, industriële en distributieactiviteiten	capaciteit van: - wegvervoer - spoorvervoer - binnenvaart - PM: pijpleidingen	aanbod vanuit de haven: - densiteit en geografische distributie van netwerkrelaties
Impacts	financieel: - havenrechten - toegevoegde waarde - socio-economisch: - werkgelegenheid - ruimtelijk - mobiliteit - milieu	financieel: - toegevoegde waarde - socio-economisch: - werkgelegenheid - ruimtelijk - mobiliteit - milieu	financieel: - toegevoegde waarde - socio-economisch: - werkgelegenheid - ruimtelijk - mobiliteit - milieu	financieel: - toegevoegde waarde - socio-economisch: - werkgelegenheid - ruimtelijk - mobiliteit - milieu

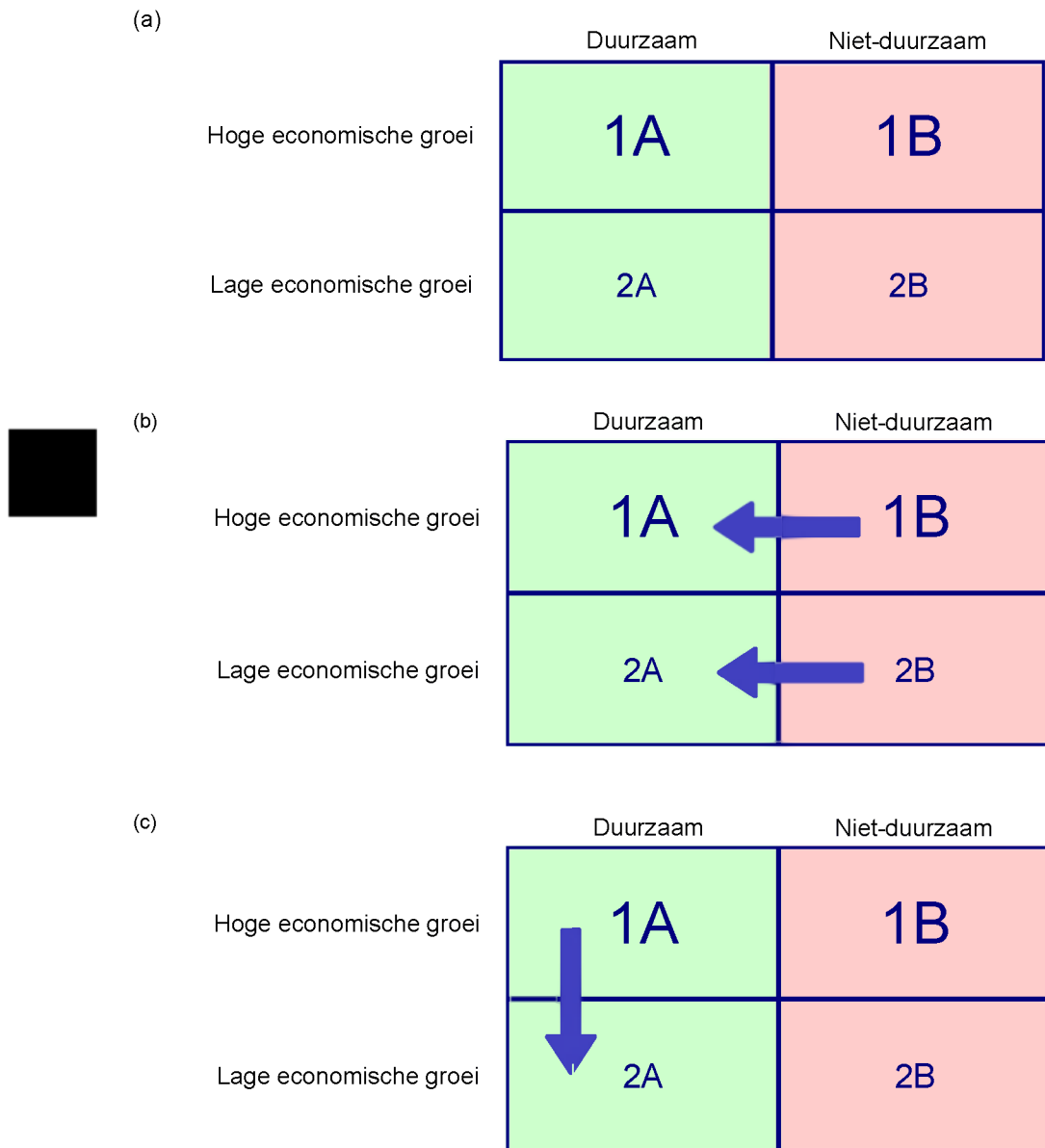
Bron: ECSA 2005

Ontwikkelingsvisies

Een tweede rode draad doorheen de studie is het gebruik van vier ontwikkelingsvisies: 1A, 1B, 2A, 2B :

- 1A: hoge economische groei, d.w.z. goederenbehandeling groeit, industrie groeit, duurzame ontwikkeling, d.w.z. gunstige modal split, goed beheer van ruimte en ecologie
- 1B: hoge economische groei, d.w.z. goederenbehandeling groeit, industrie groeit, niet-duurzame ontwikkeling, d.w.z. ongunstige modal split, suboptimaal beheer van ruimte en ecologie
- 2A: lage economische groei (consolidatie), d.w.z. lage trafiekgroei containers, consolidatie industrie, duurzame ontwikkeling, d.w.z. gunstige modal split, goed beheer van ruimte en ecologie
- 2B: lage economische groei (consolidatie), d.w.z. lage trafiekgroei containers, consolidatie industrie, niet-duurzame ontwikkeling, d.w.z. ongunstige modal split, suboptimaal beheer van ruimte en ecologie.

Figuur C2: vier ontwikkelingsvisies



Bron: ECSA

Figuur C2 geeft (a) de vier ontwikkelingsvisies schematisch weer. (b) Het is duidelijk dat de B-visies, die symbool staan voor niet-duurzaamheid, moeten worden vermeden. (c) Ook rechtstreeks uit de figuur afleidbaar is dat er een verschuiving kan optreden van de ontwikkelingsvisies met een hoge vraag (1A en 1B) naar deze met een lage vraag (2A en 2B) als er aan bepaalde absoluut noodzakelijke voorwaarden niet is voldaan.

Trafiekprognose

De maritieme trafiekprognose is een belangrijk onderdeel van de resultaten van de studie. Op deze trafiekprognose zijn heel wat andere resultaten van de studie gebaseerd. Heel kort samengevat komt het erop neer dat :

- (1) de trafieken tussen 2004 en 2030 zullen toenemen van 151,6 miljoen ton naar 300,7 miljoen ton in het hoge trafiekscenario en van 151,6 naar 229,9 miljoen ton in het lage trafiekscenario
- (2) dat het overgrote deel van de groei zal bestaan uit containertrafieken: van 68,5 miljoen ton in 2004 naar 206,4 miljoen ton in 2030 voor het hoge trafiekscenario en van 68,5 miljoen ton in 2004 naar 157,8 miljoen ton in 2030 voor het lage trafiekscenario.

In tabel C1 en tabel C2 wordt iets meer in detail gegaan.

Tabel C1: trafiekprognose Ontwikkelingsvisies 1A en 1B (hoge groei, miljoen ton)

Trafiek (ton)	2004	2015	2030
Droge bulk	26,9	27,1	27,1
Vloeibare bulk	34,5	35,0	40,0
Containers	68,5	142,5	206,4
Ro/ro	2,0	2,9	4,0
Overig stukgoed	19,7	20,0	23,2
Totaal	151,6	227,5	300,7
Cont.graad	75,9%	86,2%	88,4%

Tabel C2: trafiekprognose Ontwikkelingsvisies 2A en 2B (lage groei, miljoen ton)

Trafiek (ton)	2004	2015	2030
Droge bulk	26,9	22,4	20,7
Vloeibare bulk	34,5	29,0	30,6
Containers	68,5	118,1	157,8
Ro/ro	2,0	2,4	3,0
Overig stukgoed	19,7	16,5	17,7
Totaal	151,6	188,4	229,8
Cont.graad	75,9%	86,2%	88,4%

Bron: ECSA 2005

Belangrijkste cijfermatige resultaten aan de vraagzijde

Een eerste essentieel onderdeel van de studie wordt gevormd door de zgn. "primaire modules". Dit zijn de berekeningen die werden gemaakt op basis van (1) de trafiekprognose en de ontwikkelingsvooruitzichten voor de industrie, en (2) de kengetallen zoals toegevoegde waarde, werkgelegenheid, terugvloeit naar de overheid, enz. Een aantal belangrijke resultaten van de berekeningen in deze primaire modules worden weergegeven in de volgende tabellen:

- tabel C3: toegevoegde waarde en werkgelegenheid, zowel transportgerelateerd, industrie gerelateerd, als totaal. In de tabel wordt een onderscheid gemaakt tussen de situatie bij hoge trafiekvraag en de situatie bij een lage groei. Voor de jaren 2015 en 2030 correspondeert het eerste cijfer dat wordt vermeld met de lage groei en het tweede cijfer met de hoge groeiveronderstelling.
- tabel C4: reductie van de externe kosten ten gevolge van een modal shift. Op basis van de totale trafieken werd berekend met hoeveel € de externe kosten worden verminderd in vergelijking met een situatie zonder modal shift.

Tabel C3: toegevoegde waarde en werkgelegenheid

Transportgerelateerd

Toegevoegde waarde (miljoen €)	2002	2015		2030	
Direct	2.976,7	3.719,5	4.488,9	3.901,5	5.102,5
Totaal	5.940,5	7.340,9	8.859,4	7.700,0	10.070,3

Werkgelegenheid (aantal)	2002	2015		2030	
Direct	32.856	36.183	43.668	36.075	47.179
Totaal	68.804	77.648	93.710	77.415	101.246

Industriegerelateerd

Toegevoegde waarde (miljoen €)	2002	2015		2030	
Direct	4.036,2	4.493,8	5.054,3	5.086,6	6.552,1
Totaal	8.055,0	8.869,0	9.975,3	10.038,9	12.931,4

Werkgelegenheid (aantal)	2002	2015		2030	
Direct	27.707	27.986	27.644	28.311	27.571
Totaal	58.022	60.057	59.323	60.755	59.167

Totaal

Toegevoegde waarde (miljoen €)	2002	2015		2030	
Direct	7.012,9	8.213,3	9.543,2	8.988,1	11.654,6
Totaal	13.995,5	16.209,9	18.834,7	17.738,9	23.001,7

Werkgelegenheid (aantal)	2002	2015		2030	
Direct	60.563	64.169	71.312	64.386	74.750
Totaal	126.826	137.705	153.033	138.170	160.413

Bron: ECSA 2005

Tabel C4: reductie van de externe kosten ten gevolge van een modal shift (in vergelijking met een situatie zonder modal shift).

miljoen €	2015	2030
1A	39,0	51,6
1B	16,1	21,3
2A	32,3	39,4
2B	13,4	16,3

Bron: ECSA 2005

Uitwerking van de aanbodsstrategieën

EOS geeft aan dat vijf grote spanningen tussen vraag en aanbod kunnen verwacht worden.

- **(ECOL): spanning tussen vraag en aanbod in gebieden met ecologische bestemming / uitvoering van ecologische normering aan landzijde/netwerzijde.** De vraag naar gebieden met ecologische bestemming in uitvoering van de Vogel- & Habitatrichtlijnverplichtingen wordt groter indien zou blijken dat ten gevolge de economische

groei binnen het havengebied de beoogde ecologische kwaliteitsdoelstellingen, verbonden aan deze gebieden, onder druk komen. Essentieel is hier efficiënte inbuffering van de kwetsbare gebieden en het nemen van bronmaatregelen om emissies te beperken, o.m. door het gebruik van Best Beschikbare Technieken (BBT) door de industrie.

- **(INFR): spanning tussen vraag en aanbod aan zeezijde/landzijde ingevolge de containerexpansie.** Als 80% van de containercapaciteit van Antwerpen incl. Deurganckdok wordt bereikt (80% van ongeveer 12 miljoen TEU), dan is additionele containerbehandelingscapaciteit vereist, met inbegrip van het hieraan gerelateerde ruimtebeslag en bijhorende aanpassing van de capaciteit van de maritieme toegangsinfrastructuur. In concreto blijkt dergelijke noodzakelijke aanpassing bijv. na de ingebruikname van het Deurganckdok, uit voorbereidend studiewerk en de startnota voor een nieuwe sluis op Linkeroever (AWZ, december 2004). Voor de industrie impliceert deze spanning het voorzien van de noodzakelijke toevoerinfrastructuur om de mogelijke groei van industriële trafieken te kunnen opvangen, in het bijzonder de pijpleidingen.
- **(MOD-S): spanning tussen vraag en aanbod aan hinterlandzijde.** Als de vereiste capaciteit van binnenvaart en spoor tekortschiet, met inbegrip van het netwerk, om de vooropgestelde modal shift te realiseren.
- **(TERR): spanning tussen vraag en aanbod aan terreinen voor uitvoering van economische activiteiten aan landzijde/netwerzijde.** Naargelang vraagscenario 1A of 2A zich voordoet zal het ogenblik waarop een reëel tekort aan terreinen plaatsgrijpt, verschillen. Op dat ogenblik dient enerzijds een activiteitsselectie gedaan te worden binnen de haven, en anderzijds een delegatie naar het netwerk toe, hetgeen niet evident is (behoefte aan intermodale terminals en terreinen).
- **(TOEG): spanning tussen vraag en aanbod aan maritieme vaarvensters bij toegang tot de haven (zeezijde).** In functie van de systematische inzet van grotere containerschepen zal zich een ogenblik voordoen waarop de toegankelijkheid van de Schelde voor grote containerschepen terug moet verhoogd worden (na uitvoering van het thans geplande verdiepingsprogramma), maar met respect voor natuurlijkheid en veiligheid. Er wordt abstractie gemaakt van een scenario waarbij supergrote schepen in de vaart komen die nog maar één of twee havens in Europa aandoen en waarbij al de rest "gefeederd" wordt.

Gedifferentieerde aanbodstrategieën in functie van de spanning tussen vraag en aanbod van terreinen

In functie van deze spanning moet op een bepaald ogenblik (d.w.z. wanneer er een tekort aan ruimte dreigt) een activiteitsselectie worden gedaan en moet er eventueel een delegatie naar het netwerk gebeuren, hetgeen niet evident is. Verschillende aanbodstrategieën zijn mogelijk :

- aanbodvisie 1: de haven als gespecialiseerd overslagcentrum in het bijzonder voor containers, met een gerichte, hieraan direct verbonden logistieke functie, maar met delegatie van andere transportgerelateerde activiteiten en expansie van de industrie aan het netwerk
- aanbodvisie 2: de haven als gediversifieerd economisch knooppunt: overslagcentrum met een brede logistieke functie, en met expansie van de industrie

- aanbodsvisie 3: havenconsolidatie, d.w.z. de expansiemogelijkheden op middellange termijn (2015) zijn de maximale; bij de ontwikkeling wordt voorrang gegeven aan de containersector. De vraag naar industriële terreinen wordt volledig geaccommodeerd op de interne reserves.

Spanningen in het ruimtegebruik

De globale spanning in het ruimtegebruik wordt samengevat in tabel C5. De totale vraag omvat de vraag van de drie hoofdsectoren (maritieme goederenbehandeling, logistiek en industrie), aangevuld met een beperkte ijzeren voorraad. Voor de industrie wordt enkel de vraag naar “nieuwe” investeringen in rekening gebracht, d.w.z. nieuwe bedrijfsvestigingen, op basis van de studie van Nexant (2003). De reeds aanwezige industrie vertoont eveneens een vraag, die echter kan opgevuld worden op de bestaande interne reserves, waarvoor plannen bestaan. Deze interne reserves worden bijgevolg ook niet opgenomen in het aanbod, om dubbeltellingen te voorkomen.

Tabel C5: de ruimtebalans van de haven van Antwerpen, horizon 2030

Sector	Behoefte 2015 (netto)	Behoefte 2030 (netto)
Maritieme goederenbehandeling	201 - 328	275 - 486
Logistiek (+ Logistiek Park Waasland)	306 - 388	354 - 491
Industrie (nieuwe inplantingen)*	28 - 113	56 - 225
Ijzeren voorraad**	140 - 240	140 - 240
Totaal vraag***	675 - 1.069	825 - 1.442
Totaal aanbod****	1.238 (1.141 - 1.384)	1.238 (1.141 - 1.384)
Gemiddelde vraag	872	1.134

Bron: ECSA

* Gebaseerd op Nexant (2003).

** Beperkte ijzeren voorraad van 5 keer de gemiddelde jaarlijkse uitgifte. Zolang er uitgifbare terreinen aanwezig zijn wordt het beschikbaar hebben van een dergelijke ijzeren voorraad nagestreefd; wanneer het beschikbare aanbod uitgeput zou raken, ligt het voor de hand dat ook de ijzeren voorraad wordt uitgegeven (en in dat ultieme geval dan in mindering komt van de vraag).

*** De vraag van de huidige aanwezige industrie (dus uitgezonderd Nexant) wordt opgevuld op de interne reserves, met een lage vraag van 240 ha en een hoge vraag van 480 ha horizon 2030.

**** Afhankelijk van de gekozen natuurvariant, maar hier weergegeven met de varianten die aan de instandhoudingsdoelstellingen beantwoorden, namelijk de varianten A. Informatief is tussen haakjes ook de ruimste bandbreedte in het aanbod aangeduid (het minimumaanbod bij variant D1 en het maximum bij variant B1). Daarenboven kan dit aanbod nog verhoogd worden met een deel (bijv. 60 %, concreet percentage door onderzoek nog nader te bepalen) van de 256 ha reëel uitgifbare interne reserves waarvoor de huidige eigenaars nog geen concreet perspectief hebben. En tot slot is dit het aanbod exclusief Doel en omgeving (ca. 125 ha).

Analyse van deze EOS-gegevens leert dus dat er tot 2015 in het lage vraagscenario en in het hoge vraagscenario geen spanningen te verwachten zijn.

Naar 2030 toe geldt dat in het hoge vraagscenario spanning, en mogelijk een reëel tekort aan ruimte voor economische activiteit zal ontstaan; bij benutting van een vermoedelijk realistisch deel van de interne reserves van 60 % zou een dergelijk tekort bij de natuurvarianten A ca. 54 ha beslaan. Benutting van de omgeving van Doel of van een deel van de ijzeren voorraad kan dit ondervangen. In het lage vraagscenario zal de vraag steeds opgevangen kunnen worden. “Gemiddeld” treedt echter geen spanning op binnen de planningshorizon, maar moet ermee

rekening gehouden worden dat de expansie zal worden gestopt na 2030, aangezien in 2030, bij een “gemiddelde” vraag, de strategische reserve afneemt, en geen verdere terreinen beschikbaar meer kunnen komen, gegeven de huidige afbakening. Met een restant aan aanbod na 2030 van ca. 400 ha, waaronder 150 ha van de interne reserves en 125 ha van Doel en omgeving, zou dit (gerekend aan eenzelfde groeiritme als in de periode 2015-2030) nog volstaan voor ongeveer twintig jaar.

Een specifieke spanning betreft de vraag naar containerbehandelingscapaciteit. **Rekening houdend met de trafiekprognose (de vraag) en de voorziene behandelingscapaciteit van de haven inclusief het Deurganckdok, moet bijkomende containercapaciteit ten laatste tegen 2011 beschikbaar zijn om de vraag te kunnen opvangen.** Dit breekpunt komt overeen zowel met de situatie waarin bij hoge vraag de terminals reeds twee jaar met congestie kampen (de zogenaamde “uiterste rek”, vooraleer klanten naar andere havens overgaan), als met de situatie waarin, bij lage vraag, de congestie op de terminals ingezet wordt en waarbij dan concrete korte termijn vooruitzichten voor additionele capaciteit moeten geboden worden.

Finale conclusies uit het EOS

De analyse van de huidige en toekomstige economische positie van de haven van Antwerpen heeft, dankzij het uitvoeren van de Economische Ontwikkelingsstudie (EOS), informatie opgeleverd voor een aantal essentiële maatschappelijke afwegingen, waarbij elke stakeholder betrokken in het strategisch planningsproces de kennis wordt aangereikt om de lange termijn impacts van een bepaalde ontwikkelingsvisie in te schatten. Bovendien kan elke betrokken partij, vanuit de eigen doelstellingen en maatschappelijke rol die ze speelt, door de aangereikte kengetallen haar eigen beleid en standpunt inzake de duurzame ontwikkeling van de haven van Antwerpen, verder vorm geven. Volgende inzichten en beleidsaanbevelingen zijn alleszins voor de hele gemeenschap van belanghebbende partijen essentieel.

- (1) De EOS heeft een belangrijke set aan kengetallen geïnventariseerd en geplaatst in een geïntegreerde en logische structuur, waarbij naast economische ook ecologische parameters uit de verschillende partiële studies werden opgenomen.
- (2) De trafiekprognose aan maritieme zijde en de groeivoorzichten van de industrie leiden tot het inzicht dat een aanzienlijke economische groei naar 2030 mogelijk is. Afhankelijk van de voorwaarden aan vraagzijde (het laag of hoog groeiscenario) en de keuzes aan aanbodzijde (bijv. keuze van de natuurvariant) worden uiteenlopende spanningen gecreëerd inzake ruimtegebruik. In het lage groeiscenario kunnen alle sectoren binnen de planningshorizon gehuisvest worden binnen het bestaande havengebied en het uitbreidingsgebied cfr. het gewestplan van 8/9/2000, rekening houdend met de noodzakelijk ontwikkeling van een natuurvariant uit de Achtergrondnota Natuur die aan de instandhoudingsdoelstellingen beantwoordt. In het hoge groeiscenario ontstaat mogelijk - met het gewestplan 2000 als referentiepunt - een ruimtetekort binnen de planningshorizon, hetgeen keuzes impliceert inzake de activiteiten die binnen het af te bakenen havengebied kunnen plaatsvinden, en de mate waarin deelgebieden van de gekozen natuurvariant binnen dan wel buiten het uitbreidingsgebied (met referentiepunt gewestplan 2000) gezocht moeten worden. Hierbij is het essentieel dat deze **keuzes inzake het aanbieden van ruimte** gemaakt worden **alvorens de feitelijke ruimtespanning zich stelt** in de toekomst. Immers, op het ogenblik van reële ruimtespanning worden, wegens de schaarsheid aan gronden, aan alle sectoren verdere groeikansen ontnomen, gegeven een universeel gebrek aan terreinen binnen het thans gedefinieerde havenareaal. De brede maatschappelijke gevolgen van deze keuzes worden uitgebreid toegelicht in de studie.

- (3) Gegeven de beperkingen van het huidige ruimteaanbod, kan een **specialisatiestrategie**, gericht op containeroverslag met bijhorende havengebonden logistiek, zinvol zijn. Op lange termijn leidt dit wel tot een mogelijkheid van declustering van bepaalde segmenten uit de industrie en specifieke componenten van de logistieke dienstverlening, waarbij de betrokken industriële activiteiten andere clusters in het buitenland zullen opzoeken. Maar zelfs indien voor een specialisatiestrategie wordt gekozen, kan in een hoog groeiscenario tegen het einde van de planningshorizon ook voor overslagactiviteiten een ruimtebeperking optreden, hetgeen opnieuw een consolidatie (en dus een reëel plafond) van de havenactiviteiten impliceert.
- (4) De vraag die aan het Belgische (maar eigenlijk in hoofdzaak Vlaamse) **netwerk** gesteld wordt, zowel voor intermodale terminals, delegatie van havengebonden logistiek vanuit de haven naar het netwerk, als ketenlogistiek (VAL, EDC's), kan, gegeven het huidige geplande middellange termijn aanbod in het netwerk, niet op positieve wijze beantwoord worden. **Indien de nodige ruimte voor deze ontwikkelingen in het netwerk niet gecreëerd wordt, dan heeft dit negatieve effecten voor het hele economische systeem, met een terugval naar een laag groeiscenario voor de haven tot gevolg.** Voor ketenlogistiek in het netwerk betekent dit concreet dat, afhankelijk van het groeiscenario, een potentiële werkgelegenheidscreatie tussen de 36.000 en 65.000 banen in België verloren gaat. In het geval de nodige economische ruimte wel gecreëerd wordt door het overheidsbeleid, impliceert dit meteen ook dat de overheid op korte en middellange termijn aan additionele vereisten aan aanbodszijde tegemoet zal moeten komen, in het bijzonder de **uitbouw van de containerbehandelingscapaciteit, zowel in de Haven van Antwerpen als in het netwerk**, wanneer breekpunten in de vraag optreden, de uitvoering van de nodige **infrastructuurwerken aan hinterlandzijde** en, wat misschien wel het meest essentiële is: **de ondersteuning van de vorming, met inbegrip van nà-opleiding**, van hooggekwalificeerde arbeidskrachten, welke de verdere duurzame ontwikkeling van de Haven van Antwerpen gestalte zullen geven.

3.2.2. Uitwerking visie naar aspecten van mobiliteit en infrastructuur

Voorgaande globale visie kan voor de mobiliteitsaspecten vanuit de quickscan worden aangevuld met volgende specifieke visie-elementen.

De Antwerpse haven staat momenteel op wereldschaal reeds aan de top wat betreft het gebruik van alternatieve modi (pijpleidingen, spoor, binnenvaart) voor aan- en afvoer van goederen. Duurzame ontwikkeling van de haven betekent dat deze aanpak moet worden volgehouden en nog verder aangescherpt. Ook het vermijden van congestieblokkeringen op het wegennet noodzaken tot dergelijke verdere verschuiving van de modal shift. Zoals eerder in de visie aangegeven, staat als hypothese **een stroomverdeling voor het geheel van de haven met 13 % transshipment, 2 % pijpleiding, 38 % binnenvaart, 17 % spoor en 30 % weg en voor containervervoer met 20 % transshipment, 0 % pijpleiding, 32 % binnenvaart, 16 % spoor en 32 % weg** voorop. De analyses van de quickscan wijzen uit dat andere geformuleerde en minder duurzame modal-splits (basis 2002, realistisch en pessimistisch splitscenario) in de praktijk voor dezelfde knelpunten in cruciale segmenten komen te staan; en dat wanneer die knelpunten weggewerkt worden voor alle modi de bovenstaande modal split haalbaar wordt.

Los van de infrastructurele ingrepen kan men stellen dat de modal split zich zal aanpassen aan de capaciteit die op een bepaald ogenblik beschikbaar is per modus. Om de modal split te beïnvloeden, is het dus van belang zo snel mogelijk capaciteit voor te stimuleren modi ter beschikking te stellen en op te beheersen modi geen overcapaciteiten te voorzien.

Noodzaak van infrastructurele ingrepen

Om op de vraag te antwoorden of er infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn, wordt een synthese gemaakt van het nulscenario (het scenario zonder infrastructurele ingrepen). Onderstaande figuur geeft een tijdslijn weer met daarop per cruciaal segment het eerste moment waarop enerzijds de 75%-grens (grijze vlakken) wordt overschreden en anderzijds de maximale capaciteit (zwarte vlakken). In de vakken worden de hoogste benuttingspercentages weergegeven. Deze percentages geven de verhouding weer tussen de totale belasting en de maximale capaciteit. Voor de binnenvaart wordt niet gewerkt met zwarte vlakken omdat deze modus (in tegenstelling tot de overige) een discontinue capaciteit kent: het maximaal aantal schuttingen kan immers niet worden overschreden ¹³. Voor de overige modi kan dat wel, maar ontstaan er enorme wachttijden.

figuur 1: synthese nulscenario

	BINNENVAART			SPOOR		WEG	
	Kallosluis	dedicated sluizen	gemengde sluizen	Kennedy-spoortunnel	Lijn 27A	Kennedy-tunnel	Frans Tijsmans-tunnel
2002	84	87	66	72	88	122	43
2004	90	86	66	73	95	123	43
2006	95	96	71	81	95	123	43
2008	101	99	74	87	101	123	43
2010	109	100	77	92	106	123	43
2012	114	100	78	97	110	124	43
2014	121	100	82	105	115	124	43
2016	128	100	87	113	120	124	43
2018	131	100	88	119	124	124	43
2020	134	100	90	124	128	124	43

SO 2005

Uit deze figuur kan men afleiden dat infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn. Voor Kallosluis, Kennedyspoortunnel, Lijn 27A en Kennedytunnel zijn deze zelfs vanaf een bepaald moment onontbeerlijk.

Opmerking: omdat iedere tijdsperiode 2 jaar omvat kan het zijn dat de werkelijke overschrijding tussen de tijds categorieën in valt.

Timing van geplande ingrepen

Tegenover de noodzakelijkheid van de ingrepen wordt de timing van de infrastructuurwerken geplaatst. Hiertoe wordt een synthese gemaakt van het infrastructuurscenario (waarin rekening wordt gehouden met zeven capaciteitsverhogende infrastructuuringrepen die van invloed zijn op de cruciale segmenten).

Volgende figuur geeft een tijdslijn weer met daarop per cruciaal segment het eerste moment waarop enerzijds de 75%-grens (grijze vlakken) wordt overschreden en anderzijds de maximale capaciteit (zwarte vlakken). De rode lijnen geven het moment weer waarop infrastructuurwerken

¹³ Illustratief is in de figuur voor de Kallosluis en de dedicated sluizen met de rode cijfers aangegeven wat de verdere evolutie van de trafiek in deze sluizen is ongeacht of de capaciteit dit aankan.

zijn gepland die een invloed hebben op het desbetreffend cruciaal segment. Let wel: de data zijn richtinggevend, veeleer dan absoluut. Het is voornamelijk de volgorde die van belang is.

figuur 2: synthese infrastructuurscenario

	BINNENVAART				SPOOR				WEG		
	Kallosluis	2e sluis LO	dedicated sluizen	gemengde sluizen	Kennedy-spoor-tunnel	Lijn 27A	Liefkenshoekspoor-tunnel	Tweede Haven-ontsluiting	Kennedy-tunnel	Frans Tijsmans-tunnel	Oosterweel-verbinding
2002											
2004											
2006											
2008											
2010											
2012											
2014											
2016											
2018											
2020											

SO 2005

Uit bovenstaande figuur kan men volgende conclusies trekken:

- de infrastructuurwerken die Lijn 27A ontlasten (meer bepaald de Tweede Haventoegang) zouden vroeger moeten gebeuren
- de infrastructuurwerken die Kennedytunnel ontlasten (meer bepaald de Oosterweelverbinding) zou vroeger moeten gebeuren. Voor het niet-havengebonden verkeer blijft de Kennedytunnel een probleem (de maximale capaciteit wordt echter niet meer overschreden)
- wat de overige ingrepen betreft kan algemeen worden gesteld dat de timing goed zit.

Effect van geplande ingrepen

Uit figuur 2 kan men eveneens conclusies trekken over de effectiviteit (probleemoplossend vermogen) van de geplande ingrepen:

- **een 2^e sluis op Linkeroever, ook bruikbaar voor binnenvaart**, lost de problemen van Kallosluis op
- de **renovatie van de Royerssluis** zorgt voor een verhoging van de capaciteit, maar de 75% grens blijft overschreden
- de totale belasting van zowel de 'dedicated' sluizen als de gemengde sluizen blijven boven de 75% grens, **een bijkomende 'dedicated' sluis op rechteroever** lijkt noodzakelijk
- de **Liefkenshoekspoor-tunnel** lost de problemen van de Kennedyspoortunnel op, de effecten op Lijn 27A zijn echter beperkt
- de **Tweede Haven Ontsluiting** lost de problemen van Lijn 27A op; deze is essentieel om het spoorandeel in de gewenste modal split te kunnen behalen
- de **Oosterweelverbinding** lost de capaciteitsproblemen van Kennedytunnel niet volledig op, maar de Kennedytunnel wordt minder gevoelig voor calamiteiten (mede door het vrachtwagenverbod).

Voor de **pijpleidingen** betekent de vooropgestelde modal-split het vrijwaren van ruimte (doorgaande bouwvrije stroken) voor met name bundels van bestaande en toekomstige pijpleidingen (en nastreven van het common-carrier-principe) en dit zowel in de haven zelf als

op de belangrijke verbindingen er naar toe. Gelet op het laagdynamische karakter van ondergrondse hoofdbundels van pijpleidingen, kunnen deze, mits aangepaste en zorgvuldige aanleg en beheer, zeker voor verbindingen van gewestelijk belang en voor de verbindingen naar de haven ook in buitenranden van het havengebied gelegen zijn, zo onder meer in de bouwvrije strook langsheen de oostzijde van A12.

Voor het **spoor** betekent dit naast bovenvermelde infrastructuurwerken vooral het optimaal functioneren van het vormingsstation Antwerpen-Noord als spilpunt in het hele spoornet van de haven en het stapsgewijze voorzien van de nodige ruimte voor een compacte uitbouw hiervan (cfr. combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand). Aanvullend is ook het scheiden van de spoorinstallaties van alle hoofdwegen van belang.

In functie van het wegwerken van het oneigenlijke gebruik van de hoofdweg R2 in de Tijsmanstunnel door lokaal havenverkeer (en specifieke havenvoertuigen) verdient het aanbeveling te onderzoeken of bij de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel het gecombineerd voorzien van een wegtunnel voor lokaal havenverkeer tussen de beide kanaaldokoevers een realistische en efficiënte oplossing zou kunnen zijn.

Voor de **binnenvaart**, die vooral voor containers thans sterk aan belang wint, zijn infrastructureel naast de bovenvermelde te renoveren en nieuwe sluizen vooral de optimalisering van het Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde en de uitbouw van een netwerk van wachtplaatsen verspreid over de haven van belang. Organisatorisch kan een meervoudig en intensiever gebruik van de bestaande infrastructures (de zogenaamde intensivering in de vierde (tijds)dimensie en systemen van verkeersbegeleiding) zinvol zijn om congesties en onnodige uitbouw van nieuwe infrastructures te vermijden. Uiteraard moet dit in een evenwichtsoefening met de leefbaarheid voor de binnenschippers, werknemers en omwonenden gebeuren. Ter verbetering van de leefbaarheid van de binnenschippers is de uitbouw van ligplaatsen waar binnenschepen ook onbemand en voor een iets langere periode kunnen worden aangemeerd zinvol, met name in de nabijheid van de stadskern met zijn veelheid aan voorzieningen.

Daarbij is er vooral nood aan kortetermijn-wachtplaatsen in het noordelijk havendeel en aan ligplaatsen in het zuidelijk havendeel nabij de kernstad. Het onderzoek wijst ook uit dat de thans te verwachten behoefte aan wachtplaatsen voor de eerstkomende jaren zou kunnen worden opgevangen door een optimalisering en herstructurering van de wachtplaats aan Lillobrug en door de inrichting van een nieuwe wachtplaats Noordland in het bestaande en te verruimen wateroppervlak aan de Schelde-Rijnkanaalbocht ten noorden van de gelijknamige brug. Nautisch en technisch is dit op beide plekken mogelijk. Op middellange termijn zijn kwalitatieve ingrepen mogelijk en zinvol die het aantal wachtende binnenschepen in de haven en het afhandelingsritme in gunstige zin behoorlijk kunnen beïnvloeden (Central Barge System, verkeersbegeleiding met het Automatisch Identification System, het initiatief tot uitbreiding met nachtshifts n.a.v. de werken aan de ring en op til zijnde privé-initiatieven tot bundeling van vrachten, met name voor de Rijnvaart). Wanneer dit AIS operationeel is, zal het op makkelijke wijze een permanente monitoring van de reële situatie van de binnenvaart in de haven toelaten, zodat sneller en met een gedetailleerde onderbouwing op behoeften kan worden ingespeeld.

3.2.3. Uitwerking visie naar aspecten van inpassing van de haven in haar omgeving

Voorgaande globale visie kan, zonder exhaustief te zijn, voor de aspecten van inpassing van de haven in haar omgeving worden aangevuld met volgende visie-elementen die specifieke aandacht behoeven.

Opwaarderen van ecologie in en rond de haven

Het visie-element 'opwaarderen van landschap en ecologie in en rond de haven' kan inzake ecologie verder worden verfijnd door te wijzen op het onderscheid tussen de lijnen, plekken en gebieden op Rechterscheldeoevers waar natuur de hoofdfunctie is enerzijds (grote gehelen natuur) en anderzijds waar natuur voorkomt maar in een ondergeschikte of nevenschikte rol (ecologische infrastructuur). Eenzelfde onderscheid komt o.m. ook in het RSV naar voor. Voor beide types, verder toegelicht in de Dienstorder LIN 2002/11 betreffende 'Consolidatie van de inhoudelijke omschrijving en de operationalisering van het begrip 'ecologische infrastructuur in zeehavengebied'', kunnen ecologische kwaliteitsdoelstellingen (uiteraard van verschillend niveau) worden bepaald, nagestreefd en onderhouden.

In de lijnen, plekken en gebieden waar natuur voorkomt in een ondergeschikte of nevenschikte rol kunnen de natuurwaarden doorheen de tijd flexibel aanwezig zijn en in kwaliteit en omvang variëren al naargelang de behoeften en evoluties van de hoofdfunctie aldaar. Tot deze categorie behoren bijvoorbeeld de tijdelijke ecologische infrastructuur in bedrijventerreinen, in het zeehavengebied of langs lijninfrastructuren, kleine landschapschapselementen in landbouwgebieden en in woonkernen, sommige bosbermen en andere buffers.

Grote gehelen natuur

In de plekken en gebieden waar natuur de hoofdfunctie is, zijn de natuurwaarden veel stabiel doorheen de tijd en constant van een relatief hoge tot hoge kwaliteit aanwezig, maar kunnen zij uiteraard qua aard evolueren. Ook andere functies zijn in deze gebieden mogelijk (bijv. vormen van zachte recreatie, aanleg en beheer van pijpleidingen), maar alleen in zoverre zij de hoofdfunctie niet fundamenteel in het gedrang brengen. Zij worden in dit ontwerp-strategisch plan als 'grote gehelen natuur' benoemd. Dit begrip heeft zowel betrekking op bestaande dergelijke gebieden als op gewenste nieuwe. Ook plekken van de ecologische infrastructuur met relatief permanent karakter kunnen als groot geheel natuur worden beschouwd, wanneer ze relatief hoge tot hoge ecologische kwaliteitsdoelstellingen hebben en de 'relativiteit' van het permanente karakter door de feitelijke situatie nagenoeg onbestaande is; buffers die permanent aanwezig moeten blijven nabij woonkernen zijn hiervan een voorbeeld.

Bewust wordt voor deze plekken en gebieden niet de term 'grote eenheid natuur (in ontwikkeling)', GEN of GENO, gehanteerd daar dit een juridisch begrip is dat alleen betrekking heeft op bepaalde gebieden met natuurwaarden die in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) worden opgenomen en daarin als dusdanig worden aangeduid.

Al de grote gehelen natuur behouden of krijgen (in de toekomst) een degelijk natuurgericht beheer opdat hun natuurwaarde en de gewenste habitats erin kwaliteitsvol kunnen worden behouden en verder evolueren in functie van de vooropgestelde kwaliteitsdoelstellingen. Qua juridisch statuut en bescherming kunnen zij echter (in functie van de mogelijkheden en beperkingen voor elke plek of gebied) uiteenlopende vertalingen krijgen. Evident is hun huidig juridisch statuut een van de vertrekpunten bij deze vertaling. In dit tussentijds strategisch plan wordt uitdrukkelijk geopteerd om dit juridisch eindstatuut in de lopende en eerstvolgende fase

voor geen enkel van deze grote gehelen vast te leggen, maar dit pas te doen nadat de gewenste grote gehelen natuur effectief tot een behoorlijk kwaliteitsniveau zijn ontwikkeld. Gelet op de tijd die voor dergelijke natuurontwikkeling noodzakelijk is en op de timing van het komende integratieproces van de beide deelstrategische plannen, zal dit ten vroegste in de periode dat het strategisch plan voor de gehele haven van Antwerpen wordt vastgesteld en goedgekeurd kunnen gebeuren, maar mogelijk pas nog later.

Het juridisch eindstatuut van de grote gehelen natuur kan, maar hoeft niet, - en aanvullend op de algemene zorgplicht van het Vlaamse natuurbehouddecreet - uit een combinatie van meerdere elementen bestaan, met name :

- planologische (cartografisch aangeduide) bestemmingen of (tekstuele) bepalingen in voorschriften
- opnames in afbakeningen ingevolge Vlaamse regelgeving en
- opnames in afbakeningen van speciale beschermingszones ingevolge Europese regelgeving.

Volgende paragrafen werken deze drie elementen verder uit.

Qua planologische bestemmingen en bepalingen in voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan ligt een hele waaier van mogelijkheden open.

- Een groot geheel natuur kan een bestemming van natuurgebied of natuurreservaatgebied krijgen, of een andere groene bestemming (park, kasteelpark, zone voor permanente ecologische infrastructuur, groene bufferzone, ...).
- Het kan bovenop een andere bestemming (bijv. woon-, agrarisch-, industrie-, zeehavengebied) in een overdruk worden aangeduid, met een bijhorend voorschrift dat het behoud, de bescherming en het natuurgericht beheer ervan aangeeft en dat de toegelaten werken en handelingen nauwkeurig omschrijft. Deze werkwijze kan voor grote gehelen natuur alleen van toepassing zijn op de 'ecologische infrastructuur met een relatief permanent karakter' conform het RSV/Dienstorder.
- Het kan desgevallend zonder enige aanduiding op kaart in de tekstuele voorschriften van een dergelijke andere bestemming op dezelfde voorgaande wijze worden vernoemd; gelet op het beoogde stabiele karakter van de natuurwaarde is deze mogelijkheid alleen zinvol als tekstueel zeer duidelijk en ondubbelzinnig kan omschreven worden over welke plek of gebied het precies gaat. Ook deze werkwijze kan van toepassing zijn op de ecologische infrastructuur met een relatief permanent karakter, maar voor de leesbaarheid van de kaart is dit minder aangewezen ¹⁴. Beide voorgaande passages zijn dus niet van toepassing op structurele natuurelementen.

Qua opnames in afbakeningen ingevolge Vlaamse regelgeving kan elk groot geheel natuur slechts in één afbakening worden opgenomen. Gelet op de aard/kwaliteit en het ecologisch belang van het groot geheel natuur zelf en de relatie die het (wenselijk) heeft met zijn omgeving liggen hiervoor meerdere mogelijkheden open.

- Voor grote gehelen natuur van zeer hoge kwaliteit en/of omvang, ligt opname in de afbakening van de natuurlijke structuur en dus als GEN of GENO in het VEN voor de hand.
- Voor grote gehelen natuur met wat lagere kwaliteit en/of kleinere omvang is opname in een gebiedsdekkende afbakening van een stedelijk gebied of in een zeehavengebied eveneens een mogelijkheid (al dan niet permanente ecologische infrastructuur in de haven). Hierbij moet onderstreept worden dat opname in een dergelijke afbakening in principe los staat van de bestemmingen of voorschriften uit voorgaande alinea over planologische bestemmingen.

¹⁴ Met een voorschrift dat minder strikt is en dat flexibiliteit toelaat is deze werkwijze buiten de grote gehelen natuur voor ecologische infrastructuur met een tijdelijk karakter zeker ook toepasbaar.

- Een andere mogelijkheid is de aanduiding als Natuurverwevingsgebied of Natuurverbindingsgebied.
- Een laatste mogelijkheid is natuurlijk dat een groot geheel natuur in geen enkele degelijke afbakening wordt opgenomen.

Qua opnames in afbakeningen van speciale beschermingszones ingevolge Europese regelgeving zijn er in principe vier mogelijkheden, die in belangrijke mate mee bepaald worden door de feitelijk aanwezige kwaliteit van de natuurwaarden en de daarmee samenhangende al dan niet opname in de hiervoor erkende en regelmatig geactualiseerde survey van de Europese Commissie.

- Het groot geheel natuur kan geheel of gedeeltelijk in een Vogelrichtlijngebied worden opgenomen in functie van bescherming van habitats die bepaalde te beschermen vogelsoorten nodig hebben; aan elk dergelijk opgenomen Vogelrichtlijngebied zijn welbepaalde instandhoudingsdoelstellingen gekoppeld. Maar zij staan in principe los van de bestemming van het gebied.
- Het kan geheel of gedeeltelijk in een Habitatgebied worden opgenomen in functie van bescherming van een bepaald type habitat an sich of als leefplek voor andere te beschermen plant- of diersoorten dan vogels.
- Het kan zowel in Vogelrichtlijngebied als in Habitatgebied worden opgenomen.
- Een laatste mogelijkheid is natuurlijk dat een groot geheel natuur in geen enkele dergelijke afbakening wordt opgenomen.

Voorgaand overzicht mag duidelijk maken dat er een hele waaier aan combinatiemogelijkheden voor een juridisch eindstatuut van elk groot geheel natuur voorligt en dat hierover best verder grondig wordt nagedacht alvorens een degelijke en samenhangende beslissing ter zake kan worden voorgesteld en genomen op basis van de dan aanwezige kwaliteiten.

In principe liggen daarbij heel wat combinatiemogelijkheden open. Evenwel zullen daarbij ook, met name voor de grote gehelen natuur die thans reeds in een speciale beschermingszone zijn opgenomen, bepaalde beperkingen aanwezig zijn. Immers, de Europese regelgeving terzake onderwerpt het eventueel wijzigen, verschuiven of schrappen van dergelijke speciale beschermingszones aan strikte voorwaarden. Niet alleen moet ondubbelzinnig aangetoond kunnen worden dat er groot openbaar belang in het geding is; ook mag er geen alternatieve mogelijkheid of andere plaats mogelijk zijn om dat belang te realiseren.

Conclusies uit de Achtergrondnota Natuur

Op basis van de analyse van de bestaande toestand en de huidige knelpunten, en de uitwerking van de doelstellingen die een duurzaam voortbestaan moeten kunnen garanderen, geeft de Achtergrondnota Natuur het toekomstbeeld voor de natuur in en rond de haven weer.

Op rechteroever is dat beeld goed omlijnd, aangezien er daar geen keuze gemaakt moet worden tussen ruimtelijke scenario's die aan de gestelde doelstellingen kunnen voldoen. **De preliminaire natuurtechnische invulling van het Opstalvalleigebied en het behalen van de kwaliteitsdoelstellingen ervoor maakt de verdere economische ontwikkeling mogelijk in en rond internationaal en/of regionaal beschermde gebieden.** Voor alle gebieden die deel uitmaken van de natuurlijke structuur en van de ecologische infrastructuur geeft de Achtergrondnota doelstellingen weer. Voor de invulling van de doelstellingen van de Habitatrichtlijn zijn op rechteroever maatregelen nodig, die - op de inrichting van een inlaag in VEN-gebied na - alle binnen de contouren van het afgebakende Habitatrichtlijngebied vallen.

Inrichting en ontwikkeling ten gunste van deze habitats is op rechteroever in alle slik- en schorgebieden vereist.

Voor het Linkeroevergebied zijn verschillende natuurvarianten opgemaakt. Er is dan nagekeken of ze volstaan om aan de natuurverplichtingen (zowel Vogelrichtlijn- als Habitatrichtlijnverplichtingen) te voldoen. Bij de opmaak van de natuurvarianten stonden in een eerste fase de Vogelrichtlijnverplichtingen (oppervlakte van diverse habitats) centraal. Daarna diende er uiteraard een toetsing te gebeuren t.o.v. de Habitatrichtlijnverplichtingen. Vooral het creëren van voldoende slik en schor blijkt een cruciale factor te zijn. Slechts de A- en B-varianten kunnen invulling geven aan de gecombineerde instandhoudingdoelstellingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De A-varianten scoren hierbij 'goed' tot 'zeer goed', de B-varianten 'behoorlijk'. Het nastreven van een 'robuuste' natuur, in de zin van de Ontwikkelingsschets 2010, moet een degelijke optie voor de toekomst bieden. In functie van het creëren van dergelijke 'robuuste' natuur kunnen echter enkel die natuurvarianten overblijven die minstens 'goed' scoren. Varianten die 'behoorlijk' scoren kunnen immers onvoldoende garantie bieden op duurzame instandhouding, rekening houdend met mogelijke verdere economische ontwikkelingen. Voor linkeroever wil dit zeggen dat **enkel de A-varianten in aanmerking kunnen komen om verder te worden beschouwd**. In functie van de doelstellingen voor de Habitatrichtlijn is dus ook op linkeroever in alle mogelijke toekomstvisies inrichting en ontwikkeling ten gunste van deze habitats in alle slik- en schorgebieden vereist.

Op beide oevers is het duurzaam voortbestaan van de internationaal en regionaal beschermde natuurwaarden verder afhankelijk van de inrichting van de overblijvende natuur- en groengebieden, en van de goede (uit)werking van de ecologische infrastructuur binnen het afgebakend zeehavengebied. De netwerkfunctie van deze gebieden in de economisch sterk ontwikkelde haven moet gegarandeerd blijven.

De kwantitatieve, kwalitatieve en ruimtelijke doelstellingen van de Achtergrondnota Natuur moeten garant staan voor het bereiken van een 'robuust' natuurlijk systeem, waardoor een duurzame cohabitatie van economie en natuur gerealiseerd kan worden.

Leefbaarheid van kleinere woongehuchten

De randvoorwaarde van leefbaarheid van de dorpskernen dient voor enkele kleinere woongehuchten, met name in de noordelijke rand van het Linkerscheldeoevergebied, genuanceerd.

De leefbaarheid van het huidige gehucht Oude Doel, dat naar alle waarschijnlijkheid te midden het uit te bouwen nieuwe noordelijke groot geheel estuariene natuur en grenzend aan het energiedissipatiegebied van Scheldewater (cfr. de regeringsbeslissing over de Ontwikkelingsschets 2010/Sigma en de natuurvarianten uit de Achtergrondnota natuur) komt te liggen, zou op zich gegarandeerd kunnen worden, en het onderzoek over de concrete inrichting van deze gebieden geeft ook aan op welke wijze deze functie van Ouden Doel combineerbaar is met deze natuur- en energiedissipatiefunctie.

Het goedgekeurde principe 27 voor het Linkerscheldeoevergebied garandeert een gezond en aangenaam leefklimaat voor de bevolking in het gehucht Prosperpolder. De leefbaarheid van het landbouwgehucht is in zijn huidige vorm niet meer te garanderen: de meeste landbouwbedrijven in Prosperpolder zullen immers bij de uitvoering van de regeringsbeslissing over de Ontwikkelingsschets 2010/Sigma, waardoor het gehucht aan zijn meeste, zoniet alle zijden, omringd zal worden door nieuwe estuariene natuur en/of andere grote gehelen natuur,

hun landbouwgronden verliezen. De leefbaarheid van het gehucht voor zijn bewoners, woningen en resterende landbouwbedrijven die meer westelijk gelegen gronden bewerken, dient in deze nieuwe toekomst blijvend gegarandeerd te worden. Maar de wijze waarop dit kan gebeuren zal eveneens afhangen van het verdere onderzoek over de concrete inrichting van deze gebieden en van de andere delen van de 'robuuste natuur' in die omgeving zoals in de A-scenario's van de Achtergrondnota Natuur aangegeven, dat moet uitwijzen op welke wijze dit combineerbaar is met voornoemde natuur- en energiedissipatiefunctie. Het plan-MER zal de effecten voor de leefbaarheid van Prosperpolder toetsen en de maatregelen aangeven die bij de concrete inrichting van deze gebieden nodig zijn om de leefbaarheid van het gehucht te garanderen .

Voor wat Doel betreft wordt er van uitgegaan dat de eerdere beslissingen van de Vlaamse regering (van 20 januari 1998 en 19 mei 2000) gehandhaafd blijven, namelijk dat voor Doel een uitdovingsbeleid geldt, gekoppeld aan een tijdelijk woonrecht en een sociaal begeleidingsplan. Het feit dat de locatie Doel binnen de planperiode van het strategisch plan haar functie als woonkern verliest (en dit voor elk te bestuderen scenario van het strategisch plan, inclusief de referentiesituatie) volgt met andere woorden rechtstreeks uit reeds beslist beleid.



4. Hypothese van ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur

4.1. Hypothese van ruimtelijke concepten

Navolgende concepten geven aan met welk doel of perspectief cruciale plekken en gebieden in het geheel van beide Antwerpse Scheldeoevers, in en rond de haven, dienen te ontwikkelen om de voorgaand geschetste hypothese van visie op het terrein te realiseren. De essentiële onderdelen van het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand zijn er in opgenomen. De ruimtelijke concepten vormen bouwstenen voor de gewenste ruimtelijke structuur. Deze zijn richtinggevend.

Een duidelijk begrensde en verdichte haven, met zes zeetoegangen



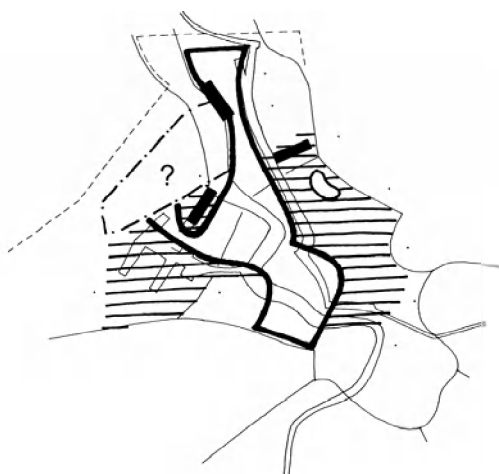
De ruimte die de haven inneemt is geconcentreerd rond het kanaaldok met zijn zijdokken en aan de thans aanwezige getijdenkaaien op Rechteroever en rond het Waaslandkanaal en het insteeddok of, afhankelijk van de keuze over de scenario's, de insteeddokken op Linkeroever. Conform het regeerakkoord wordt de ruimte voor zeehavenactiviteiten voor de planhorizon van dit strategisch plan begrensd. Een voorstel op hoofdlijn voor dergelijke begrenzing is Scheldelaan, Rijn-Scheldekanal en Kanaaldok, het systeem van A12, de omgeving van Noorderlaan, de geplande Oosterweel-

verbinding, E34 behoudens de inham rond Groot Rietveld, Kallo en de Zuidelijke Groenzone-oost (deze laatste afhankelijk van juridisch statuut als ecologische infrastructuur of natuurgebied) en de lijn Aven Ackers-Spaans Fort-Drijdijck. De noordelijke grens in het Linkerscheldeoevergebied is afhankelijk van de keuze van de scenario's en van de natuurvarianten. Gedurende de planhorizon van dit strategisch plan maakt de petroleumcluster van Petroleum-zuid deel uit van de zeehaven. Al deze grenzen worden op een kwaliteitsvolle wijze afgewerkt.

In de verdichte haven zijn een groot aantal activiteiten samengebald op een beperkte ruimte. Verdichting van bedrijventerreinen wordt waar mogelijk doorgevoerd. Met name in de grootste nog te ontwikkelen zones, rond R2 op Linkeroever, rond Deurganckdok, in de logistieke parken Waasland en Schijns, wordt dit gerealiseerd.

De getijdenvrije delen van de haven beschikken met de twee noordelijke en twee centrale sluisen op Rechteroever en met Kallosluis en een tweede zeesluis voor de Waaslandhaven over zes toegangen vanuit de zeezijde.

Interne differentiëring met containerpolen, een meer milieubelastende kern en een rand van lichtere activiteiten



De kern van de snelgroeijende containertrafiek vindt vooral in enkele polen verdeeld in het noordelijke havengebied een plaats, met name aan de thans aanwezige getijdenkaaien aan Zandvlietsluis, aan Delwaidedok en Deurganckdok en, afhankelijk van de keuze over de scenario's, aan een bijkomend insteeddok op Linkeroever.

Voortbouwend op de hoofdlijnen van de bestaande toestand ontwikkelt de petrochemische cluster verder tussen Scheldeboorden en kanaaldok enerzijds, Waaslandkanaal anderzijds en in Zwijndrecht. Nieuwe meer milieu-

belastende activiteiten (bijv. open overslag van droge bulk) worden op gepaste plaatsen binnen deze strook gevestigd.

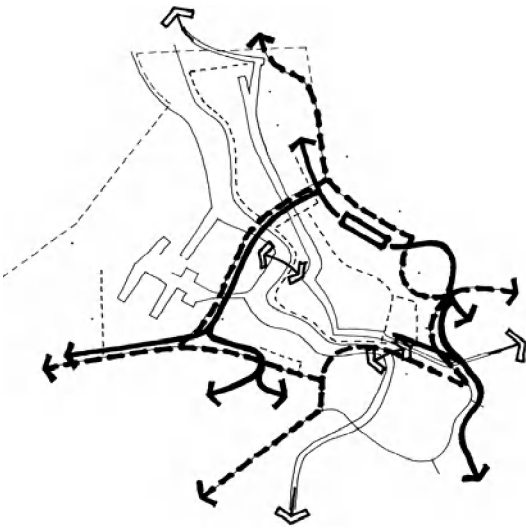
In de ruime randzone tussen kanaaldok/Oosterweel-eiland en A12/oostelijke havenspoorlijn aan Noorderlaan op Rechteroever en ten zuidwesten van het Waaslandkanaal op Linkeroever vinden vooral in verhouding lichtere activiteiten, zoals stukgoed-, auto- en containeroverslag, metaalverwerkende industrieën en de logistieke parken Waasland en Schijns een plaats. Meer milieubelastende activiteiten in deze randzone nemen de nodige voorzorgen om geen onevenredig groot deel van de milieugebruiksruimte op te sloppen; voor de woonkernen hinderende elementen worden er in de mate van het mogelijke, overeenkomstig de vigerende regelgeving, langsheen het concessie- en vergunningenbeleid vermeden.

Deze nagestreefde differentiëring krijgt in hoofdzaak vorm in de dynamische toepassing van een milieuzoneringsstelsel bij het concessiebeleid, als een hulpmiddel om de vigerende (Vlarem)wetgeving vlotter, efficiënter en vooral sneller, reeds van bij de overwegingen van toewijzing van bepaalde terreinen te kunnen toepassen (een dergelijk stelsel is voor het gehele havengebied uitgewerkt in de milieuzoneringsstudie); het Ruimtelijk Veiligheidsrapport op planniveau geeft hiervoor voor het aspect veiligheid het kader aan.

Een uitzonderingsplek in deze ruime randzone is de omgeving van Hooge Maey op Rechteroever die met de nodige voorzorgen verder als een milieucluster wordt uitgebouwd. De bestaande verwerkingsfabriek van industrieel afval en de huisvuilstortplaats worden hiervoor op de site Bietenveld in eerste instantie aangevuld met een mechanische verwerkingsinstallatie van baggerspecie. Zo mogelijk functioneert deze installatie voor het geheel van de Antwerpse haven en komt er ook bedrijvigheid om ontwaterd slib tot bouwstoffen of andere vormen van nuttige herbruik te verwerken. De Zandwinningsput wordt, aanleunend tegen de stortberg van Hooge Maey, als definitieve berging van verontreinigd gedroogd slib en als (tijdelijke) stockage van herbruikbaar gedroogd slib benut.

De Antwerpse haven rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland

De zeehaven ontwikkelt zich verder tot een haven met volwaardige verbindingen met het hinterland en met buurhavens.



Voor de binnenvaart zijn het Albertkanaal en de Schelde en vooral het Rijn-Scheldekanaal van essentieel belang en conform het RSV optimaal als hoofdwaterwegen uit te bouwen. In de relatie tussen beide oevers zorgen vooral de gemoderniseerde centrale sluizen en een nieuwe Royerssluis voor een vlotte verbinding, maar ook de gemengde sluizen leveren hiervoor bij de relatief stabiel blijvende aantallen zeeschepen een steeds belangrijker bijdrage. Een nieuwe dedicated binnenvaartsluis op rechteroever is zinvol en dient (o.m. qua locatie in functie van de mogelijkheden en de te ondersteunen

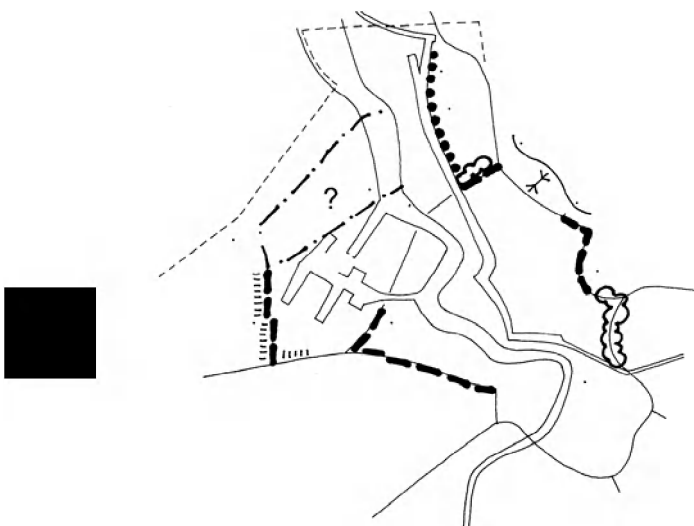
vaarrichtingen) nader onderzocht; een ontubbeling van Royerssluis (zinvol voor de sterkere ondersteuning van terminals in de Kempen), een binnenvaartsluis tussen of in de directe omgeving van de twee noordelijke sluizen (zinvol voor de grote trafieken richting Rijn) of tussen de Van Cauwelaert en de Boudewijnsdijk zijn hiervoor mogelijkheden. Ter ondersteuning van de binnenvaart wordt in de haven en op 't Eilandje een net van wacht- en ligplaatsen met kwaliteitsvolle voorzieningen uitgebouwd. De kern ervan wordt gevormd door de wachtplaatsen Noordland (verruimd), Lillobrug, Straatsburgdok, Lillo-steiger, het einde van Deurganckdok en van Verrebroekdok (aan de terminal, op projectniveau verder te onderzoeken opportuniteit) en de ligplaatsen op 't Eilandje; het wordt reeds op korte termijn ondersteund door een gerichte dispatching en verkeersbegeleiding van de binnenschepen in de gehele haven.

Inzake spoorwegen is het vormingsstation Antwerpen-Noord het zenuwcentrum van waaruit de oostelijke en zuidelijke lijnen (Ringspoor en - te ontwikkelen - tweede spoorontsluiting tot de haven en IJzeren Rijn) en de noordelijke en westelijke lijnen (langs A12 en Liefkenshoek-tunnel richting Gent) voor essentiële verbindingen naar het hinterland zorgen. De hoofdsporen in de haven krijgen een efficiënte inrichting (waar nodig meer sporen, minimaal aantal gelijkgrondse kruisingen, ...).

Voor het wegverkeer realiseren A12, E19, de Antwerpse Ring, E17 en E34 degelijke verbindingen in alle hoofdrichtingen. Liefkenshoek-Tijsmanstunnel en Oosterweelverbinding zijn de enige en belangrijke Scheldeoverschrijdende haveninterne verbindingen. In de haven vormen Scheldelaan, Noorderlaan, R2 en de verbinding over het Oosterweel-eiland (met minder en veilig opgeloste spoorovergangen) op Rechteroever en Keetberglaan alsmede de westelijke ontsluitingsweg op Linkeroever de hoofdstructuur van het wegennet. Zij worden op passende plaatsen en wijzen aan de externe hoofdwegen aangetakt en bieden ook een passende oplossing voor de verschillende types van specifieke havenvoertuigen.

Hoofdpijpleidingenbundels worden ondergronds gebundeld met een aantal van voornoemde infrastructuur, met name langs A12, R2 Scheldelaan en Oosterweelverbinding; bottlenecks worden hier weggewerkt en ruimte voor ondergrondse uitbreiding wordt er voorzien.

Gevarieerde, duidelijke en beleefbare (buffer)grenzen met het buitengebied



De grens tussen de hoogdynamische haven en het laagdynamische buitengebied wordt op een duidelijke, herkenbare en door dorpsbewoners en havengebruikers beleefbare wijze aangelegd. Dit gebeurt op gevarieerde wijze, inhakend op het landschap en de mogelijkheden van de deelgebieden. Deze degelijke inrichting markeert de havengrens en garandeert dat verdere uitbreiding van de haven in de richting van de dorpen onder geen beding kan.

Voor de Rechteroever heeft de nog in afronding zijnde studie over de buffering terzake reeds essentiële

principes aangegeven en voor een aantal deelgebieden concrete voorstellen voor de inrichting van deze hypothese geformuleerd.

Ten westen van Zandvliet en Berendrecht vormen het water en de esplanade op de kanaaloever het aantrekkelijke en vanuit de dorpen vlot toegankelijke grensgebied. De bestaande buffering van een opgehoogd half-open landschap wordt vervolledigd langs het gehele Rijn-Scheldekanal.

In het grensgebied aan de zuidzijde van Berendrecht wordt de bufferdijk kwalitatief verbeterd en verlengd. In het smalle grensgebied aan de westzijde van Stabroek worden de bermen van A12 dicht bebost.

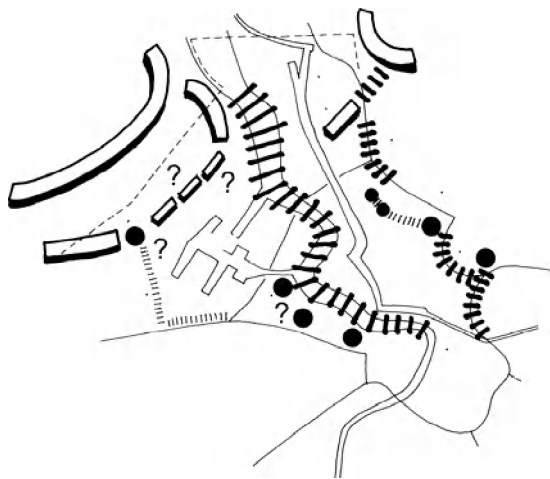
De open ruimte van de polders aan Stabroek en Hoevenen werkt als een afstandsbuffer. Alleen langsheen de hoofdweg A12 komt er een lichte geluidbuffering die de kwaliteiten van het huidige naastgelegen vogelrichtlijngebied opwaardeert. Ter hoogte van de dorpskern van Hoevenen zorgt een nieuwe landschapsdijk met bomenrijen aan de oostzijde van A12, voor buffering van het verkeersgeluid. Deze dijk wordt - in combinatie met geluidsschermen - doorgetrokken langs Leugenberg, Muisbroek en Ekeren. Meer ten zuiden, in de omgeving Luithagen/Rozemaai sluiten de beboste bermen van het Ringbos er op aan.

Op Linkeroever zorgen nieuwe buffers aan E34 en de oostzijde van R2, voor buffering van het verkeersgeluid naar Zwijndrecht en Kallo. De volumebuffer met de begeleidende zoetwaterkreek geeft er de westelijke havenrand vorm.

Waar het kan en mag, wordt gedroogde baggerspecie die aan de grondkwaliteitsnormen voldoet bij de uitbouw van deze polderdijken benut.

Een kralensnoer van verbonden grote gehelen natuur langs de Schelde en rond de haven, gekoppeld aan het netwerk van ecologische infrastructuur in de haven

De natuurontwikkeling in en rond de haven gebeurt op een dergelijke goed geplande manier dat de kwaliteit van de speciale beschermingszones in globo verhoogt en dat ze een definitieve oplossing voor de zogenaamde historisch passieven op beide oevers ten gevolge van vroegere aantastingen van de vogelrichtlijngebieden in en rond het havengebied in zich draagt.



De Scheldeoevers vervullen als onderdeel van het Schelde-estuarium een natuurlijke rol van Europees niveau. Op basis van bij prioriteit vast te stellen instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitattypes (brakwaterschor) worden zij hiertoe gevrijwaard, desgevallend aangevuld met nieuwe arealen en in de mate van het mogelijke hersteld tot een zo continue mogelijke boord (verwijderen parkeren, nauwere band met Noordkasteel, afgraven van opgehoogde slikken zoals Paardenschor en in Zwijndrecht, beperken van het aantal

steigers, ...). De bestaande getijdenkaaien, sluistoegangen en toegang van Deurganckdok, de doortocht door de stadskern en delen met effectief watergebonden bedrijventerreinen ten zuiden van de stadskern behouden hun versteend karakter; afhankelijk van de keuze over de scenario's is dit ook het geval voor een eventueel tweede insteekdok of sluis op Linkeroever.

Ingebed in of aansluitend op dit natuurlijk geheel krijgen of behouden een aantal plekken een specifieke recreatieve en educatieve rol. Het betreft Lillo, Noordkasteel, de cruiseterminal in de binnenstad, de binnenvaartschool in Fort St-Marie, Fort Liefkenshoek en het uitzichtpunt in bocht aan Kallosluis.

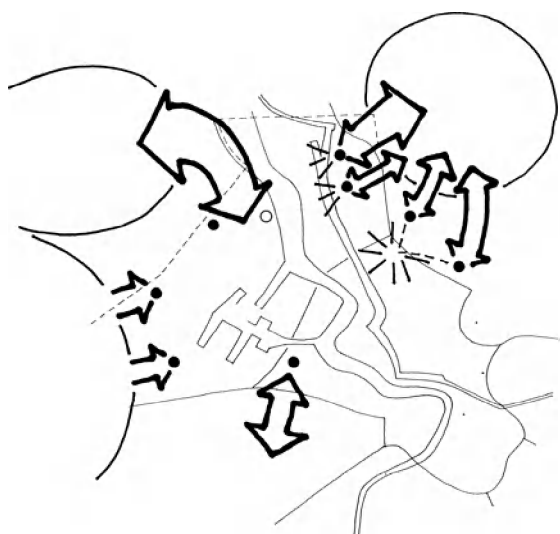
Rond de haven krijgen grote gehelen natuur verder kans tot ontwikkeling. Het betreft vooreerst voornoemde Scheldeboorden doorheen het gebied en de grote natuurwaarden van de heiden en bossen in het landschapspark Kempen-Zeeland, het Land van Saefinghe en Grote Geul, het gemengde bos- en natte natuurlandschap aan de zuidzijde van Berendrecht (Reigersbos - Opstalvalleigebied), evenals Muisbroek/Ekerse Putten, de verruimde Oude Landen en de vijvers van Kuifeend - Grote Kreek Oorderen met hun onderlinge natuurlijke synergie die de tussenliggende treinsporen niet in het gedrang brengt. De nieuwe natuurontwikkeling ten zuiden van Berendrecht beschikt over of ontwikkelt tot dermate floristische en faunistische kenmerken en kwaliteiten dat zij ter gedeeltelijke vervanging en in uitbreiding van het vogelrichtlijngebied Kuifeend een belangrijke rol kan spelen bij het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. In het Linkerscheldeoevergebied zijn vaste kralen van dit snoer Blokkersdijk, Groot Rietveld, Melkader, Drijdijk, Zoete Kreek en (onderdeel van het grensoverschrijdende natuurgebied Hedwige- en Prosperpolder en onderdeel van alle natuurvarianten uit de Achtergrondnota Natuur) Prosperpolder-oost / Doelpolder-noord / Schor Ouden Doel. Afhankelijk van de keuze over de natuurvarianten kan dit snoer van grote gehelen natuur aangevuld met een selectie uit Rietveld Kallo, Putten-weiden, Putten-west, Grote Weel en omgeving en andere mogelijke delen van een nieuw noordelijk natuurgebied (delen van Oud- en Nieuw-Arenbergpolder, Doelpolder en Prosperpolder). De natuurontwikkelingen in het Linkerscheldeoevergebied vanuit

het strategisch plan voor de haven, de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en het geactualiseerd Sigmaplan worden maximaal afgestemd en geïntegreerd om zoveel als mogelijk landbouwgronden te vrijwaren. De grote gehelen natuur aan de west- en oostranden van de haven worden ook door een deels natuurlijke uitbouw van de verschillende buffers met elkaar verbonden. De landschappen in de nieuwe grote gehelen natuur nemen elementen uit het polderlandschap over.

In het zeehavengebied is natuur van bescheiden omvang die vooral een verbindende rol ten aanzien van de omliggende grote gehelen natuur heeft, de zogenaamde ecologische infrastructuur, aanwezig. Hierbij worden relatief permanente en tijdelijke delen onderscheiden. De relatief permanente ecologische infrastructuur bevindt zich vooral in het openbaar domein, de reservatiestroken van wegen (o.m. de R2-zone), spoorwegen, pijpleidingen, langs grachten en beken, waterbekkens enzomeer. Zij zorgen voor een groot deel van de gewenste ecologische infrastructuur en in het bijzonder voor de habitats die van belang zijn voor de Bijlage IV-verplichtingen.

De tijdelijke ecologische infrastructuur bestaat uit natuurontwikkeling op bedrijfspercelen zelf: in interne reserves of (waar mogelijk) in veiligheidszones. Deze kan in de loop van de tijd sterk wisselen en blijft vanuit het streven naar verdichting van de haven zo beperkt mogelijk.

Polderdorpen ingebed in een landschapspark Kempen-Zeeland, met balkon naar de haven, en in de open ruimte van het Waasland



De zeven polderdorpen aan de randen van de haven (Kieldrecht, Verrebroek, Kallo, Zandvliet, Berendrecht, Stabroek en Hoevenen) worden als leefbare woonkernen in het buitengebied behouden en kwalitatief versterkt; ook in het poldergehucht Prosperpolder wordt een gezond en aangenaam leefklimaat gegarandeerd¹⁵. Hun interne ontwikkeling voor hun lokale behoefte aan woningbouw, kernversterking, opwaardering van het openbaar domein, voorzieningen, diensten en handel, lokale bedrijvigheid en dergelijke gebeurt op een kwalitatieve wijze. In hun dorpsrandgebieden richting haven

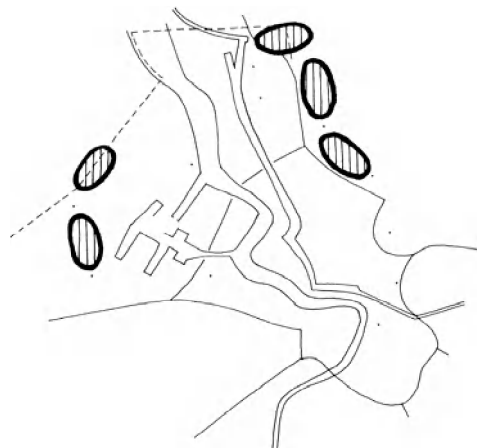
worden geen nieuwe veiligheidsgevoelige en publiekaantrekende functies ingebracht, zoals te evalueren aan de hand van het ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau.

In de relatie met de haven wordt hun leefbaarheid verhoogd door het doorgaand verkeer naar de haven te verminderen, door in de buffers en zo mogelijk aansluitend bij de dorpskernen uitzichtpunten als aantrekkelijke plekken voor dorpsbewoners en havenbezoekers uit te bouwen en door de dorpen in te schakelen als knooppunten in recreatieve fietsnetwerken in de haven

¹⁵ De wijze waarop dit kan gebeuren zal afhangen van het verdere onderzoek over de concrete inrichting van de gebieden rondom het gehucht in het kader van de regeringsbeslissing over de Ontwikkelingsschets 2010/Sigma en in het kader van de A-varianten uit de Achtergrondnota Natuur dat moet uitwijzen op welke wijze dit combineerbaar is met de natuur- en energiedissipatiefunctie in de directe omgeving. Het plan-MER zal de effecten voor de leefbaarheid toetsen.

en een landschapspark Kempen-Zeeland en in het Waasland. Bovenal worden goede afschermingen tegen mogelijke hinder van naastgelegen havenbedrijven of infrastructuur actief uitgebouwd (zie conceptelement 'buffergrenzen').

Open ruimte van grondgebonden landbouw, deels in een speciale beschermingszone, rond de compacte ruimte van de haven



Ook in de toekomst bieden een aantal gebieden met grondgebonden landbouw rond de haven qua openheid van de ruimte een contrast met dicht bebouwde en benutte ruimte in de zeehaven. Het betreft Noordlandpolder, Kabeljauwpolder, Ettenhovense Polder op Rechteroever en Oud-Arenbergpolder, Nieuw-Arenbergpolder in het Linkerscheldeoevergebied. Deze gebieden (bij de twee gebieden op LSO en in het bijzonder bij Oud-Arenbergpolder-noord en Nieuw-Arenbergpolder-noord afhankelijk van de keuze over de natuurvarianten) hebben, veelal zijdelings, een

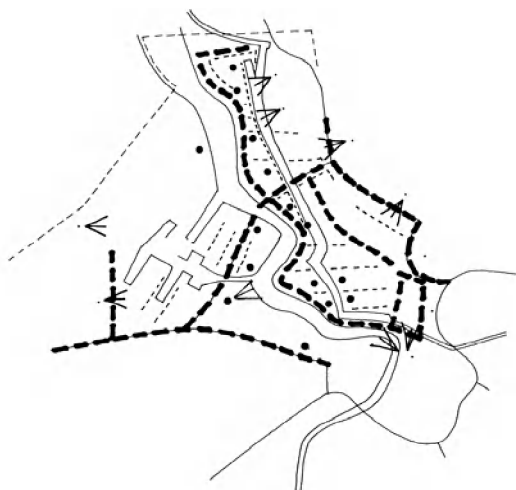
of andere vorm van interferentie met de haven (qua verkeer, infrastructuur, buffering, ...). Zij vormen mee onderdeel van afstandsbuffers tussen de haven en omliggende woonkernen.

Grondgebonden landbouw is in al deze gebieden de hoofdfunctie. Passieve recreatie (wandelen, fietsen) in deze gebieden is een evidentie. Om het open karakter van deze gebieden te vrijwaren wordt bijkomende bebouwing, ook voor landbouwdoeleinden, er alleen aansluitend bij bestaande bebouwing en bij voorkeur aan de randen toegelaten.

In principe houdt de keuze voor uitbouw van robuuste natuur de ambitie in dat niet enkel voor de haven economie in de speciale beschermingszones maar tevens voor de landbouweconomie in deze zones een ruimte ontstaat waarin de economische ontwikkeling kan plaatsvinden zonder dat er na passende beoordeling van die activiteiten steeds beroep moet gedaan worden op de uitzonderingsprocedures.

Zowel landbouw als natuurwaarden in deze speciale beschermingszones en deze grondgebonden landbouwgebieden krijgen rechtszekerheid in een ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor de directe omgeving van de haven gebeurt dit in het afbakenings-R.U.P. voor de zeehaven. Voor de gebieden die niet rechtstreeks met de zeehaven verband houden gebeurt dit best in een openruimte-R.U.P. waarin de agrarische, bos- en natuurlijke structuur voor de gehele gebieden ten westen en ten oosten van de haven worden vastgelegd. De desbetreffende gewestelijke planningsprocessen zouden hiervoor best reeds op korte termijn worden opgestart en parallel verlopen.

Een krachtig industrieel landschapsbeeld, met beeldbepalende havenlanen en buitenranden, fakkels, schouwen, industrie'kathedralen' en windturbines



De hoofdwegen en de randen bepalen het beeld van de haven voor havengebruikers en direct omwonenden. De buitenranden worden daartoe op aantrekkelijke wijze afgewerkt (zie concept buffers). De hoofdwegen in de haven worden opgewaardeerd tot havenlanen met een overzichtelijke verkeersregeling, aantrekkelijke gebouwen en constructies langs de weg, markante zichtbakens op de belangrijke knooppunten en doorlopende groene bermen, op de plaatsen waar het kan (rekening houdend met veiligheidsaspecten) aangevuld met stevige laanbeplanting. De centrale groene as

rond R2, de groene as rond de westelijke ontsluitingsweg van de Waaslandhaven en (op termijn) een kunstig baken op de afgewerkte Hooge Maey zijn beeldbepalend.

Het beeld van de haven, ook op verre afstand, wordt sterk bepaald door fakkels, schouwen en industrie'kathedralen' met hun verlichting en door het nieuwe samenhangende windturbinepark. Dit park bestaat uit hoge windturbines van gelijkaardige hoogte die in lijnopstellingen worden geplaatst. Het windturbinepark wordt op Rechteroever opgebouwd in een - verder te detailleren - kamstructuur die de hoofdstructuren van de kanaaldokken en R2 accentueert en met lijnen die de randen van de haven markeren in die gedeelten waar dit mogelijk is zonder afbreuk te doen aan de bescherming van omliggende gevoelige functies van wonen en natuur. Op Linkeroever beperkt het zich tot vier geselecteerde zones in het huidige havengebied die mee de R2 accentueren.

4.2. Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur

kaart hypothese van gewenste ruimtelijke structuur (wordt later toegevoegd)

Voorgaande conceptelementen kunnen worden samengebracht op een syntheseskaart van de gewenste ruimtelijke structuur. Deze geeft de samenhang ertussen weer, in deze fase van het proces evenwel nog met een reeks vraagtekens over nog te nemen opties. Ze zal alsoo aanduiden hoe de verschillende structurerende elementen voor de ontwikkeling van de beide Scheldeoevers op middellange en lange termijn met elkaar in verband en in wisselwerking staan. Om misverstanden over deze laatste te vermijden, zal de syntheseskaart worden toegevoegd na de afronding van het plan-MER.

Vernieuwende en structuurbepalende elementen in deze gewenste ruimtelijke structuur zijn :

- het herstel van de natuurlijke ader van het Schelde-estuarium
- de centraal verbindende R2-strook met Liefkenshoekspoortunnel
- de optimaal benutte bedrijventerreinen op beide oevers, omheen de dragers van kanaaldokken en Waaslandkanaal en met milieuzonering naar de omliggende woonkernen en woonwijken
- uitbouw van de milieucoluster rond Hooge Maey, met op termijn een groene, natuurgerichte afwerking van de berg en een gebruik ervan als baken in het landschap en uitzichtpunt naar de hele haven
- uitbouw van een netwerk van wacht- en ligplaatsen voor de binnenvaart in de haven;
- de ontsnippering van de ooststrand aan het logistiek park Schijns (met o.m. vervanging van de Verlegde Schijns)
- de geoptimaliseerde systemen voor binnenvaart met de vernieuwde centrale sluizen en nieuwe Royerssluis en voor spoor met de tweede spoorontsluiting
- de belangrijke buffers en nieuwe natte natuurontwikkeling ten zuiden en zuidoosten van Berendrecht (Reigersbos-Opstalvalleigebied)
- in het Linkerscheldeoevergebied de keuze voor een natuurontwikkeling die beantwoordt aan de uitbouw van robuuste natuur, onder meer in het gebied Prosperpolder-Oude Doel (ruimtelijk nog nader te bepalen)
- actieve landschapsbouw in de dorpsrandgebieden rond de drie Wase dorpen Kallo, Verrebroek en Kieldrecht.

De ruimte waarbinnen de haven van Antwerpen in het Linkerscheldeoevergebied verder kan ontwikkelen, is thans nog voorwerp van verder onderzoek en afweging. Deze vindt in 2006 plaats, waarbij het ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau nadere inzichten en argumenten aanreikt en het plan-MER dit zal doen om een afbakening van deze ruimte te onderbouwen. Dergelijke afbakening zal terdege rekening houden met de beschikbare milieuruimte in al haar relevante aspecten. Het ontwerp-strategisch plan dat begin 2007 op basis daarvan zal worden opgemaakt, zal terzake een keuze en een gewenste ruimtelijke structuur zonder vraagtekens bevatten.

4.3. Combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand op Rechterscheldeover

Het meest belangrijke en vernieuwende element uit het geheel voor de Rechterscheldeover is het zogenaamde '**combinatievoorstel voor Zandvliet - Berendrecht - vormingsstation Noord - logistiek park**'. Dat combinatievoorstel reikt een samenhangende en evenwichtige oplossing aan voor een reeks van problematieken en sleutelkwesties in de noordoostelijke

randzone van de haven. Dit gebeurt zo dat aan de essentiële bekommernissen van vele actoren en dorpsbewoners kan worden tegemoet gekomen.

De belangrijkste elementen ervan zijn de volgende.

- De benodigde bijkomende wachtplaats voor binnenvaart in de noordelijke havenzone wordt op korte termijn uitgebouwd ten noorden van Noordlandbrug (met uitbreiding van het huidige watervlak) en niet ten zuiden van Berendrecht. Dit gaat gepaard met optimalisatie van bestaande meer zuidelijk gelegen wachtlocaties in de haven en met kwalitatieve maatregelen op middellange termijn.
- Het vormingsstation Antwerpen-Noord kan op termijn uitbreiden in het oostelijk deel van het zogenaamde “Binnenmoeras” en in beperkte mate in de aanpalende uiteinden van het westelijk deel, waar dit voor de verbinding van de sporenbundels technisch noodzakelijk is (thans natuurgebied op het gewestplan).
- Berging van ontwaterde baggerspecie gebeurt in hoofdzaak in de Zandwinningsput, aanleunend bij de talud van de Hooge Maey, wat bergingscapaciteit voor 25 jaar betekent.
- Vervanging van de Verlegde Schijns is belangrijk om het logistiek park Schijns normaal te kunnen ontwikkelen. De thans beschikbare ruimte is immers versnipperd, moeilijk toegankelijk en niet aan te sluiten op het spoor. De betere configuratie van het terrein laat een uitbouw met een kwalitatieve gesloten wand van bedrijfsgebouwen toe, die mede bufferend optreedt ten aanzien van het vormingsstation ten voordele van Stabroek en Hoevenen.

De volledige vervanging van de Verlegde Schijns en het oude pompgemaal Rode Weel door een alternatieve afwatering en nieuwe pompstations in de haven aan Churchill- en Delwaidedok betekent een forse inkorting van de waterloop. Deze ingreep draagt substantieel bij aan de beveiliging van Merksem, Ekeren, Kapellen en de polders tegen overstromingsgevaar.

- Omvangrijke, in hoofdzaak natte natuurontwikkeling gebeurt door inrichting van ca. 190 ha poldergebied ten zuiden van Berendrecht tot aan A12, aansluitend bij de bestaande en te versterken ca. 50 ha natuur van Reigersbos en omgeving. In totaal komt hierdoor ca. 240 ha natuur tot stand ¹⁶. Deze grotendeels nieuwe natuurontwikkeling dient onder meer ter compensatie van 1) het verlies aan natuurwaarden door vervanging van de Verlegde Schijns (rietkragen) - 2) het historisch passief van de Main-Hub (Vogelrichtlijngebied) - 3) de inname voor spoorgebruik van het oostelijk deel van het Binnenmoeras en de aansluitende verbindingssporen in het westelijk deel (natuurgebied gewestplan) - 4) het verlies van de waterpartij Zandwinningsput door baggerspecieberging (geen beschermingsstatuut, maar wel rol voor omliggende natuurgebieden) - 5) uitbreidingen Main Hub.
- Er worden geen natuurcompensaties vanuit de haven in Ettenhovens Polder en/of Kabeljauwpolder meer doorgevoerd of geclaimd.
- Voor de landbouwers die getroffen worden door de nieuwe natuurontwikkeling in het poldergebied ten zuiden van Berendrecht en in de afritlus van A12 naar R2 wordt een flankerend landbouwbeleid (voorheen sociaal begeleidingsplan genoemd) op maat van hun specifieke situatie gegarandeerd, zodat elk van hen mede door inschakeling van een grondenbank en van eventuele beheersovereenkomsten kan rekenen op een sluitende en rechtvaardige regeling. De opmaak en uitvoering van een dergelijk flankerend landbouwbeleid is een ontbindende voorwaarde voor de natuurontwikkelingsprojecten in deze gebieden; voor zover het binnen hun bevoegdheid en invloed ligt stellen de initiatiefnemende actoren en de gouverneur zich uitdrukkelijk garant voor het realiseren van

¹⁶ Ook de geconcessioneerde gronden van de verschillende overheidsinstanties in dit gebied worden hierbij ingeschakeld; desgevallend worden de concessies aangepast of opgeheven om dit te bereiken.

deze voorwaarde. Het flankerend landbouwbeleidsplan en het tweede landbouwonderzoek dat hiervoor de basis legt, zijn de voorbije periode opgemaakt en worden op korte termijn uitgevoerd, beide in overleg met de sector en de betrokkenen en met harde en scherpe garanties naar uitvoering.

- Voor de verschillende bestaande en toekomstige gebieden met natuurwaarde in de noordoostelijke randzone worden ecologische kwaliteitsdoelstellingen vastgesteld. Het juridisch eindstatuut van deze gebieden (planologische bestemmingen, opname in afbakeningen, opname in speciale beschermingszones) wordt niet nu, maar later in het proces, na de feitelijke realisatie van alle vooropgestelde nieuwe natuurontwikkelingen en het aantonen van het behalen van de kwaliteitsdoelstellingen ervoor, afgewogen, eventueel herzien en (opnieuw) vastgelegd. Alleen waar en in zover dit nodig is om nieuwe natuurontwikkelingen te kunnen realiseren, kunnen reeds eerder nieuwe bestemmingen in ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vastgelegd.

Dit pakket dient globaal, als één geheel te worden bekeken. De samenhang ervan is bepalend voor de maatschappelijke aanvaardbaarheid. De realiseerbaarheid van sommige aspecten, in het bijzonder sommige delen van de waterhuishouding, is nog verder afrondend in onderzoek. Gelet op de complexiteit en de wellicht lange duurtijd en vele randvoorwaarden voor eventuele uitvoering, is een stappenplan ontwikkeld dat een beeld geeft van de opeenvolgende acties ter realisatie.

Voor de verschillende projecten in dit combinatievoorstel, ook deze van beperkte omvang die hiervoor niet zijn vernoemd, geeft bijlage 5 van het ontwerp-deelstrategisch plan voor RSO de projectfiches weer.

Ruimtebalans

Alhoewel methodologisch vanuit de Vogelrichtlijn niet vereist kan voor het combinatievoorstel ook een ruimtebalans worden opgemaakt waarbij de ecologische ruimteverliezen (historisch, autonoom, gestuurd) in de omgeving van de Kuifeend worden geplaatst tegenover de ecologische ruimtewinst in het compensatiegebied.

Dergelijke ruimtebalans is zinvol om de omvang van de compensaties (volgens sommigen te veel, volgens anderen te weinig) te kunnen "duiden".

VERLIESZIJDE (omg. Kuifeend / vormingsstation)					
	Oppervlakte	Riet	Plas	Struweel, bos, bomen	Graslanden (& ext akkers)
Historisch passief Main Hub	32 ha				32 ¹⁷ ha
Logistiek park (extra inname door verlegging Schijns)	40 ha	40 ha			
Opvullen zandwinningsplas	36 ha	3 ha	33 ha		
Bouw Freight village	24 ha				24 ¹⁸ ha
Uitbreiding Main Hub	30 ha				30 ¹⁹ ha
Vormingsstation binnenmoeras	30 ha	12 ha	4 ha	3 ha	11 ha
Totaal	192 ha	55 ha	37 ha	3 ha	97 ha
WINSTZIJDE (natuurgebied Opstalvalleigebied)					
Nieuwe natuur	190 ha	90 ha	50 ha		50 ha
Bestaande natuur (Reigersbos)	50 ha			50 ha	
	240 ha	90 ha	50 ha	50 ha	50 ha

Uit deze balans blijkt ook een zeer goede overeenstemming naar oppervlakten (verlies-winst) alhoewel dit, nogmaals, geen doelstelling op zich is vanuit de Vogelrichtlijn.

Er wordt wel bewust geopteerd voor een veel groter aandeel riet en water ten nadele van de oppervlakte grasland en dit omwille van de aangewezen soorten die duidelijk tot de plas- en rietsfeer behoren en veel minder baat hebben bij weilanden.

Overigens is het landschapsecologisch interessanter te streven naar aaneengesloten ecosystemen voor een bepaalde groep van doelsoorten (in dit geval plas- en rietsoorten) dan te voorzien in een veelheid aan ecotopen en dit om redenen van verstoring, predatie, minimale kritische oppervlakten, De zekerheid op het bereiken van instandhoudingsdoelstellingen van kritische soorten (bijv. Roerdomp) is dan ook groter.

Reeds gezette stappen richting uitvoering van dit combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand

Sinds het ontwerp strategisch plan voor de rechteroever (juni 2004) zijn volgende onderzoeken en andere voorbereidende stappen gezet, in nauwe onderhandelingen tussen alle betrokken overheidsactoren en met regelmatig overleg met de landbouworganisaties en lokale landbouwers :

- opmaak Stappenplan (februari 2005) en fasering inname landbouwgronden (juni 2005)
- opstart Commissie Stappenplan (11.05.05)
- eco-hydrologische studie Opstalvalleigebied ²⁰ (afgewerkt, Aeolus)
- inrichtingsplan op hoofdlijn Opstalvalleigebied (Aeolus, najaar 2005)
- inrichtingsplan op hoofdlijn Logistiek Park en omgeving (Aeolus)
- 2e landbouwstudie (februari 2005)

¹⁷ Deze oppervlakte ging reeds verloren bij de bouw van de Main Hub en wordt daarom historisch passief genoemd.

¹⁸ Deze oppervlakte ging reeds deels verloren door zandophoging en/of gebruik als tijdelijke HSL-verf.

¹⁹ Idem.

²⁰ Dit gebied is op hoofdlijn begrensd door het bedrijventerrein van Delwaiedok in het zuiden, het kanaaldok in het westen, de huidige dorpsrand van Berendrecht in het noorden en A12 in het oosten; het werd in vroegere documenten Berendrecht polder genoemd.

- opstart Landbouwoverleg RSO (30.06.05)
- voorstel voor flankerend beleid landbouw (VLM, mei 2006)
- principes voor kostenverdeling combinatievoorstel (Commissie Stappenplan 23.09.05)
- indiening agenderingsnota voor gewestelijk RUP Opstalvalleigebied/Noordland (22 november 2005)
- inventarisatie eigenaars en eigenaarsgroepen Opstalvalleigebied
- studie functionele en natuurlijke ontwikkeling Vormingsstation (Soresma voor NMBS februari 2005)
- vergelijking alternatieve locaties meeuwenbroedplaats + ecologische doelstellingen (Aeolus voor GHA)
- oplevering eindrapport "bufferstudie" (juni 2006)
- concept alternatieve pompstations bij demping Verlegde Schijns (AMINAL, Afdeling Water)
- verzoek van de gouverneur om afstemming en parallelisme de gewestelijke timing voor de afbakening van het buitengebied (deelgebied Klein Brabant & Antwerpse Gordel) met het strategisch planningsproces (22.11.05 en 15.12.05)
- standpunten Cel-MER / Cel-VR omtrent MER- en RVR-plicht voor Opstalvalleigebied/Noordland

Hangende kwesties met betrekking tot het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand

Volgende onderzoeken zijn thans nog lopende, acties nog in voorbereiding en afspraken nog definitief te maken :

- voorbereidingen GHA voor uitvoering fase 1 Opstalvalleigebied (lopend: bouwaanvraag; MV-aanvraag; aanvraag ontheffing ontbossingsverbod; ...)
- stedelijk voorstel tot lichte aanpassing noordelijke perimeter Opstalvalleigebied (nog goed te keuren)
- gedeeltelijke kostenramingen en afspraken rond kostenverdeling Opstalvalleigebied (aangepast "werkdokument")
- studie herstructurering polderwaterlopen (Provincie aan IMDC): doorrekening scenario's Opstalvalleigebied en demping Verlegde Schijns evenals 2 nieuwe pompstations (zou afgerond kunnen worden voor het zomerreces)
- onderzoek waterbodempkwaliteit Verlegde Schijns (GHA, lopend)
- onderzoek nieuw pompstation Churchilldok (VMM, Cel-Water (voorheen AMINAL-Afd. water), lopend)
- inrichtingsplan meeuwenbroedplaats lus A12/R2 (Belconsulting voor GHA, lopend)
- nota toekomstig natuurbeheer Opstalvalleigebied (ANB (voorheen AMINAL-Afd.Natuur), tegen eind juni 2006)
- modaliteiten inbreng stedelijke gronden; problematiek lopende concessies (diverse taken stad Antwerpen)
- project-MER voor aanleg van een wachtdok voor binnenschepen ten noorden van de Noordlandbrug (Belconsulting i.o.v. GHA, kennisgevingsfase lopend).

4.4. Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor deelgebieden op Rechterscheldeoever

Voor enkele cruciale deelgebieden in de rand van de haven is het zinvol de in voorgaande paragrafen geschetste hypothese van gewenste ruimtelijke structuur te verfijnen. Thans liggen hiervoor voldoende bouwstenen waarover consensus bestaat voor. Toch blijven dit, in afwachting van de resultaten van het verder lopende onderzoek (o.m. in het plan-MER), uitdrukkelijk nog hypothesen.

4.4.1. Deelgebied Berendrecht - Zandvliet

Visie en ontwikkelingsperspectief

Het randgebied van de haven aan Berendrecht en Zandvliet ontwikkelt tot een **kwaliteitsvol overgangsgebied dat de leefbaarheid van beide dorpen ondersteunt**.

In dit overgangsgebied gaat grote aandacht naar buffering en landschapsopbouw. Binnen dat geheel kunnen functies ten bate van de dorpen, alsook inpasbare functies ten bate van de haven die tegelijk mee de dorpen ondersteunen, op passende plaatsen tot ontwikkeling worden gebracht.

De landschapsopbouw vertrekt van de nog aanwezige landschappelijke kwaliteiten en herneemt zo mogelijk elementen uit het polderlandschap (dijken, ...) of uit het aanleunende gebied van de Brabantse Wal en de Kempen (bossen, antitankkanaal, ...). De bufferende rol van het randgebied wordt opgenomen door een combinatie van afstandsbuffer en volumebuffer. Dit wordt ondersteund door de geleidelijke omschakeling naar minder verstorende activiteiten in de havendelen ten oosten van het kanaaldok en door stapsgewijze bronaanpak van de geluidsproductie van fakkels, kranen en andere toestellen.

De functies die binnen dat geheel kunnen worden ingebracht hebben logischerwijze (realisatie van de afstandsbuffer) geen betrekking op wonen of op industriële of distributieve havenactiviteiten. Zij situeren zich in de sfeer van natuur, passieve en actieve recreatie en ondersteunende activiteiten daarvoor (wandelen, fietsen, hengelen en andere buitensporten, horeca, eventueel een aanleg/ligplaats voor pleziervaart) alsook in specifieke ondersteunende en laagdynamische activiteiten ten behoeve van de haven. Tot deze laatste behoren pijpleiding(straten), haventoeegangen voor zachte verkeersdeelnemers, eventuele bluswaterreservoirs en een wachtplaats voor binnenschippers op weg naar de haven, voor zover deze de bufferende rol van het randgebied niet aantasten. Met de recreatieve functies (vooral voor het fietsen en de eventuele pleziervaart - nader te onderzoeken -) schakelt dit randgebied zich in in de recreatieve ontwikkeling van het gehele grensgebied van Kempen-Zeeland.

Ook gemeenschapsvoorzieningen ten behoeve van de dorpen (bijv. waterzuivering) kunnen er, als en waar het voor de gewenste landschapsopbouw en de natuurontwikkeling past, een plaats vinden.

Harde verkeersinfrastructuren, omwille van de bijkomende druk en hinder die ze genereren, en kantoorgebouwen ten behoeve van de haven, omwille van de lage bereikbaarheid zeker met openbaar vervoer, zijn in dit randgebied niet gewenst.

Het randgebied geeft aan beide dorpen een band met het kanaal en het water. Een aantrekkelijk uitkijkpunt, eventueel ondersteund door horeca of een recreatieve voorziening, geeft bewoners en bezoekers van elk dorp een 'balkon' met panoramisch uitzicht over kanaal

en havengebied. Doorgaande en lokale wandel- en fietsroutes langs het kanaal versterken deze band. Ook een wachtplaats voor binnenschippers kan hier toe bijdragen.

Het randgebied ondersteunt in belangrijke mate de kralensnoer van grote gehelen natuur rond haven en levert er een essentieel deel van. Hiertoe worden de bestaande natuurwaarden in het zuidelijk deel verder uitgebouwd tot een omvangrijk groter geheel natte natuur omheen Opstalbeek/Snelle Kreek en antitankkanaal cfr. combinatievoorstel in punt 2.5). Langsheen dit laatste komt ook een degelijke natuurverbinding naar de bossen van de Brabantse Wal tot stand. Dit nieuwe natuurgebied Reigersbos-Opstalvalleigebied realiseert zijn potentie om (deels ter vervanging van huidige natuurwaarden in het havengebied) in het Natura 2000-netwerk te worden opgenomen en wordt daarom o.m. gevrijwaard van allerlei hardere infrastructuur. Zachte recreatie die de instandhoudingsdoelstellingen niet hypothekeert wordt er in opgenomen en zorgt voor een band met de dorpen. Voor zover dit binnen deze noodzakelijke ontwikkelingen van welbepaalde habitats eventueel mogelijk is (bijv. voor bepaalde types graslanden) kan vanuit beheerstechnisch oogpunt en het oogpunt van verbreding van de landbouw onderzocht worden of een beheer van deze plekken door landbouwers (buiten de economisch rendabele landbouw, en dus met vormen van beheersovereenkomsten) zinvol is.

De inrichting van dit randgebied wordt op een actieve wijze en op relatief korte termijn gerealiseerd, waardoor een signaal naar de dorpen wordt gegeven dat hun leefbaarheid belangrijk is en daadwerkelijk wordt ondersteund.

Een niet-ruimtelijk element dat in dezelfde richting kan werken is de installatie van een gecombineerd klachtenmeldpunt en aanspreekpunt over de haven voor de dorpsbewoners.

Conceptelementen en gewenste ruimtelijke structuur

Navolgende ruimtelijke conceptelementen geven aan hoe de belangrijkste plekken in het randgebied en zijn omgeving binnen een samenhang zouden kunnen ontwikkelen om de geformuleerde visie te realiseren:

- de oevers van Snelle Kreek/Opstalbeek/Zoutebeek over hun volledige lengte als een natuurlijk lint laten ontwikkelen
- het geheel van het Reigersbos-Opstalvalleigebied, met inbegrip van de driehoek tussen het Delwaidedokterrein en A12 ontwikkelen tot een gemengd natuurgebied met loofbos, open tussenliggende graslanden en vooral natte natuur met rietkragen, moerassen en plassen
- een gelaagd landschap met opeenvolgende schermwerkingen in dit natuurrijke poldergebied ten zuiden van Berendrecht
- uitbouw van drie volwaardige visuele contactpunten met het kanaal(dok) en de haven
- versterking van een drievoudige groene lengtestructuur langsheen het kanaal(dok), met de kanaaloeverdreef, de groenmassa's en natuurlijke oevers van Zoutebeek en de laanaanleg van Zoutestraat
- uitbouw van een ruime wachtplaats voor binnenschepen ten noorden van Noordlandbrug, in een natuurlijk kader en zonder enige vorm van overslagactiviteit, die mogelijk een kleine impuls voor Zandvliet kan geven.

De samenhang tussen deze conceptelementen kan worden aangegeven in een gewenste ruimtelijke structuur.

4.4.2. Deelgebied Stabroek - Hoevenen

Visie en ontwikkelingsperspectief

Het randgebied van de haven aan Stabroek en Hoevenen ontwikkelt tot **een afgewerkte, kwaliteitsvolle rand van een verdichte haven (ten zuidwesten van A12) én een kwaliteitsvol landbouwgebied met belangrijke natuurwaarden dat de leefbaarheid van beide dorpen ondersteunt (ten noordoosten van A12).**

De kwaliteitsvolle rand van de haven **ten zuidwesten van A12** is een visueel aantrekkelijke rand en een rand met lichtere bedrijfsactiviteiten. De aanleg van A12 als een laan en een goede architectuur van de bedrijfsgebouwen erlangs (ook van de bestaande) zijn hiervoor bepalend.

Deze rand wordt ten volle mee in de havenontwikkeling ingeschakeld, door een optimale verdichting en bundeling. De versnippering door infrastructuur en uiteenliggende natuurgebieden in dit deel van het gebied wordt daartoe waar mogelijk opgeheven. Bedrijfsactiviteiten en het vormingsstation als draaischijf van de spoorontsluiting van de gehele Antwerpse haven, krijgen hierdoor ruimere kansen op (een voldoende dichte) ontwikkeling. Landschappelijke elementen en hoofdzichtassen die vanuit het poldergebied over A12 doorlopen worden waar het kan en voor zover het combineerbaar is met het beoogde geluidsbufferend effect meegenomen in de inrichting van dit bedrijfs- en nutsgebied zodat een zekere visuele band tussen beide delen van het randgebied blijft bestaan.

De natuur in dit gedeelte van het randgebied benut de aanwezige waarden en potenties aan waterpartijen en oevers ervan voor natuurontwikkeling om tot een synergie in een kwaliteitsvol geheel van grotere omvang te komen en dit op een goede wijze te verbinden met grote gehelen natuur buiten de haven. Dit verloopt in een gefaseerd proces voor het geheel van de deelgebieden Stabroek - Hoevenen en Berendrecht - Zandvliet waarin de voorwaarden vanuit het Europese natuurbeleid op elk moment worden gerespecteerd, inclusief een oplossing voor het historisch passief voor Kuifeend.

Een belangrijk element in de uitbouw van de kwaliteitsvolle havenrand is een hoogwaardige inrichting van de oostweststrook rond R2, een cruciaal gebied in de haven dat in de toekomst sterk aan belang toeneemt. De beoogde hoogwaardige inrichting betreft zowel het optimaal functioneren van de verschillende soorten hoofdinfrastructuren (weg, spoor, pijpleiding, draad) als een krachtige landschappelijke inrichting, die mee als visitekaartje voor de gehele haven kan fungeren.

In het overgangsgebied **ten noordoosten van A12** gaat grote aandacht naar bedrijfszekerheid voor landbouw die zich in de voorwaarden van de Europese beschermingszone inpast en landschapopbouw. De buffering langsheen A12 ondersteunt de leefbaarheid van zowel de dorpen als van de natuurwaarden, maar blijft in oppervlakte en omvang (uiterst) beperkt. Binnen dat geheel kunnen in beperkte mate functies ten bate van de dorpen op passende plaatsen tot ontwikkeling worden gebracht. Functies ten bate van de haven die tegelijk mee de dorpen ondersteunen liggen niet zo voor de hand en worden in dit gebied niet ingebracht, met uitzondering van ondergrondse pijpleidingen langsheen A12. Het fungeert dan ook slechts in beperkte mate als een koppelingsgebied, maar behoort quasi-integraal tot het systeem van de polderdorpen.

De landschapopbouw vertrekt van de nog aanwezige landschappelijke kwaliteiten en herneemt zo mogelijk elementen uit het polderlandschap (dijken, openheid, ...). De bufferende rol van het randgebied wordt vooral opgenomen door een afstandsbuffer; alleen waar de afstand tussen haven en woongebieden te klein is wordt deze aangevuld met een volumebuffer.

De functies die binnen dit overgangsgebied kunnen worden ingebracht hebben logischerwijze (realisatie van de afstandsbuffer) geen betrekking op wonen of op industriële of distributie-havenactiviteiten. Zij situeren zich in de eerste plaats bij grondgebonden landbouwactiviteiten. Met passief recreatieve functies (wandelen en vooral fietsen) schakelt dit randgebied zich in in de recreatieve ontwikkeling van het gehele grensgebied van Kempen-Zeeland.

Het randgebied geeft aan beide dorpen een positieve band met de haven. Dit uit zich vooral in goede verbindingen voor fietsers vanuit elk dorp naar de haven en in (doorgaande) wandel- en fietsroutes in de polder en doorkijken vanuit de dorpsranden die gefilterde zichten geven op de - in de toekomst - aantrekkelijke installaties in de afgewerkte havenrand.

Een aantrekkelijk uitkijkpunt, een 'balkon' met panoramisch uitzicht over het havengebied, is omwille van de lagere ligging van de dorpen niet in hun directe nabijheid mogelijk. Het wordt uitgebouwd als een centraal panoramisch uitkijkpunt aan Hooge Maey, dat -na afwerking van die stortberg- voor wandelaars en met de fiets vlot vanuit beide dorpen en vanaf het openbaar vervoer bereikbaar wordt gemaakt.

Conceptelementen en gewenste ruimtelijke structuur

De ruimtelijke conceptelementen geven aan hoe de belangrijkste plekken in het randgebied en zijn omgeving binnen een samenhang zouden kunnen ontwikkelen om de geformuleerde visie te realiseren. Volgende ruimtelijke conceptelementen kunnen worden onderscheiden:

- Ettenhovense polder als grondgebonden landbouwgebied en als rustige vogelhabitat met verbeterde natuurwaarde
- bebossing van de bermen zelf van de knoop R2-A12 en van A12 in de randzone aan Delwaidedok tot tegen de natuurlijk te beheren oever van de Afwateringsgracht/Watergang ten westen van A12
- uitbouw een zwartkopmeeuwbroedplaats in de afritlus van R2-A12
- uitbouw van A12 en R2 als lanen, met waar het kan doorlopende meervoudige bomenrijen
- uitbouw R2-strook als centrale groene as
- wegwerken van het versnipperend effect van de Verlegde Schijns door vervanging door twee nieuwe pompstations stroomopwaarts ten noorden en ten zuiden, gekoppeld aan demping (onderzoek in afronding)
- uitbouw van een ruim hoogwaardig bimodaal logistiek park Schijns (waarvoor de thans aanwezige, versnipperde context van de smalle spie van de kmo-zone door demping van de Verlegde Schijns wordt opgeheven), met goede aansluiting op spoor en weg (A12)
- uitbouw - na wegwerking van het historisch passief en realisatie van de nodige habitatcompensaties (zie deelgebied Berendrecht - Zandvliet) - van het vormingsstation Antwerpen-Noord tot het spoorwegknooppunt voor de gehele haven, op compacte wijze en met op termijn inname van het oostelijk deel van het Binnenmoeras en uitbreiding van Main Hub en Freight Village. Vanuit het principe van zuinig ruimtegebruik en compacte uitbouw zal hierbij ook als alternatief voor een site in Oude Landen, wanneer dit spoortechnisch en qua exploitatie mogelijk is, de mogelijkheid van inpassing van een uitwijkbundel en/of treinwasinstallatie in het vormingsstation Antwerpen-noord - en mocht dit niet haalbaar zijn - op een andere, meer passende locatie worden onderzocht
- versterking van Kuifeend - Grote Kreek tot een geheel van vijvers met een onderlinge natuurlijke synergie die de tussenliggende spoorinfrastructuur en de havenontwikkeling er omheen niet in het gedrang brengt en dat met een natte natuurverbinding langs Schoon Schijn naar de grote gehelen natuur in het oosten is ingebed in een ruimere structuur

- uitbouw van de milieucluster aan Hooge Maey met o.m. een mechanische slibontwateringsinstallatie en op termijn zo mogelijk een bijhorende drogeslib-bouwstof-verwerkingsfabriek
- afwerking van de grootschalige heuvel van het (intern gescheiden) huishoudafval- en slibstort van Hooge Maey tot een natuurlijke en landschappelijke nabestemming en uitkijkpunt over het gehele havengebied.

De samenhang tussen de conceptelementen kan worden aangegeven in een gewenste ruimtelijke structuur.

4.4.3. Deelgebied Noorderlaan

Dit deelgebied ontwikkelt tot **een levendig raakpunt tussen stad en haven**. De hoofdfuncties en de bestuurlijke regelingen worden er door de afbakeningslijnen van grootstedelijk gebied en zeehaven duidelijk aangegeven, maar in de nevenfuncties en de landschapsbouw aan beide zijden van de lijn wordt de ineenstrengeling van deze gebieden gewaarborgd. Deze uitbouw van het gehele deelgebied als contactruimte tussen stad en haven wordt door afspraken tussen Stad en Havenbedrijf vorm gegeven en gegarandeerd.



Met betrekking tot dit deelgebied bevatte het ontwerp-strategisch plan Rechterscheldeover 2004 een concreet voorstel voor de overgang stad-haven en voor de bepaling van de afbakeningslijn ter hoogte van Luchtbal (havengebied vanaf zone G, noordrand Punt aan de Lijn). In het later uitgewerkte ontwerp s-RSA stelt de Stad Antwerpen een variant voor, die precieze vorm zal krijgen via een R.U.P. en waarbij aan het Vlaamse gewest wordt gesuggereerd het strategisch plan hierop af te stemmen.

4.4.4. Deelgebied Eilandje

Het stedelijk Masterplan Eilandje is één van de belangrijkste bronnen van informatie voor visievorming rond deze zone en wordt ook in het SPRSO als basis voor uitspraken over dit gebied gehanteerd.

Het betrokken gebied ligt tussen Brouwersvliet in het zuiden en Royerssluis/ Straatsburgdok in het noorden, tussen de Schelde in het westen en de Noorderlaan in het oosten. Het Eilandje ontwikkelt in de toekomst als een (drastisch te vernieuwen) **stedelijk gebied waarin lichte havengerichte functies verweven zijn**.

Het Eilandje is een overgangszone tussen stad en haven die langzaam evolueert van havengebied naar stedelijk gebied. Deze overgang verloopt gefaseerd, zowel naar ruimtelijke invulling als in de tijd. Te gepaste tijde moeten afspraken tussen stad en gemeentelijk havenbedrijf gemaakt worden omtrent het beheer van dokken en kaden.

Voor 't Eilandje, maar ook voor andere gebieden binnen en buiten de haven, kan er dan ook niet één harde grens worden getrokken waarbinnen alles wat met de haven verbonden is of er relaties mee heeft zich bevindt en waarbuiten er niets aanwezig is dat dergelijke relaties heeft.

Specifiek voor het Eilandje zijn een relatief beperkt aantal havengerichte functies te voorzien:

- havengerichte en havengerelateerde kantoren en kleine bedrijfjes in de zuidelijke gemengde woonbuurten binnen een verhouding 60% wonen, 40% andere functies (Cadixbuurt, Montevideobuurt, omgeving Oude Dokken)
- op het Droogdokeneiland: potentie voor hoogwaardige havengebonden en havengerichte functies (kantoren, headquarters, bezoekerscentrum, onthaal binnenschippers,...); opslag of productie enkel in de directe omgeving van Siberiabrug en eventueel, afhankelijk van de onderhandelingen en projectvoorstellen, de site aan droogdokken 2 en 3 mits deze op termijn naar een hoogwaardig karakter evolueert
- zuidelijke en centrale deel van Mexico-eiland: gemengd stedelijk wonen met mogelijk havengerichte en havengerelateerde kantoren en kleine bedrijfjes
- bedrijventerreinen noordelijke rand Mexico-eiland: watergebonden, havengebonden of havengericht karakter van de bedrijvigheid verplicht
- haventoeegang voor binnenvaart vanaf de Schelde: Royerssluis en toegangen
- een of meer ligplaatsen voor binnenschepen in de nabijheid van de voorzieningen van 't Eilandje, voorlopig voor ca. 50 à 100 schepen, voor verschillende scheepstypes met uitzondering van tankers. De precieze aantallen en schikking van de ligplaatsen zal door het Projectbureau / Stuurgroep 't Eilandje, in overleg met het SPRSO, vanuit het Waterplan moeten worden afgewogen binnen de veelheid aan legitieme ruimteclaims die zich voor de dokken in 't Eilandje aandienen.

4.4.5. Deelgebied Scheldekaaien kernstad

Het stedelijk Masterplan Scheldekaaien is één van de belangrijkste bronnen van informatie voor visievorming rond de Scheldekaaien in SPRSO. Voortbouwend op dit stedelijk beleidsdocument wordt de kaaistrook als ruimte aanzien voor **bij voorkeur watergebonden, stedelijke, recreatieve en publieke functies en als balkon met zicht op een zo intens mogelijke beweging en een grote variatie in de aard van aangemeerde en aanmerende schepen**. Of met andere woorden worden de Scheldekaaien best ontwikkeld tot een zogenaamd groot stedelijk 'park zonder bomen'. Deze visie is thans in het ontwerp-S-RSA opgenomen.

De meeste denkbare activiteiten op het water en op de kaaistrook zijn alleen maar mogelijk wanneer de rivierbeheerder (Vlaams gewest, W&Z) essentiële randvoorwaarden realiseert. Hiertoe is in 2005 een samenwerkingsverband tussen de betrokken partijen afgesloten en is het ontwerp- en onderzoekswerk lopend. Deze gezamenlijke studie moet leiden tot een geïntegreerde visie op de verdere ontwikkeling van de kaaien en kaaivlakte vanuit stedelijk ontwikkelingsperspectief enerzijds, en tot de verhoging van de waterkering en de stabilisering van de kaaimuur vanuit veiligheids- en technisch perspectief anderzijds (cfr. Actualisering Sigmaplan).

De expliciete band van dit gebied met de zeehaven betreft vooral:

- de cruiseterminal voor zeeschepen tussen Steen en Zuiderterras
- aanlegmogelijkheden langs de Vierde Wijk, het Zuid en Nieuw-Zuid, voor vooral (gelet op de grotere zichtbaarheid ervan voor de kaaibezoekers en de grotere levendigheid van de rede) bezoekende zeeschepen en voor goederenzeeschepen op doorvaart (als occasionele

kortetermijn-wachtplaats) en aanvullend in een beperkt gedeelte voor binnenschepen (als kortetermijn-wachtplaats)

- de diensten voor haven-, water- en waterwegbeheer in (delen van) het huidige Loodsgebouw.

De meeste overige activiteiten in de kaaistrook zijn wel watergebonden, maar hebben geen of alleen een indirecte band met de zeehaven.

De toekomstige patrimoniale en beheers/bestuurlijke regelingen die uit de afbakeningsprocessen van het zeehavengebied en van het grootstedelijk gebied en uit onderhandelingen tussen rechtstreeks betrokken partijen zullen voortvloeien moeten een optimaal beheer van het verweven karakter van de kaaistrook en van de havengerichte deelelementen daarin garanderen.



5. Keuze voor gecombineerde ontwikkeling van haven en natuur na onderzoek scenario's

5.1. Situering

Vanuit haveneconomisch standpunt is het verkennen en vergelijken van diverse scenario's voor toekomstige havenontwikkelingen een rationele keuze. Een beslissing in deze of gene zin heeft immers ingrijpende en in vele opzichten onomkeerbare gevolgen voor de ruimtelijke organisatie van het gebied en dient dan ook op al zijn aspecten te worden beoordeeld en afgewogen vooraleer tot definitieve keuzes voor een scenario en - in een latere stap - voor een variatie of een project wordt overgegaan. Het ingrijpend karakter van de havenplannen of projecten nopen daarbij steeds meer tot het doorlopen van een maatschappelijk afwegingsproces waarin niet-economische kosten en baten, al dan niet in monetaire termen uitdrukbaar, mee moeten worden genomen bij een eindbeoordeling. Inmiddels is het wettelijk kader tot stand gekomen waarbinnen dergelijk afwegingsproces zal moeten worden ingepast, namelijk het nieuwe MER-decreet, waarin nu ook de mogelijkheid wordt voorzien voor de opmaak van plan-MER's, die voor de onderbouwing van ruimtelijke uitvoeringsplannen vereist wordt.

Geconfronteerd met de noodzaak voortgang te maken met de opmaak van het strategisch plan is een algemeen kader uitgewerkt om tot een doorgedreven maatschappelijke afweging te komen van de openstaande mogelijkheden voor ontwikkeling van het havensysteem.

In afwachting van een duidelijker inzicht in de ruimtelijke beslag dat (o.m.) de natuurontwikkeling zou impliceren werd in eerste instantie, op basis van de Principes van het Strategische Plan voor de Linkerscheldeoevers 1999, geactualiseerd in april 2004, geopteerd om de toetsing van de haveneconomische ontwikkeling aan de milieuruimte te laten plaatsvinden aan de hand van algemeen geformuleerde ontwikkelingsscenario's en eventueel - voor zover deze bijkomende relevante informatie aandragen - varianten ervan.

Een rationaliteit die toen eveneens heeft meegespeeld om desgevallend en aanvullend ook varianten of technische havenlay-outs te betrekken bij de beoordeling en vergelijking was dat het maatschappelijk debat over de keuze voor een welbepaald ontwikkelingsscenario in de beginfase van het planproces toegespitst was op een debat over één specifieke projectgebonden keuze - de uitbouw van bijkomende overslagcapaciteit voor containers - die zich omwille van de grootschalige impact ervan noodgedwongen vertaalde in een toetsing van elementen van mogelijke varianten en technische havenlay-outs.

Met het oog op de ruimtelijke afbakening van het Antwerps zeehavengebied zal het plan-MER, zoals in deel I gesteld, **aanbevelingen formuleren met betrekking tot de milieuruimte ²¹ die voor de economische expansie van de haven van Antwerpen beschikbaar is en hoe die milieuruimte op optimale wijze kan worden benut ²²**. Er moet derhalve worden benadrukt dat uiteindelijk niet alternatieve invullingen van het havengebied - aanschouwelijk gemaakt via een variatie of een technische havenlay-out - ter toetsing en beoordeling voorliggen, maar dat wel de afbakening van het volledige havengebied als een economische ruimte binnen zijn omgeving het voorwerp uitmaakt van dit plan-MER. De economische ruimte kan - **onder de**

²¹ De term "milieuruimte" wordt hier in de meest brede zin opgevat. Het bevat alle milieugerelateerde aspecten die indicaties aangeven van de manier waarop en binnen welk ruimtelijk beslag havenconomie verder kan groeien. Ook de mobiliteitsaspecten worden hierin begrepen, omdat het onder bepaalde condities als een limiterende factor kan optreden bij verdere havenontwikkeling

²² De term alternatieven is deze die in het decreet op het plan-MER wordt gehanteerd. De scenario's uit het strategisch plan (zie verder) kunnen hierbij worden beschouwd als doelstellingenalternatieven; de relevante varianten als locatie- en uitvoeringsalternatieven.

vastgestelde randvoorwaarden en met inachtnaam van de aanbevelingen - flexibel worden ingevuld door de havenbeheerder, met inbegrip van de mogelijkheid tot herschikking van bestaande of toekomstige haveninfrastructuur binnen dit gebied, inspelend op economische opportuniteiten die zich aanbieden.

De toets in het plan-MER gebeurt aan de hand van kengetallen die relevante informatie opleveren over de impact op de milieuruimte.

Een toetsing van alternatieven die relevante informatie moet aanreiken voor en uiteindelijk moet leiden tot een ruimtelijke afbakening kan evenwel niet louter in de abstractheid van kengetallen gebeuren. Voor het toetsen van de kenmerken die samen de milieuruimte van het zeehavengebied ten opzichte van haar omgeving bepalen, is het essentieel dat deze kengetallen voor deze toets op hoofdlijn (niet in detail) aan bepaalde ruimten in het gebied worden gekoppeld. (Zoniet zou, in extremis gesteld, de behoefte aan 675 tot 1.442 bijkomende hectaren voor de toetsing temidden het Verdrongen Land van Saeftinghe kunnen worden gesitueerd.)



5.2. Werken met scenario's en varianten

Voortbouwend op de definities die in het voortgangsrapport voor het Linkerscheldeoevergebied worden gehanteerd, worden de alternatieven aan de hand waarvan in het plan-MER de impact van de haveneconomische ontwikkeling op de beschikbare milieuruimte wordt getoetst **op het niveau van scenario's** gesitueerd. Zij situeren zich niet op het meer concrete niveau van varianten tenzij daar waar een dergelijke aanvulling nuttig zou zijn voor het aanreiken van bijkomende kengetallen of voor relevante locatie-alternatieven.

Scenario en variante

Het onderscheid tussen scenario's en varianten is belangrijk om maken. Onder deze begrippen wordt verstaan :

- scenario = een fundamenteel ander toekomstperspectief, een visie met op hoofdlijn een fundamenteel ander ruimtebeslag (een scenario is een keuzemogelijkheid op niveau van de visie). Voor de meeste maatschappelijke ontwikkelingen zijn slechts enkele scenario's realistisch
- variante = een keuzemogelijkheid binnen een bepaald scenario op het (lagere) niveau van concept of inrichtingswijze (bijv. over de situering van natuurgebieden, essentiële infrastructuur of zones van bedrijfsactiviteiten met beduidend verschillende milieu-impact, ...). Meestal is een veelheid aan varianten mogelijk, zeker door onderlinge combinatie van elementen; deze alle uitwerken en toetsen heeft weinig zin. De varianten zijn vooral informatief bedoeld om met een voldoende graad van detail te kunnen doorrekenen. De varianten worden voor het plan-MER meegenomen voor zover ze relevante onderbouwende beschrijvende informatie aanreiken over de scenario's (zoals bijv. vorken van kencijfers over oppervlakten, varianten in aard en situering van natuurgebieden, ...); eventueel kunnen andere relevant geachte elementen uit varianten voorbeeldsgewijze in het plan-MER aan bod komen, maar dit hoeft niet en zeker niet voor alle varianten even grondig.
- Pas op een later moment in het gehele planningsproces (meer dan waarschijnlijk pas na de uiteindelijke goedkeuring van het strategisch plan en dus na het afronden van deze plan-MER), wanneer de eerstvolgende grote projecten voor de haveninrichting en -layout concreet ter planning komen, zal een verdere toets van de tegen dan geselecteerde varianten (waarschijnlijk tegen dan kleiner in aantal) moeten gebeuren. Ook nieuwe concepten van technische havenlay-out, met eventueel bijkomende herschikking van

bestaande technische havenlay-outs en varianten kunnen dan nog het licht zien en beoordeeld worden, zolang ze binnen het vastgestelde kader van het plan-MER en het ruimtelijk afgebakend zeehavengebied vallen.

Een toetsing van ontwikkelingsscenario's aan de hand van technische havenlay-outs gebeurt dus in het plan-MER niet. Ze zou immers - hoe theoretisch ze op het eerste zicht ook lijkt - gemakkelijk de indruk wekken dat feitelijk een uitspraak wordt beoogd over deze of gene technische havenlay-out, en een onvermijdelijk ermee gebonden projectkeuze. Planniveau en projectniveau zijn op die manier nog nauwelijks van elkaar te onderscheiden en dit kan het maatschappelijk debat in het kader van het plan-MER - waar keuzes over de afbakening van ruimte voor economie, leefbare woonkernen en natuur ter discussie staan - bemoeilijken.

Scenario's voor het geheel van de Antwerpse haven

Precies omdat over belangrijke aspecten van de milieuruimte die ook ruimtelijke impact hebben op de mogelijkheden van haveneconomische ontwikkeling tot op heden nog onvoldoende maatschappelijke keuzes zijn gemaakt geeft het voortgangsrapport voor Linkerscheldeoever een beperkt aantal fundamenteel verschillende ontwikkelingsscenario's voor dat havendeel weer. Vanuit het vergevorderde stadium van de havenontwikkeling op Rechteroever en de beperkte resterende ruimtelijke marges voor verdere havenuitbouw die daar uit voortvloeien, is een dergelijke afweging van fundamenteel verschillende scenario's voor dit havendeel alleen weinig zinvol. Het plan-MER zal de impact van de haveneconomische ontwikkeling van Rechteroever op de beschikbare milieuruimte vooral toetsen aan de hand van het ontwikkelingsperspectief (de gewenste ruimtelijke structuur ²³) dat in het ontwerp-strategisch plan voor de Rechteroever is uitgewerkt en in het licht van synergie met het Linkerscheldeoevergebied.

De afweging van meerdere fundamenteel verschillende ontwikkelingsscenario's voor de verdere havenontwikkeling zal dus **noodzakelijkerwijze voor het geheel van de haven en haar omgeving** moeten gebeuren. Dit is ook een essentieel element in de integratie. Binnen elk van deze scenario's zal voor de Rechteroever hetzelfde ene ontwikkelingsperspectief zoals dat in het ontwerp-strategisch plan RSO is beschreven worden meegenomen; de variatie waarbij het uitgewerkte combinatievoorstel niet wordt uitgevoerd is dan onderdeel van de referentiesituatie waarvoor een alternatief beeld over de beschikbare milieuruimte zou kunnen worden belicht. De ontwikkelingsscenario's steunen dus grotendeels op de scenario's voor het Linkerscheldeoevergebied.

Integratie van de scenario's en varianten uit de drie integrerende deelstudies

Waar in het Voortgangsrapport Linkerscheldeoevergebied voornoemd onderscheid tussen scenario's en varianten eenduidig is gehanteerd en de toetsing van twee scenario's en een zogenaamd derde spoor ook in de ondertekende Geactualiseerde Principes (principe 15) is opgenomen, is in elk van de drie recente integrerende deelstudies de term scenario's vanuit het desbetreffende onderzoeksgebied toegepast en ingevuld. Daardoor zijn haveneconomische ontwikkelingsscenario's, mobiliteitsinfrastructuur scenario's en natuurontwikkelingsscenario's aangereikt die de vroegere inzichten uit het Voortgangsrapport Linkerscheldeoevergebied aanvullen en verrijken. Tegelijk dreigt hierdoor een vorm van begripsvervaging en -verwarring,

²³ De louter interne havenlay-out, die op onderdelen kan worden herschikt in functie van economische ontwikkeling, maakt geen deel uit van de 'gewenste' ruimtelijke structuur maar van de feitelijke ruimtelijke structuur.

die in het licht van de verdere integratie, het plan-MER en de daaruitvolgende uitwerking van het strategisch plan en het afbakenings-R.U.P. best worden vermeden. Volgende integrerende benadering zou daarom kunnen gevolgd worden. Het plan-MER kan hiervoor evenwel (een) andere vorm(en) van integratie aanreiken en motiveren.

De vier haveneconomische ontwikkelingsscenario's uit de **Economische Ontwikkelingsstudie** zijn gebaseerd op een opdeling volgens de twee assen "duurzaamheid" en "groei" en maken onderscheid tussen duurzame en niet-duurzame groei en hoge en lage trafiekgroei.

Het onderscheid duurzame - niet-duurzame groei kan als een fundamenteel ander ontwikkelingsperspectief voor de haven worden beschouwd, met mogelijk/waarschijnlijk ook op hoofdlijn een fundamenteel ander ruimtebeslag. Daar de niet-duurzame haveneconomische ontwikkelingsscenario's echter expliciet worden afgewezen, is dit echter geen punt van keuze meer.

Het onderscheid hoge - lage trafiekgroei is in wezen een prognose van de mogelijks te verwachten omvang van de havenontwikkeling vanuit ruimere prognoses over de globale macro-economische ontwikkeling. Deze dimensie geeft duidelijk, zoals de EOS aangeeft, op hoofdlijn een fundamenteel ander ruimtebeslag. Zij kan ook als een keuze worden beschouwd, wanneer er bewust voor een van beide groeiprognozes wordt geopteerd. Een keuze voor een lage groei of een keuze voor hoge groei (uiteraard voor zover die op / vanuit macro-economisch vlak zich zou doorzetten, maar de optie om die in de havenontwikkeling door te voeren indien de macro-economische trend de hoge groei toelaat is aanwezig) is duidelijk een fundamenteel ander ontwikkelingsperspectief voor de haven, met een fundamenteel andere ruimtebehoefte. Het EOS heeft deze laatste echter niet op hoofdlijn in het gebied gesitueerd. Deze dimensie kan dus als twee scenario's worden beschouwd, waarbij het toetsen van de kenmerken van deze scenario's die samen de milieuruimte van het zeehavengebied ten opzichte van haar omgeving bepalen niet ten volle zal kunnen gebeuren daar de kengetallen van elk van deze scenario's niet op hoofdlijn aan bepaalde ruimten in het gebied zijn gekoppeld. Zoals verderop in de concrete beschrijving van de te toetsen scenario's zal blijken, zitten deze nagestreefde groeiscenario's qua omvang van het ruimtebeslag voor haveneconomische activiteiten op hoofdlijn in dezelfde grootte-orde als de scenario's 'ruimtelijk geconsolideerde' en 'ruimtelijk ingepaste' haven die voor het Linkerscheldeoevergebied zijn ontwikkeld. De haveneconomische ontwikkelingsscenario's nagestreefde lage groei en nagestreefde hoge groei bieden daarbij wel het voordeel dat zij tevens weg blijven uit een opdeling 'inbreiding' - 'uitbreiding' die bij een te strikte koppeling aan bepaalde ruimten in het gebied onvermijdelijk gesuggereerd wordt. Dit is terecht aangezien 'inbreiding' ook in een scenario van nagestreefde hoge groei uit het EOS een onderdeel van de haveneconomische ontwikkeling blijft. En uitbreiding van het havenareaal hoeft niet meteen te betekenen dat inbreidingsgerichte maatregelen niet zullen plaatsgrijpen en veronderstelt evenmin een soort chronologie (eerst inbreiden, dan uitbreiden). Voorgaande overwegingen leiden ertoe **de haveneconomische ontwikkelingsscenario's nagestreefde lage groei en nagestreefde hoge groei mede te beschouwen als een passende input naar de te toetsen scenario's in het plan-MER.**

De vijf natuurontwikkelingsscenario's en zes varianten daarvan uit de **Achtergrondnota Natuur** geven op zich geen fundamenteel ander perspectief voor de havenontwikkeling, maar kunnen wel als gevolg hebben dat de (ruimtelijke) mogelijkheden voor die havenontwikkeling sterk worden bepaald (verruimd of teruggeschoefd). In het licht van de globale ontwikkeling van het plangebied zijn deze dan ook niet als scenario's te beschouwen, maar als varianten. De term **natuurvarianten** is daarom doorheen heel dit tussentijds strategisch planconsequent gebruikt. Vanuit de Achtergrondnota Natuur is inmiddels duidelijk geworden dat de beperkingen en randvoorwaarden aan de havenuitbouw niet zozeer een keuze betreft tussen diverse mogelijke invullingen van de economische ruimte zelf, dan wel tussen mogelijke variaties (o.m. rekening

houdend met de opportuniteiten voor economisch leefbare landbouw) op de externe, fysische begrenzing van mogelijke economische ruimte voor havenontwikkeling. Die economische ontwikkeling zal gefaseerd moeten verlopen - d.w.z. **in combinatie** ²⁴ met een gefaseerde natuurontwikkeling die minstens gelijke tred ²⁵ moet houden met de geplande havenontwikkeling -, want slechts op deze wijze blijft de passende beoordeling van economische plannen en projecten afgedekt van negatieve conclusies en eruit volgende uitzonderingsprocedures. Vanuit het oogpunt van het ecologisch ruimtebeslag legt de natuurontwikkeling de externe grenzen vast van economische ruimte, die zowel betrekking kan hebben op economisch leefbare landbouw als op haven economie. In het laatste geval zal de fysische inbuffering van de havenactiviteit aan de orde zijn, maar de invulling van het havengebied zelf niet wezenlijk determineren.

De **Quickscan Mobiliteit** hanteert twee infrastructurele scenario's en de vier modalsplitsscenario's. Uit de studie blijkt dat de vier modalsplitsscenario's in de maatgevende segmenten en tijdsperioden in het Antwerpse geen fundamentele verschillen geven: wanneer de aangegeven infrastructuurwerken worden uitgevoerd zijn alle modalsplitsscenario's hanteerbaar en wanneer er geen bijkomende infrastructuurwerken worden uitgevoerd lopen de meeste goederenstromen binnen afzienbare tijd vast (afhankelijk van de gehanteerde modal split is dit enkele jaren eerder of later het geval). De keuzen in de modal split kunnen dan ook als varianten worden beschouwd, maar vermits de verschillen de facto zo beperkt blijken te zijn wordt heel dit tussentijds strategisch planconsequent één modalsplitoptie gebruikt.

De twee infrastructurele scenario's hebben grote mobiliteitseffecten, maar op het geheel van de havenontwikkeling bekeken een relatief beperkt ruimtebeslag. Het 'nulscenario' en het 'infrastructuurscenario' zijn dan ook niet als scenario's te beschouwen, maar als **infrastructuurvarianten**.

Hypothese van te toetsen scenario's

Afbouw of inkrimping van de haven of ongebreidelde verdere havenontwikkeling kunnen maatschappelijk gezien moeilijk verantwoord worden en zijn dus niet realistisch om als scenario's te weerhouden. Voor de uitbouw van de haven van Antwerpen op beide Schelde-oeveren samen lijken als hypothese naar het plan-MER maar twee realistische scenario's, fundamenteel andere perspectieven, aanwezig te zijn. Deze geven als hypothese een mogelijke vorm van integratie van de eerder uitgewerkte ruimtelijke scenario's en de recenter uitgewerkte haveneconomische scenario's weer. **Het plan-MER kan evenwel (een) andere vorm(en) van integratie of andere ruimtelijke vertalingen van de haven-economische scenario's aanreiken en motiveren.**

Naast eventuele integratiesuggesties die de opdrachthouder van het plan-MER aanreikt of die tijdens het plan-MER-proces naar voor komen, worden twee scenario's en een derde spoor getoetst :

- scenario A ruimtelijke havenconsolidatie bij nagestreefde lage groei
- scenario B ruimtelijk ingepaste haven bij nagestreefde hoge groei
- spoor gefaseerd scenario B ruimtelijk ingepaste haven bij nagestreefde hoge groei, met doorgroei van het ruimtebeslag van A naar B. Dit spoor is in wezen een hoofdvariant van scenario B.

²⁴ Deze gefaseerde, gecombineerde aanpak vond reeds met het zogenaamde **Combinatievoorstel** zijn beslag in het ontwerprapport voor het Rechterscheldeoevergebied.

²⁵ Zie "Geactualiseerde principes voor het Strategisch Plan Linkerscheldeoever, principe 14.

Elk van deze scenario's heeft betrekking op een bepaalde orde van grootte aan havenareaal, dat uiteraard niet in detail tot op de m² vastligt.

Ook de ruimtelijke situering van dat havenareaal in zijn omgeving ligt alleen op hoofdlijn vast. Hierbij wordt er voor de toetsing vertrokken van de situeringen zoals die in het Voortgangsrapport voor het Linkerscheldeoevergebied in functie van het geactualiseerde principe 15 zijn beschreven, maar kunnen deze in bepaalde mate verschuiven mits het bijhorend havenareaal op hoofdlijn hetzelfde blijft. In wezen is een dergelijke verschuiving een variëteit van het betreffende scenario. Op deze wijze kan, mits dit in het plan-MER geëxpliciteerd wordt, de meer flexibele benadering van de 'nagestreefde groeiscenario's' uit de Economische Ontwikkelingsstudie in de toetsing worden betrokken.

De twee te toetsen scenario's zijn te beschouwen als de realistisch gesproken uitersten die voor toetsing in aanmerking komen. Tussen beide zijn qua groei en havenareaal (en uiteraard in varianten qua situering van dat havenareaal) vele tussenvormen tussen A en B mogelijk. Maar in wezen worden deze bij de toetsing van effecten van scenario B alle afgedekt en behoeven ze dus geen afzonderlijke toetsing.

Voor om het even welk scenario gelden een aantal basiscijfers en kengetallen die de mogelijkheden en beperkingen en de haalbaarheid ervan mee bepalen en die noodzakelijk zijn om in een latere fase de MKBA-berekeningen te kunnen doen (zie ook deel III).

Het toepassen van het systeem van milieuzonering is evident een onderdeel van elk van deze verschillende scenario's omdat het toelaat de vigerende (Vlaamse) wetgeving vlotter, efficiënter en vooral sneller, reeds van bij de overwegingen van toewijzing van bepaalde terreinen te kunnen toepassen. Op basis van de toetsing geeft het plan-MER aan welke scenario's of onderdelen ervan (bijv. bepaalde varianten) wegens significant negatieve effecten onaanvaardbaar zijn of slechts na grondige bijsturing of bijkomende randvoorwaarden terug accepteerbaar zijn en dus welk alternatief of alternatieven als haalbaar naar voor komt of komen. In tweede orde geeft het plan-MER aan op welke wijze de scenario's en eventueel hun varianten die vanuit het oogpunt van de beschikbare milieuruimte wel aanvaardbaar zijn nog verder kunnen worden geoptimaliseerd zodat de beschikbare milieuruimte ook vanuit economisch oogpunt maximaal kan worden benut. Hiertoe moet het plan-MER de noodzakelijke aanbevelingen formuleren naar een optimaal technisch beheer van de economische ruimte binnen het zeehavengebied. Het plan-MER heeft niet als objectief een keuze tussen deze laatste set van haalbare scenario's aan te geven, maar wel om een categorisering van de scenario's en een selectie van deze die niet haalbaar blijken te zijn te geven. Deze beoordeling en argumentatie reikt voldoende onderbouwd materiaal aan om de besluitvorming over het scenario of de scenario's die verder in het uiteindelijke strategische plan zullen worden meegenomen, over de vaststelling van het strategisch plan en de afbakening van het zeehavengebied te motiveren. Het is dan ook van primordiaal belang dat het plan-MER een reeks van aanbevelingen kan formuleren omtrent de geografische afbakening van het zeehavengebied en van de wijze waarop (qua functies en technisch beheer) met de aldus geografisch afgebakende economische ruimte moet worden omgegaan om binnen de grenzen van die beschikbare milieuruimte te blijven.

Op deze manier reikt het plan-MER een antwoord en onderbouwing aan voor de centrale vraag die voorligt om de strategische planning te kunnen afronden, namelijk hoeveel economische expansie dit gebied nog kan dragen wanneer men rekening houdt met de leefbaarheid van de omgeving van de haven (voor woonkernen, natuur, landbouw).

De toets van de effecten en de ruimtelijke invulling van de concrete variant die later binnen het afgebakend zeehavengebied en de ermee vastgestelde milieuruimte wordt ontwikkeld zal pas dan, wanneer die variant duidelijk zal zijn, in een project-MER of meerdere project-MER's gebeuren.

5.3. Kwalitatieve beschrijving van de referentiesituatie en de thans voorliggende twee hypothesen van scenario's en van hun vijf varianten

De twee hierna beschreven scenario's zijn sporen waarin verdere havenontwikkeling en bijhorende natuurontwikkeling kan worden bekeken. Ze lopen en worden (voor zover mogelijk) ingeschat voor de lange termijn, met perspectief naar 2030 en waar mogelijk met een verdere doorkijk.

Zij worden afgezet tegenover de referentiesituatie van de huidige situatie en de loutere uitvoering van de thans reeds genomen beslissingen. De beschrijving van deze scenario's is overgenomen uit het basisdocument en kan op sommige punten lichtjes afwijken van deze in de kennisgevingsnota voor het plan-MER.

Wanneer in het kader van het plan-MER andere scenario's of vormen van integratie van ruimtelijke en haveneconomische scenario's worden voorgesteld, zullen deze op een vergelijkbare wijze worden beschreven. Uit de kennisgevingsnota voor het plan-MER blijkt dat dit met name voor varianten van beide scenario's het geval kan zijn.

In het kader van een proces tot ruimtelijke afbakening van de haven is het evident dat bij de kwalitatieve beschrijving van scenario's ook het spanningsveld tussen de vraag en het aanbod aan terreinen voor de diverse havensectoren (industriële, logistiek, maritiem en daarbij in het bijzonder containergebonden logistiek) wordt belicht. Vroeg of laat - naargelang de ontwikkeling een hoog dan wel een laag groeipercentage kent - zal zich binnen het huidige ²⁶ havengebied een activiteitselectie opdringen gekoppeld aan delegatie van activiteiten naar het netwerk. Duurzame economische scenario's kunnen dan ook pas succesvol zijn als een succesvolle coherente aanbodstrategie wordt ontwikkeld als antwoord op de gestelde uitdagingen. De keuze voor een welbepaalde aanbodstrategie, en voor een welbepaalde haveneconomische ontwikkeling in het zeehavengebied Antwerpen vergt maatschappelijke keuzes. In het kader van dit afbakeningsproces is daarbij de centrale vraag hoeveel bijkomende oppervlakte voor havenontwikkeling binnen het Linkerscheldeoevergebied moet en kan worden vrijgemaakt binnen de gestelde duurzaamheidvoorwaarden.

5.3.1. Referentiesituatie

De essentie van de referentiesituatie is de volgende.

Ze omvat enkel de bestaande situatie en de uitvoering van zogenaamd 'beslist beleid', met inbegrip van hetgeen dient te gebeuren in toepassing van de actuele regelgeving. Tot deze laatste categorie behoren enkel de reeds genomen investeringsbeslissingen die geen nieuwe beslissing aangaande ordening meer behoeven, met name de bouw en ingebruikname van Deurganckdok en de bijhorende terminals, alle daarbijhorende projecten inzake infrastructuur en natuurcompensatiegebieden (cfr. het validatiedecreet). Het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand wordt in de referentiesituatie niet uitgevoerd.

²⁶ Met "huidig havengebied" wordt bedoeld - op linkeroever tot aan de 'lijn de Bondt'.

Deze referentiesituatie betekent dat er na de bouw van Deurganckdok geen enkel groot havenproject (zowel op inbreidings- als uitbreidingsvlak) meer plaatsvindt (ook geen tweede zeeluis of doorverbinding naar een getijdengebonden Doeldok). De verdere havenontwikkeling vindt plaats door interne herstructureringen en door optimalisering van de bestaande bedrijventerreinen met name:

- op Linkeroever: Zwijndrecht (met uitzondering van de vlakte van Zwijndrecht), zone Keetberglaan/sporenbundel Kallo (Pioneer), Waaslandkanaal-noord, Waaslandkanaal-zuid (met uitzondering van het logistiek park vermits een project-MER nog moet uitgevoerd worden, van Zuidelijke Groenzone en van Verrebroekse Plassen, het Z-gebied tussen Verrebroek-/Doeldok en De Putten)
- op Rechteroever: het smal logistiek park Schijns, het huidig vormingsstation Antwerpen-Noord, de twee Scheldeterminals, de gehele bedrijvenzone tussen Scheldelaan en Noorderlaan/Antwerpsebaan tot aan Royerssluis (met uitzondering van de R2-strook en de omgeving Metropolis/Punt aan de Lijn), de petroleumcluster van Petroleum-zuid.

De referentiesituatie houdt tevens in dat de aangeduide natuurcompensaties in het kader van het Deurganckdokproject op Linkeroever (natuurvariant E uit de Achtergrondnota Natuur - die gelet op de lagere en onvoldoende noodzakelijke natuurkwaliteit voor de Vogel- en Habitatrichtlijnverplichtingen die ze genereert, in de Achtergrondnota Natuur niet als voorkeur wordt voorgesteld -) en het aanzuiveren van het historisch passief worden bestendigd, maar ook - gelet op de ongunstige staat van instandhouding van de beschermde habitats (slikken, brakwaterschor) - in het kader van de Habitatrichtlijn de ontwikkeling van nieuwe natuur langsheen de Scheldeoevers. Tenslotte zal ook het historisch passief dat is ontstaan door aantasting van het Vogelrichtlijngebied 'de Kuifeend' op een geëigende wijze door de veroorzaker op Rechteroever moeten worden aangezuiverd.

De referentiesituatie betekent volgende elementen :

- Bij lage economische groei kan deze nog tot 2015 net op realistisch-haalbare wijze worden opgevangen mits sterke intensivering, ook van de interne reserves, een intensivering die evenwel in toenemende mate zal worden belemmerd door de aanwezigheid van een aantal compensatiegebieden (Verrebroekse plassen, Steenlandpolder, vlakte van Zwijndrecht, ...) binnen of aan de rand van het havengebied. Maar bij hoge economische groei zal dit niet meer het geval zijn, zal de behoefte vanaf 2010-2012 niet meer kunnen worden opgevangen (en zal er dan evident geen ijzeren voorraad meer kunnen worden gehanteerd).
- Na 2015 zijn er dan in de referentiesituatie alleen nog (zeer beperkte) groei mogelijkheden door intensivering van bestaande terreinen en infrastructuur.
- Grote delen van de Waaslandhaven blijven getijdenvrij; de Rechteroeverhaven blijft, op de twee Scheldeterminals na, volledig getijdenvrij.
- De haven heeft een beperkt ruimtebeslag, waardoor reeds op zeer korte termijn een doorgedreven herstructurerings- en intensiveringsprogramma van de bestaande terreinen noodzakelijk is voor elke verdere havenontwikkeling.
- De ruimte-inname van het havengebied in noordelijke richting op Linkeroever blijft binnen het huidig bestaand zeehavengebied uit de voormalige tweede gewestplanwijziging (tot de 'lijn De Bondt') en binnen de beslissingen in het validatiedecreet.
- De ongunstige staat van instandhouding van de beschermde habitats en de ontwikkeling ervan tot robuuste natuur noopt tot een uitbreiding van het areaal aan slikken en brakwaterschor in het Linkerscheldeoevergebied.

De referentiesituatie wordt gekenmerkt door volgende kenmerkende cijfers :

- **benaderend havenareaal** : op LSO ca. 3.710 ha, waarvan ca. 1.400 ha voor industrie, ca. 800 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 400 ha voor containers en op RSO ca.

- 6.650 ha, waarvan ca. 2.000 ha voor industrie, ca. 1.400 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 300 ha voor containers (terrein Delwaidedok), of in totaal **ca. 10.400 ha**
- mogelijks nog te benutten **bruto-oppervlakte** ²⁷ : op LSO ca. 710 ha, op RSO ca. 65 ha en in interne reserves ca. 250 ha, of in totaal **ca. 1.025 ha** bruto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
 - mogelijks **nog te benutten netto-oppervlakte** ²⁸ : op LSO ca. 470 ha, op RSO ca. 50 ha en in interne reserves ca. 150 ha, of in totaal **ca. 670 ha** netto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
 - **nuttige kaailengte** : in totaal **ca. 132 kilometer** ²⁹, waarvan ca. 10 km containerkaden en te vermeerderen met de nuttige steigerlengte op LSO
 - **benaderend natuurareaal ten behoeve van de instandhoudingsdoelstellingen** ³⁰, exclusief de Scheldeboorden en Melkader : op LSO ca. 1.220 ha en op RSO ca. 370 ha of in totaal **ca. 1.590 ha**.

5.3.2. Hypothese scenario A - ruimtelijke havenconsolidatie bij nagestreefde lage groei

De essentie van deze hypothese van scenario is de volgende.

De economisch wenselijke havenuitbouw mikt op een gestadige en stabiele groei en wordt bewust ruimtelijk ingeperkt.

Er gebeuren na de bouw van Deurganckdok geen grote op ruimtelijke uitbreiding gerichte havenprojecten meer; de verdere havenontwikkeling vindt plaats door herstructureringen, door optimalisering van wat er vandaag is en door verhoging van productiviteit op alle terreinen waar dit mogelijk is. Optimaliserende infrastructuur zoals de Liefkenshoekspoortunnel, een tweede zeesluis voor Linkeroever, de verdichting van het vormingsstation Antwerpen-Noord, de Oosterweelverbinding, de uitbouw van het netwerk van wachtplaatsen voor de binnenvaart worden gerealiseerd. Het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand wordt, ook met betrekking tot infrastructuur en verdichting van bedrijventerreinen, volledig uitgevoerd.

De verdere natuurontwikkeling bestaat uit de natuurprojecten van het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand (in het bijzonder in het Opstalvalleigebied) op RSO en uit forse natuurontwikkeling in delen van (het noordelijk deel van) LSO - waaronder het GOG-gebied Schor Ouden Doel-Prosperpolder-Doelpolder-noord en het complex van de Putten - volgens een van de natuurvarianten met omvangrijke natuurgebieden dicht bij de huidige noordelijke havenrand. Deze forse natuurontwikkeling in delen van LSO is gericht op de uitbouw van robuuste natuur en verloopt bij voorkeur - gelet op de hogere en noodzakelijke natuurkwaliteit voor de Vogel- en Habitatrichtlijnverplichtingen die ze genereert en waardoor ze in de

²⁷ Berekening op basis van de aanbodgegevens van het GHA (interne actualisering dd. juli 2003 van de studie dd. aug. 2002). Op LSO 72 ha onmiddellijk uitgeefbare terreinen, 798 ha bedrijfsterreinen in ontwikkeling. Hieraan is 61 ha van de zone voorzien voor de sluis op het einde van Deurganckdok toegevoegd en is ca. 220 ha van het logistiek park afgetrokken. De 417 ha tijdelijke compensatiegebieden zijn niet mee in rekening genomen. Op RSO betreft het 15 ha onmiddellijk uitgeefbare terreinen, 50 ha bedrijfsterreinen in ontwikkeling. Interne reserves: cfr. GHA 2002 en EOS 2005.

²⁸ Volgens de verhoudingen uit aanbodstudie GHA, met toepassing van de 80%-verhouding voor de zone voorzien voor de sluis op het einde van Deurganckdok. Deze omrekening bruto-netto voorziet een marge die ook de inpassing van ecologische infrastructuur toelaat.

²⁹ Bestaande kadelengte cfr. Economische OntwikkelingsStudie, verminderd met de helft van de kadelengte in Doeldok en van de Scheldekaaien in de kernstad en vermeerderd met Deurganckdok.

³⁰ Op basis van de aanbodgegevens van GHA (interne actualisering dd. juli 2003 van de studie dd. aug. 2002), de Scenario's Instandhoudingsdoelstellingen Linkeroever (oktober 2004), de projectfiches Combinatievoorstel noordoostelijke rand (juni 2004), het stappenplan van het combinatievoorstel (februari 2005) en het eindrapport van de Achtergrondnota Natuur (februari 2005). Op Linkeroever betreft het de gebieden van natuurvariant E, waaronder ca. 420 ha van de tijdelijke natuurcompensaties Deurganckdok; op RSO betreft het Muisbroek/EkersMoeras/Bospolder, het geheel van Kuifeend en Reigersbos.

Achtergrondnota Natuur wordt voorgesteld - volgens natuurvariant A1; de natuurvarianten B1, C1 of C2 uit de Achtergrondnota Natuur of natuurvariant D1 die in deze de voorkeur van de landbouw wegdraagt kunnen op hun effecten in het geheel van dit scenario worden onderzocht en eventueel remediërend aangevuld, maar voldoen in hun huidige vorm niet aan de verplichtingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn (varianten C1, C2, D1) of slechts behoorlijk zodat ze onvoldoende garantie geven voor duurzame instandhouding, rekening houdend met mogelijke verdere economische ontwikkelingen (variant B1). De Zuidelijke Groenzone behoort conform al deze natuurvarianten tot de ecologische infrastructuur in het zeehavengebied, Melkader tot de natuurlijke structuur buiten het zeehavengebied.

Ten opzichte van de referentiesituatie houdt deze hypothese van scenario op LSO de ontwikkeling in van het logistiek park Waasland en de mogelijke ontwikkeling als bedrijventerreinen van de tijdelijke natuurcompensatiegebieden waarvoor de voorkeursnatuurvariante geen kwaliteitsdoelstellingen formuleert ten behoeve van de uitbouw van robuuste natuur. Op RSO is er de verdichting van het vormingsstation, de uitbreiding van Main Hub/Freight Village, de uitbouw van het Logistiek Park Schijns, de demping van de Zandwinningsput en de realisatie van de binnenvaartwachtplaats Noordland.

Deze hypothese van scenario heeft op hoofdlijn volgende kenmerken en gevolgen:

- de thans verwachte groei tot 2015 kan worden opgevangen mits sterke intensivering, ook van een deel van de interne reserves; voor containerbehandeling en containergebonden logistiek vereist dit evenwel een drastische reorganisatie van delen van de bestaande Waaslandhaven; wanneer gekozen wordt voor een dergelijke drastische herschikking van de bestaande havenlay-out binnen het huidig havengebied (volgens een nog verder te ontwikkelen technische havenlay-out), zal deze - al dan niet tijgebonden 31 - extra overslagcapaciteit voor containers gecreëerd worden ten koste van andere havensectoren, waaronder ook andere maritieme sectoren (vnl. roro). Ermee gepaard gaande herlocaties creëren een extra-behoefte die op haar beurt in geval van lage economische groei in theorie waarschijnlijk nog zou kunnen worden opgevangen, maar bij hoge economische groei net niet meer. Daarbij moet een dergelijke reorganisatie op korte termijn aangepakt daar - volgens de huidige prognoses - de eerste bijkomende terminal ten laatste beschikbaar zijn tegen 2014
- de behoefte tot 2030 bij lage economische groei kan in dit scenario op realistisch-haalbare wijze worden opgevangen, bij hoge economische groei zal dit nog net kunnen, mits verdergaande sterke intensivering en mits het tegen 2030 aan niet meer hanteren van de volledige ijzeren voorraad; een verdere groei van de containertrafiek na 2015 is in dit scenario evenwel niet meer op realistisch-haalbare wijze op te vangen binnen de zeehaven van Antwerpen, met als gevolg verschuiving van deze en mogelijk ook van bestaande trafieken naar andere havens; voor de andere havensectoren is dit bij lage economische groei nog wel mogelijk, waarschijnlijk zelfs nog net na voornoemde drastische reorganisatie in de periode voordien
- na 2030 zijn er dan alleen nog (zeer beperkte) groeimogelijkheden door intensivering van bestaande terreinen en infrastructuur
- er wordt geen Saftinghedok (of een ander tweede getijdendok dat rechtstreeks aansluit op de Schelde) gebouwd
- grote delen van de Waaslandhaven worden getijdengebonden of kunnen dat worden; de Rechteroeverhaven blijft, op de twee Scheldeterminals na, volledig getijdenvrij

31

Ook de optie om achter de sluisen extra containercapaciteit te ontwikkelen kan nu nog niet uitgesloten worden. Dit veronderstelt dan wel de bouw van een tweede zeevaartsuis.

- de haven heeft ten opzichte van de referentiesituatie een zo beperkt mogelijke uitbreiding van het ruimtebeslag. Binnen dit beperkt ruimtebeslag zullen de mogelijke varianten van infrastructurele invulling in functie van het globale opzet van het plan-MER op hun meerwaarde m.b.t. milieugebruiksruimte en efficiënt ruimtegebruik worden geëvalueerd
- er wordt op LSO een nieuwe noordelijke buitengrens van het havengebied vastgelegd, voortbouwend op de beslissingen in het validatiedecreet, op de aanwezige structuur van het landschap en de uiteindelijk te kiezen natuurvariant.

Deze hypothese van scenario wordt gekenmerkt door volgende kenmerkende cijfers :

- **benaderend havenareaal** ³²: ca. 4.450 à 4.590 ha waarvan naargelang de varianten ca. 1.450 à 1.750 ha voor industrie, ca. 750 à 1.250 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 350 à 900 ha voor containers en op RSO ca. 6.760 ha, waarvan ca. 2.000 ha voor industrie, ca. 1.470 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 300 ha voor containers (terrein Delwaidedok), of in totaal ca. **11.050 à 11.190 ha**
- mogelijks nog te benutten bruto-oppervlakte ³³ : op LSO ca. 1.260 ha, op RSO ca. 135 ha en in interne reserves ca. 250 ha, of in totaal ca. 1.645 ha bruto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- mogelijks **nog te benutten netto-oppervlakte** ³⁴ : op LSO ca. 940 ha en op RSO ca. 110 ha en in interne reserves ca. 150 ha, of in totaal ca. **1.200 ha netto**, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- nuttige kaailengte : in totaal ca. 133 à 134 kilometer ³⁵, waarvan ca. 10 à 14 km containerkaden en te vermeerderen met de nuttige steigerlengte op LSO
- **benaderend natuurareaal ten behoeve van de instandhoudingsdoelstellingen** ³⁶, exclusief de Scheldeboorden en Melkader : op LSO ca. 1.020 à 1.430 ha (in de voorkeurvariant ca. 1.430 ha) en op RSO ca. 450 ha of in totaal ca. **1.880 ha**.

5.3.3. Hypothese scenario B - ruimtelijk ingepaste haven bij nagestreefde hoge groei

De essentie van deze hypothese van scenario is de volgende.

De economisch wenselijke havenuitbouw (economische poort op Vlaams niveau, cfr. optie en oppervlakte RSV) vindt zo maximaal mogelijk plaats, maar binnen de grenzen die vanuit de lokale leefbaarheid en de inpassing van de haven in haar omgeving worden gesteld. Dit vertaalt

³² Uit voortgangsrapport LSO, aangevuld met Zuidelijke groenzone. Op RSO met inbegrip van de bijkomende verdichtingszones in de NO-rand en wachtplaats Noordland.

³³ Berekening op basis van de aanbodgegevens van het GHA (interne actualisering dd. juli 2003 van de studie dd. aug. 2002). Op LSO 72 ha onmiddellijk uitgeefbare terreinen, 798 ha bedrijfsterreinen in ontwikkeling. Daarnaast zijn er ook ca. 387 ha tijdelijke compensatiegebieden buiten De Putten die mee in ontwikkeling worden genomen.

³⁴ Volgens verhoudingen uit aanbodstudie GHA, met toepassing van de 80%-verhouding voor de (in de structuur ingepaste) tijdelijke compensatiegebieden.

³⁵ Kadenlengte referentiesituatie, vermeerderd met een vork voor de eventuele verlenging van Verrebroekdok en verminderd met een vork voor het verlies door de verbinding Deurganckdok - Waaslandkanaal/Doeldok.

³⁶ Op basis van de aanbodgegevens van GHA (interne actualisering dd. juli 2003 van de studie dd. aug. 2002), de Scenario's Instandhoudingsdoelstellingen Linkeroever (oktober 2004), de projectfiches Combinatievoorstel noordoostelijke rand (juni 2004), het stappenplan van het combinatievoorstel (februari 2005) en het eindrapport van de Achtergrondnota Natuur (februari 2005). Op Linkeroever betreft het de oppervlaktevork van de natuurvarianten A1, B1, C1, C2 en D1, waarbij B1 het minimum en D1 het maximum aanreiken (dit laatste evenwel met inbegrip van ca. 730 ha weiden met gebruiksovereenkomst). Op RSO betreft het Muisbroek/EkersMoeras/Bospolder, de plassen van Kuifeend, Grote Kreek en Wachtboezems en het Opstalvalleigebied. Naast deze gebieden met natuurontwikkeling ten behoeve van de instandhoudingsdoelstellingen zijn er ook kleinere natuurgebieden (onder meer in ecologische infrastructuur) die geen rechtstreekse of prioritaire relatie hebben tot het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen en waarvoor gekozen is om de kwaliteitsdoelstellingen niet al te hoog te leggen zodat bij latere passende beoordelingen in het LSO-gebied de Achtergrondnota natuur niet om de haverklap hoeft te worden herschreven.

zich ruimtelijk in een bepaald areaal. Voor het doorrekenen van dit scenario wordt dit areaal op hoofdlijn gelijk gesteld aan het zeehaven- en uitbreidingsgebied uit het gewestplan 2000, gecorrigeerd met de gebieden uit de (voorkeurs)natuurvarianten. Dit wil niet zeggen dat het zeker is dat dat areaal op termijn ook effectief door de haven zal worden gebruikt. Om redenen van totaal veranderde economische context, of van een grote evolutie in technieken zodat de haven veel compacter kan, of door grenzen van de achterlandmobiliteit, of om het even welke andere reden kan het zijn dat scenario B niet volledig kan/zal worden gerealiseerd. Maar de optie om dit wel te doen als het kan en nodig is, is wel aanwezig.

Er gebeuren binnen de vast te stellen buitengrens van de haven ook na Deurganckdok nog grote haveninvesteringen in een economisch verantwoorde en gefaseerde uitbreiding, parallel aan herstructurerings- en optimaliseringswerken van wat er vandaag is. Alle nodige optimaliserende infrastructuur, waaronder de Liefkenshoekspoortunnel, de Oosterweelverbinding, de verdichting van het vormingsstation Antwerpen-Noord, een tweede zeeluis voor Linkeroever, de uitbouw van het netwerk van wachtplaatsen voor de binnenvaart, worden gerealiseerd. Het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand wordt, ook met betrekking tot infrastructuur en verdichting van bedrijventerreinen, volledig uitgevoerd.

De verdere natuurontwikkeling bestaat uit de natuurprojecten van het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand (in het bijzonder in het Opstalvallei-gebied) op RSO en uit forse natuurontwikkeling in delen van (het noordelijk deel van) LSO - waaronder het GOG-gebied Schor Ouden Doel-Prosperpolder-Doelpolder-noord - volgens een van de natuurvarianten waarin alle natuurgebieden op ruime afstand van de huidige noordelijke havenrand zijn gelegen. Deze forse natuurontwikkeling in delen van LSO is gericht op de uitbouw van robuuste natuur en verloopt bij voorkeur - gelet op de hogere en noodzakelijke natuurkwaliteit voor de Vogel- en Habitatrichtlijnverplichtingen die ze genereert en waardoor ze in de Achtergrondnota Natuur wordt voorgesteld - volgens natuurvarianten A2, A3 of A4; de natuurvariant B2 uit de Achtergrondnota Natuur of natuurvariant D2 die in deze de voorkeur van de landbouw wegdraagt kunnen op hun effecten in het geheel van dit scenario worden onderzocht en eventueel remediërend aangevuld, maar voldoen in hun huidige vorm niet aan de verplichtingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn (variant D2) of slechts behoorlijk zodat ze onvoldoende garantie geven voor duurzame instandhouding, rekening houdend met mogelijke verdere economische ontwikkelingen (variant B2). De Zuidelijke Groenzone behoort conform al deze natuurvarianten tot de ecologische infrastructuur in het zeehavengebied, Melkader tot de natuurlijke structuur buiten het zeehavengebied.

Deze hypothese van scenario heeft op hoofdlijn volgende kenmerken en gevolgen :

- tot 2015, tot 2030 en mits sterke intensivering ook nog nadien is (gefaseerd) verdere groei volgens huidige en toekomstige behoefte-inschattingen (zowel bij lage als bij hoge economische groei) mogelijk
- het in EOS voorziene volgend knippunt in de aanbodstrategie voor de containeroverslag (omstreeks 2022) kan in dit scenario, met of zonder herstructurering van de bestaande haveninfrastructuur, worden opgevangen. Een aanbodstrategie waarin in functie van de toenemende containeroverslag gekozen wordt voor uitbreiding van het bestaand havengebied kan enkel plaatsvinden in het noordelijk gebied van Linkeroever
- de haven heeft binnen vastgelegde harde buitengrenzen een ruimer ruimtebeslag dat deze groei mogelijk maakt. Een nieuwe noordelijke grens op Linkeroever wordt vastgelegd, mede in functie van de gekozen natuurvariante en de afbakening van ruimte voor leefbare landbouw
- de mogelijkheid wordt opengehouden om een Saftinghedok (al dan niet getijdengebonden) te bouwen
- het thans niet door de haven benutte deel van de economische ruimte in het noordelijk deel van het Linkerscheldeoevergebied wordt gecombineerd met de gestage voortgang van de

realisatie van de gekozen natuurvariant in ontwikkeling genomen, met duidelijke afspraken en regelingen over het tijdelijke tussentijdse gebruik

- beperkingen voor opvang van de havenmobiliteit in de omgeving en de regio (achterlandmobiliteit) kunnen mogelijk grenzen stellen aan de ontwikkelingsmogelijkheden, maar volgens de quickscan mobiliteit zijn er tot 2020 geen of hoogstens tijdelijk in delen van het eerstkomend decennium opvangmoeilijkheden indien het volledige infrastructuur-scenario tijdig wordt uitgevoerd.

Deze hypothese van scenario wordt gekenmerkt door volgende kenmerkende cijfers :

- **benaderend havenareaal** ³⁷: op LSO max. ca. 5.250 à 5.550 ha, waarvan naargelang de varianten ca. 1.450 à 2.000 ha voor industrie, ca. 1.600 à 2.500 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 350 à 950 ha voor containers en op RSO ca. 6.760 ha, waarvan ca. 2.000 ha voor industrie, ca. 1.470 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 300 ha voor containers (terrein Delwaidedok), of in totaal **ca. 12.010 à 12.310 ha**
- mogelijks nog te benutten bruto-oppervlakte ³⁸ : op LSO ca. 1.900 ha à (bij de voorkeurnatuurvariante) 2.010 ha, op RSO ca. 135 ha en in interne reserves ca. 250 ha, of in totaal ca. 2.395 ha bruto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- mogelijks **nog te benutten netto-oppervlakte** ³⁹ : op LSO ca. 1.290 ha à (bij de voorkeurnatuurvariante) 1.350 ha, op RSO ca. 110 ha en in interne reserves ca. 150 ha, of in totaal **ca. 1.610 ha netto**, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- nuttige kaailengte : in totaal ca. 136 à 138 kilometer ⁴⁰, waarvan ca. 16 à 20 km containerkaden en te vermeerderen met de nuttige steigerlengte op LSO
- **benaderend natuurareaal ten behoeve van de instandhoudingsdoelstellingen** ⁴¹, exclusief de Scheldeboorden en Melkader : op LSO ca. 1.000 à 1.745 ha (in de voorkeurnatuurvariant ca. 1.200 ha) en op RSO ca. 450 ha of in totaal **ca. 1.650 ha**.

5.3.4. Spoor gefaseerd scenario B ruimtelijk ingepaste haven bij nagestreefde hoge groei, met doorgroei van het ruimtebeslag van A naar B

Alhoewel het uitgangspunt en de essentie van beide hypothesen van scenario's verschillen, kan er op ruimtelijk vlak wel een verband tussen beide worden gelegd.

Scenario B houdt noodzakelijkwijze een gefaseerde ontwikkeling (in functie van behoeften en middelen) in. Voor de manier waarop een dergelijke fasering ruimtelijk wordt vorm gegeven zijn

³⁷ Uit voortgangsrapport LSO, aangevuld met Zuidelijke groenzone en verminderd met Doelpolder-noord. Op RSO met inbegrip van de bijkomende verdichtingszones in de NO-rand en wachtplaats Noordland.

³⁸ Cijfer van scenario A vermeerderd met de 1.000 ha bijkomend reserve-gebied en 125 ha omgeving en buffer Doel en verminderd met een oppervlakte van (ruw geraamd) 13 ha voor de correcties aan Drijdijk/Muggenhoek en verminderd met 200 ha Doelpolder-noord, -midden en Zoete Kreek en mogelijks 190 ha (bij voorkeurnatuurvariante A2) tot 300 ha (bij natuurvariante D2) Prosperpolder-west/Nieuw-Arenbergpolder-noord.

³⁹ Volgens verhoudingen uit aanbodstudie GHA, met cijfer van scenario A vermeerderd door toepassing van de 55%-verhouding voor de delen in het reservegebied (met inbegrip van de vermoedelijke dokoppervlakte).

⁴⁰ Kadenlengte scenario A, vermeerderd met een vork voor een tweede getijdendok en/of een korte verlenging van Waaslandkanaal.

⁴¹ Op basis van de aanbodgegevens van GHA (interne actualisering dd. juli 2003 van de studie dd. aug. 2002), de Scenario's Instandhoudingsdoelstellingen Linkeroever (oktober 2004), de projectfiches Combinatievoorstel noordoostelijke rand (juni 2004), het stappenplan van het combinatievoorstel (februari 2005) en het eindrapport van de Achtergrondnota Natuur (februari 2005). Op Linkeroever betreft het de oppervlaktevork van de natuurvarianten A2, B2 en D2, waarbij B2 het minimum en D2 het maximum aanreiken (dit laatste evenwel met inbegrip van ca. 1.160 ha weiden met gebruiksovereenkomst). Op RSO betreft het Muisbroek/EkersMoeras/Bospolder, de plassen van Kuifeend, Grote Kreek en Wachtboezems en het Opstalvalleigebied. Naast deze gebieden met natuurontwikkeling ten behoeve van de instandhoudingsdoelstellingen zijn er ook kleinere natuurgebieden (onder meer in ecologische infrastructuur) die geen rechtstreekse of prioritaire relatie hebben tot het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen en waarvoor gekozen is om de kwaliteitsdoelstellingen niet al te hoog te leggen zodat bij latere passende beoordelingen in het LSO-gebied de Achtergrondnota natuur niet om de haverklap hoeft te worden herschreven.

meerdere mogelijkheden denkbaar. Een mogelijkheid bestaat er in in een eerste periode (tot 2015) de haven uit te bouwen binnen het ruimtebeslag en de randvoorwaarden van scenario A, en pas nadien uitbreidingsgebieden in te schakelen. Deze mogelijkheid wordt benoemd als gefaseerd doorgroeiscenario B.

De essentie van deze variatie van scenario B, de visie-elementen en de kenmerkende cijfers blijven evident dezelfde als in scenario B. Dit spoor is in wezen slechts een hoofdvariant van scenario B. Dit spoor vertrekt van een kunstmatige opdeling van de afgebakende havenruimte in een bestaand havengebied en een uitbreidingsgebied en creëert de verwachting van chronologische invulling. De haveneconomische diversiteit (inclusief de ontwikkeling van verschillende sectoren) spoort evenwel moeilijk of niet met een dergelijke ruimtelijke chronologie.

5.3.5. Samenvatting van de thans voorliggende hypothesen van scenario's in kencijfers

Voorname scenario's kunnen met hun kencijfers als volgt worden samengevat.

	referentiesituatie	scenario A	scenario B	spoor gefaseerd scenario B
benaderend havenareaal	10.400 ha	ca. 11.050 à 11.190 ha	ca. 12.010 à 12.310 ha	van ca. 11.050 à 11.190 ha naar ca. 12.010 à 12.310 ha
mogelijks nog te benutten oppervlakte (bruto)	ca. 1.025 ha	ca. 1.645 ha	ca. (2.285 à) 2.395 ha	van ca. 1.645 ha naar ca 2.395 ha
mogelijks nog te benutten oppervlakte (netto)	ca. 770 ha	ca. 1.200 ha	ca. (1.560 à) 1.610 ha	van ca. 1.200 ha naar ca 1.610 ha



III. Lopend plan-MER-onderzoek

1. Opzet, aanpak en verwachte resultaten

Het opzet en de verwachte resultaten zijn in voorgaande delen reeds uitvoerig aan bod gekomen, met name in hoofdstukken I.3.7, II.2.2 en II.5. De neergelegde kennisgevingsnota geeft de aanpak ervan weer.

Voor de duidelijkheid worden in dit kort deel de basiscijfers, kengetallen en te raadplegen documenten die van belang zijn voor het plan-MER kernachtig en expliciet bijeen gezet.

Als ruimte voor economische activiteiten in het zeehavengebied kan voor het onderzoek op hoofdlijn worden uitgegaan van de voorlopige afbakeningslijn en bijhorende indicaties over functies in de derde proeve van afbakening voor Rechterscheldeoever en van een combinatie van het in 2000 gewijzigde gewestplan en het ontwerp-afbakenings-R.U.P. fase 1 voor het Linkerscheldeoevergebied (weliswaar in voorkomend geval met correctie van de gebieden in de verschillende natuurvarianten).

2. Kwantificeerbare ruimtebehoeften

2.1. Geraamde economische ruimtebehoeften

Voor om het even welk scenario gelden volgende behoeftenramingen zoals die uit de uitgevoerde deelonderzoeken ⁴² naar voren komen.

Deze behoeftenramingen geven voor drie hoofdsectoren en voor het geheel van de Antwerpse havens (containers en bijhorende logistiek, productie (nieuwe inplantingen), distributie en

⁴² Het betreft de Economische OntwikkelingsStudie die ook de eerdere studies van Ocean Shipping Consulting, 'Antwerp Deurganckdok Study' over de containertrafiek (actualisering lopend), Nexant, 'Competitive Analysis and Future Development of the Petrochemical Cluster' over de petrochemische ontwikkeling, Buck CI, 'Trends en prognoses van maritieme, logistieke en industriële ontwikkelingen in de Hamburg-Le Havre range' over de overige deelsectoren en Technum 'Logistiek Park' verwerkt. Deze zijn samengevat in EOS, 2005.

logistiek) een groeivork aan (afhankelijk van de gekozen ontwikkelingsperspectieven) tot 2015, soms met doorkijk tot 2030. Voor containers vertrekt de berekening na Deurganckdok.

De studies geven ook aan dat de opbouw van een ijzeren voorraad wenselijk is om een goed beleid van bedrijfslokalisering te kunnen voeren. Een dergelijke ijzeren voorraad dient 5 tot 10 jaar de jaarlijkse uitgifte te omvatten. Vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik wordt ervoor gekozen een kleine ijzeren voorraad van 5 maal de gemiddelde jaarlijkse uitgifte effectief uit te bouwen en permanent aan te vullen.

De drie hoofdsectoren die worden onderscheiden zijn:

- containers (met inbegrip van containergebonden logistiek)
- productie, met o.m. chemie en andere productie, incl. een slibverwerkingsfabriek
- andere (klassieke) distributie en logistiek.

Omdat gelijktijdige pieken in de ontwikkeling van de drie hoofdsectoren weinig waarschijnlijk zijn, wordt naast de ingeschatte behoeftenvorken telkens ook het gemiddelde weergegeven; in de verdere berekeningen wordt met deze drie cijfers, maar vooral met de gemiddelde waarde verder gewerkt.

De geraamde behoeften kunnen op nieuw te ontwikkelen terreinen, op te herstructureren terreinen (met in achtnaam van de bijkomende herlokationen), door benutting van interne reserves die niet voor bestaande bedrijven zijn bedoeld en door intensiever gebruik van thans reeds benutte gebouwen en gronden worden opgevangen.

Geraamde behoeften 2005 - 2015

containers : 201 à 328 ha netto, gemiddeld 265 ha netto

productie : 28 à 113 ha netto, gemiddeld 70 ha netto

andere distributie : 306 à 388 ha, gemiddeld 350 ha

totaal : 535 à 829 ha netto, gemiddeld 682 ha netto

kleine ijzeren voorraad (ca. 5 jaar gemiddelde uitgifte⁴³) = 140 à 240 ha netto

dus idealiter: 675 à 1.069 ha netto, gemiddeld 872 ha netto

Ingeschatte behoeften 2015 - 2030

containers : 74 à 158 ha netto, gemiddeld 116 ha netto

productie : 28 à 112 ha netto, gemiddeld 70 ha netto

andere distributie : 48 à 103 ha netto, gemiddeld 76 ha netto

totaal : 150 à 373 ha netto, gemiddeld 260 ha netto

ijzeren voorraad: 140 à 240 ha netto

dus idealiter : 290 à 613 ha netto, gemiddeld 450 ha netto in de periode 2015 - 2030

De totale langetermijnbehoeften (tot 2030) liggen dus in een ordegrootte van ruw geraamd 825 à 1.442 ha netto of gemiddeld ca. 1.130 ha. Ook na 2030 zullen er nog behoeften zijn, maar deze kunnen momenteel nog niet cijfermatig worden ingeschat.

Voor een realistische afweging van deze behoeften met het aanbod in de verschillende scenario's dient rekening gehouden met :

⁴³ Gemiddelde uitgifte voor de gehele haven bedraagt 60 ha/jaar (cijfer van GHA), waarvan 45 ha/jaar in concessieverlening door GHA zelf.

- een realistische verhouding tussen bruto- en netto-oppervlakten (cfr. GHA-studie over het aanbod en Economische OntwikkelingsStudie)
- de geleidelijke benutting van de ijzeren voorraad
- een realistische, stapsgewijze benutting van de interne reserves die niet voor de bestaande bedrijven zijn bedoeld.

2.2. Geraamde ruimtebehoeften voor natuurontwikkeling

De Achtergrondnota Natuur geeft verspreid over verschillende onderdelen de ruimtebehoefte voor natuurontwikkeling aan die nodig is om de beoogde 'robuuste natuur' in en rond de zeehaven te realiseren (voor het geheel van de instandhoudingsdoelstellingen voor Vogelrichtlijngebieden 2.2 en 3.6 (op LSO en RSO), Ketenissepolder en Groot-Rietveld). De vermelde oppervlakten gaan uit van de realisatie van een hoge natuurkwaliteit in deze gebieden, zodat de oppervlakte ervan niet onnodig groot moet worden genomen.

Ruw geraamd kan de benodigde oppervlakte voor de qua natuurkwaliteit betere varianten (natuurvarianten A op LSO en uitvoering van het combinatievoorstel op RSO) exclusief de Scheldeboorden worden ingeschat op ca. 1.131 à 1.288 ha op LSO en ca. 450 ha op RSO, of in totaal ca. 1.580 à 1.740 ha.

3. Kengetallen

Uit de recentste rapporten voor beide havendelen en de drie aanvullende integrerende deelstudies kunnen volgende kengetallen, ter beschrijving van (alternatieven van) het plan-initiatief, worden gehaald die relevant zijn om een toetsing van de haveneconomische ontwikkeling ten opzichte van de door externe factoren beschikbare milieuruimte mogelijk te maken.

3.1. Algemene economische kengetallen

- de (gewenste) toegevoegde waarde per ha economisch zeehavengebied, met name met de laatst beschikbare cijfers thans 1,33 miljoen € per ha voor industrie en 0,77 miljoen € per ha voor de havendiensten ⁴⁴ of 1,1 miljoen € per ha gemiddeld voor de rechtstreekse activiteiten en (omgerekend) eveneens 1,1 miljoen € per ha bijkomend voor de indirecte activiteiten ⁴⁵
- de gewenste minimum arbeidsdichtheid in distributie en in productie, zijnde de huidige, met name 9 werknemers per netto ha in industrie, 10 à 12 in distributie en logistiek (zowel klassieke als containers) en 25 werknemers per netto ha in Europese distributiecentra (EDC's) of Value Added Logistics (VAL), de zogenaamde ketenlogistiek
- jaarlijks in concessie gegeven terreinen, thans 45 ha (gemiddelde concessieverlening door GHA in de periode 1980 - 2001).

3.2. Algemene kengetallen inzake mobiliteit

- het max. aantal zeeschepen per dag/jaar dat zonder congestie vanaf de Schelde in en uit een getijdendok kan varen, met name een maximum van 15 grote containerschepen van

⁴⁴ Economische OntwikkelingsStudie.

⁴⁵ Eigen berekening op basis van Economische OntwikkelingsStudie en GHA 2002.

- meer dan 230 m lengte (30 bewegingen) per dag (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
- het max. aantal zeeschepen dat per dag/jaar in een sluis kan worden versast, met name ca. 24 versassingen per dag per sluis (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
 - het max. aantal zeeschepen dat, in combinatie met de zeeschipbewegingen ten behoeve van dat getijdendok, per dag/jaar in een zeesluis kan worden versast wanneer deze zich in / op het einde van een getijdendok bevindt, met name maximum ca. 16 versassingen per dag per sluis (geraamd cijfer, bekomen door het aantal mogelijke in- en uitvarende grote schepen in het getijdendok te verminderen met het gemiddeld aantal grote containerschepen van de te verwachten grootte per dag voor de terminals zelf, met name 6,2 miljoen TEU over 365 werkdagen in schepen van 6.500 à 8.500 TEU)) (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
 - de gewenste modal split in goederenaan- en afvoer, met name 13 % transshipment, 2 % pijpleiding, 38 % binnenvaart, 17 % spoor en 30 % weg en voor containervervoer 20 % transshipment, 0 % pijpleiding, 32 % binnenvaart, 16 % spoor en 32 % weg (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
 - het aantal vrachtwagens en/of ton dat jaarlijks over het geheel van de hoofdwegen waarop de haven aansluit kan worden verwerkt, vertrekkende vanuit de opvangbare capaciteit in de cruciale segmenten van die hoofdwegen in de avondspits bovenop de netbelasting ⁴⁶, zijnde - rekening houdend met alle aannames uit de quickscan mobiliteit - zonder bijkomende infrastructuur ca. 4,65 miljoen TEU of 52,5 miljoen ton (restcapaciteit in avondspitsuur ca. 2.000 pae zijnde 1.000 vrachtwagens ⁴⁷ aan 1,55 TEU of 17,515 ton/vrachtwagen aan 250 werkdagen per jaar aan 12 maal de intensiteit van het avondspitsuur per dag), en met realisatie van / verschuiving naar de Oosterweelverbinding ca. 16,3 miljoen TEU of 184 miljoen ton (zelfde berekening maar met restcapaciteit in avondspitsuur ca. 7.000 pae zijnde 3.500 vrachtwagens) (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
 - het aantal treinstellen en/of ton dat met de nu vier, op termijn zes in- en uitgaande spoorlijnen jaarlijks kan worden verwerkt, vertrekkende vanuit de opvangbare capaciteit in de cruciale segmenten van die spoorlijnen bovenop de netbelasting, zijnde - rekening houdend met alle aannames uit de quickscan mobiliteit - zonder bijkomende infrastructuur ca. 1,3 miljoen TEU of 14,8 miljoen ton (restcapaciteit aan rijpaden (treinen) in de 10 uur-nachtperiode ca. 70 rijpaden aan 75 TEU of 847,5 ton/rijpad aan 250 werkdagen per jaar), en met realisatie van / verschuiving naar de Liefkenshoekspoortunnel en tweede havenontsluiting ca. 5,4 miljoen TEU of 61,4 miljoen ton (zelfde berekening maar met restcapaciteit in de 10 uur-nachtperiode ca. 290 rijpaden) (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
 - het aantal binnenschepen en/of tonnage dat over de drie in- en uitgaande vaarwegen jaarlijks kan worden verwerkt, vertrekkende vanuit de opvangbare capaciteit in de cruciale segmenten (sluizen) van die vaarwegen bovenop de netbelasting, zijnde - rekening houdend met alle aannames uit de quickscan mobiliteit - zonder bijkomende infrastructuur ca. 58,7 miljoen ton of 5,2 miljoen TEU (restcapaciteit aan sluisschuttingen voor binnenvaart per dag volcontinu ca. 45 schuttingen aan 1.641 ton/145 TEU in de exclusieve binnenvaartsluizen op RSO en ca. 45 schuttingen aan 2.707 ton/240 TEU in de gemengde sluizen op RSO aan 300 werkdagen per jaar), en met renovatie van exclusieve binnenvaartsluizen op RSO ca. 64,6 miljoen ton of 5,7 miljoen TEU (zelfde berekening maar met restcapaciteit in deze

⁴⁶ Cfr. quickscan mobiliteit.

⁴⁷ Deze aanname van 2 p.a.e per vrachtwagen wordt in de quickscan mobiliteit gehanteerd in toepassing van het Multimodaal Model Antwerpen III; in lokale situaties zoals op- en afritten zou 3 p.a.e per vrachtwagen als rekenbasis meer aangewezen zijn.

- sluisen van ca. 57 schuttingen per werkdag) (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid)
- de minimaal gewenste behandelingscapaciteit op containerterminals van 18.000 TEU/ netto-netto ha in 2004 en 24.000 TEU per netto-netto ha in 2030 (in functie van toets van de mobiliteitsvriendelijkheid).

3.3. Andere algemene kengetallen

- maximale emissies van de relevante stoffen die de milieugebruiksruimte van de gehele haven van Antwerpen bepalen, met name (voorlopige cijfers uit EOS, die geen rekening houden met een verlaging van emissies ten gevolge van het voorziene en besliste beleid en die nog aan de echte emissies in de haven dienen getoetst ⁴⁸): voor industrie max. 7.000 ton/ha/jaar CO₂, max. 10 ton/ha/jaar NO_x, max. 20 ton/ha/jaar VOS, max. 0,1 ton/ha/jaar PM₁₀ en max. 2 ton/ha/jaar SO₂, voor logistiek en distributie max. 190 ton/ha/jaar CO₂ en voor containerbehandeling streefcijfer in 2030 van max. 5,6 kg/TEU CO₂, max. 16,8 kg/TEU NO_x, max. 0,9 kg/TEU VOS, max. 0,27 kg/TEU PM₁₀ en max. 0,1 kg/TEU SO₂ (in functie van toets milieuvriendelijkheid). Later in het plan-MER wordt per discipline (o.a. lucht) de methodiek voor beschrijving huidige en prognose toekomstige situatie vastgelegd. Voor het thema lucht is het belangrijk dat er de conformiteit met zowel het NEC-reductieprogramma (emissieplafonds) als met de huidige en toekomstige luchtkwaliteitsnormen voor de verschillende pollutanten (NO_x, PM, SO₂) wordt nagegaan
- de hoeveelheid te baggeren/verwerken/bergen hoeveelheden baggerspecie in een insteeddok, met name ca. 1,5 miljoen ton jaarlijks per kilometer insteeddok (in functie van toets van de milieuvriendelijkheid en het ruimtebeslag).

3.4. Kengetallen voor de referentiesituatie

kengetallen voor de referentiesituatie (in functie van toets van de milieu- en mobiliteitsvriendelijkheid en het financieel effect) :

- benaderend havenareaal : op LSO ca. 3.710 ha, waarvan ca. 1.400 ha voor industrie, ca. 800 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 400 ha voor containers en op RSO ca. 6.650 ha, waarvan ca. 2.000 ha voor industrie, ca. 1.400 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 300 ha voor containers (terrein Delwaidedok), of in totaal ca. 10.400 ha
- mogelijks nog te benutten bruto-oppervlakte : op LSO ca. 710ha en op RSO ca. 65 ha en in interne reserves ca. 250 ha, of in totaal ca. 1.025 ha bruto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- mogelijks nog te benutten netto-oppervlakte : op LSO ca. 470 ha en op RSO ca. 50 ha en in interne reserves ca. 150 ha, of in totaal ca. 670 ha netto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven.

⁴⁸

Een dergelijke toetsing aan de echte emissies in de haven dient volgens de bevoegde administraties VMM (voorheen AMINAL)-Cel Lucht en LNE (voorheen AMINAL)-Cel MER zeker te gebeuren in het kader van het plan-MER.

3.5. Kengetallen voor hypothese van scenario A, varianten A.1 en A.2

kengetallen voor scenario A (in functie van toets van de milieu- en mobiliteitsvriendelijkheid en het financieel effect):

- benaderend havenareaal: ca. 4.450 à 4.590 ha waarvan naargelang de varianten ca. 1.450 à 1.750 ha voor industrie, ca. 750 à 1.250 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 350 à 900 ha voor containers en op RSO ca. 6.760 ha, waarvan ca. 2.000 ha voor industrie, ca. 1.470 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 300 ha voor containers (terrein Delwaidedok), of in totaal ca. ca. 11.050 à 11.190 ha
- mogelijks nog te benutten bruto-oppervlakte: op LSO ca. 1.260 ha en op RSO ca. 135 ha en in interne reserves ca. 250 ha, of in totaal ca. 1.645 ha bruto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- mogelijks nog te benutten netto-oppervlakte: op LSO ca. 940 ha en op RSO ca. 110 ha en in interne reserves ca. 150 ha, of in totaal ca. 1.200 ha netto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven.

Bestaande vorken omsluiten evident de oppervlakten voor de beide varianten A.1 en A.2 die in de kennisgevingsnota zijn opgenomen.

3.6. Kengetallen voor hypothese van scenario B, varianten B.1, B.2 en B.3

kengetallen voor scenario B (in functie van toets van de milieu- en mobiliteitsvriendelijkheid en het financieel effect):

- benaderend havenareaal: op LSO max. ca. 5.250 à 5.550 ha, waarvan naargelang de varianten ca. 1.450 à 2.000 ha voor industrie, ca. 1.600 à 2.500 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 350 à 950 ha voor containers en op RSO ca. 6.760 ha, waarvan ca. 2.000 ha voor industrie, ca. 1.470 ha voor klassieke distributie en logistiek en ca. 300 ha voor containers (terrein Delwaidedok), of in totaal ca. 12.010 à 12.310 ha
- mogelijks nog te benutten bruto-oppervlakte : op LSO ca. 1.900 à 2.010 ha en op RSO ca. 135 ha en in interne reserves ca. 250 ha, of in totaal ca. 2.285 à 2.395 ha bruto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven
- mogelijks nog te benutten netto-oppervlakte : op LSO ca. 1.290 à 1.350 ha en op RSO ca. 110 ha en in interne reserves ca. 150 ha, of in totaal ca. 1.560 à 1.610 ha netto, exclusief de reserves voor de bestaande bedrijven.

Bestaande vorken omsluiten evident de oppervlakten voor de drie varianten B.1, B.2 en B.3 die in de kennisgevingsnota zijn opgenomen.

4. Documenten

4.1. Meest relevante rapporten en deelonderzoeken uit de beide strategische planningsprocessen

Aanvullend aan en voor zover niet in tegenspraak met het basisdocument, zijn volgende rapporten en deelonderzoeken relevant voor de toetsingen in het plan-MER en het RVR :

1. het Voortgangsrapport strategisch plan Linkerscheldeoevergebied
het ontwerp-strategisch plan haven van Antwerpen Rechteroever
de procesnota integratiefase strategisch plan haven van Antwerpen
het Stappenplan voor het combinatievoorstel voor de noordoostelijke rand op Rechteroever

2. de Achtergrondnota Natuur
de Economische OntwikkelingsStudie
de quickscan mobiliteit
3. de tussentijdse rapporten van het Ruimtelijk VeiligheidsRapport op planniveau voor de haven van Antwerpen
4. ruimtegebruik haven van Antwerpen - situatie zomer 2002
economisch ruimtegebruik: principes van duurzaam ruimtegebruik
economische positionering: systeem achterhavens en logistieke netwerken
GHA-studie, mobiliteit: netwerk wacht- en ligplaatsen binnenvaart
specieverwerking: slibkwaliteit in de dokken
milieuhygiëne: noodzaak brownfieldontwikkeling
kwaliteitsvolle inrichting: Bufferstudie noordoostelijke rand
kwaliteitsvolle inrichting: Windturbines (voor beide oevers)
kernideeën voor de Polderdorpen Linkerscheldeoeverbied
actuele situatie en mogelijkheden voor de landbouw (beide oevers)
milieuzonering Linker- en Rechterscheldeoeverbied
landschapsstudie voor de invulling van de buffer rond de Waaslandhaven
MER Liefkenshoekspoortunnel
GHA-studie, mobiliteit: in- en uitgaande vervoersstromen in de binnenvaart

4.2. Meest relevante rapporten uit actuele externe planningsprocessen

Andere toekomstige en in opmaak zijnde documenten die noodzakelijk zijn om mee te nemen bij de toetsingen in het plan-MER zijn:

- de eindversie van het plan-MER-documenten van het Masterplan Antwerpen
- de meest actuele versie van de Actualisatie van het Sigmaplan, in uitvoering van de regeringsbeslissingen van 17/12/04 en juli 2005, met name met betrekking tot het gebied Schor Ouden Doel - Prosperpolder - Doelpolder-noord
- de meest actuele versie van de (relevante) plandocumenten in verband met de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, in uitvoering van de regeringsbeslissingen van 17/12/04 en juli 2005, onder meer in verband met de leefbaarheid van Prosperpolder;
- de respectievelijke deelbekkenplannen water.

5. Leemten in kennis

Volgende leemten in kennis zijn thans nog aanwezig en zullen vermoedelijk niet vanuit de nog lopende, in afronding zijnde of op korte termijn nog op te starten deelonderzoeken tijdig ten behoeve van het plan-MER kunnen worden ingevuld :

- kengetallen over de kostprijzen van de vooropgestelde acties uit dit voorontwerp van strategisch plan
- kengetallen over kapitaalsvernietiging bij herschikkingen in de haven en bij inname van bijkomende terreinen buiten de haven
- kengetallen over de kostprijs van noodzakelijke milieu- en veiligheidsmaatregelen naar dorpen of bedrijven
- toetsing van de kengetallen voor luchtmissies aan de echte emissies in de haven en vastlegging in het plan-MER per discipline (o.a. lucht) van de methodiek voor beschrijving huidige en prognose toekomstige situatie. Voor het thema lucht is het belangrijk dat er de conformiteit met zowel het NEC-reductieprogramma (emissieplafonds) als met de huidige en

toekomstige luchtkwaliteitsnormen voor de verschillende pollutanten (NOx, PM, SO2) wordt nagegaan

- kengetallen over het aantal en aandeel wijkende en blijvende landbouwers in het Linkerscheldeoevergebied, en voor beide oevergebieden de arealen die voor leefbare blijvende landbouwbedrijven noodzakelijk zijn en de bijhorende toegevoegde waarde per ha economisch landbouwgebied
- concrete invulling van de noodzakelijke ingrepen voor spoor en voor binnenvaart om verbetering van de modal split ook op korte termijn mogelijk te maken
- inrichtingsschetsen op hoofdlijn van de gebieden uit de natuurvarianten
- voor Linkeroever, net als voor het Opstalvalleigebied een landbouweffectrapport over de zittende landbouwbedrijven
-

IV. Krachtlijnen en principes

Alhoewel de inhoudelijke samenvattingen in de afrondende dossiers voor beide oevers reeds uit 2004 dateren, geven zij elk voor hun gedeelte van het plangebied inzichten en opties weer die lokaal gedragen zijn en die nog steeds actueel zijn. Daar zij samen met de inzichten uit het plan-MER de basis zullen vormen voor de opmaak van het uiteindelijke strategisch plan, is het zinvol ze hier ter afronding van dit tussentijds strategisch plan in extenso weer te geven (met uitzondering van enkele gedateerde principes voor LSO over acties en verder onderzoek (geschrapt), of over sinds 2004 gezette stappen (wijziging gemarkeerd)). Zij vormen, voor beide oevers apart, een samenvatting van het streefbeeld uit deel II; de respectievelijke termen 'visie', 'krachtlijnen', 'principes' en 'uitgangspunten' zijn uit de vroegere documenten overgenomen. In een verdere fase dienen ook deze samenvattingen uiteraard geïntegreerd te worden.

1. Krachtlijnen voor Rechterscheldeoever

1.1. Visie

1.

De haven van Antwerpen ontwikkelt zich verder als een **mainport**. Antwerpen en Rotterdam blijven alzo de twee mainports van de Hamburg-Le Havrerange, die samen het leeuwenandeel van de Noord-westeuropese gateway-functie invullen.

2.

Binnen de Hamburg-Le Havrerange en de Rijn-Schelde Delta profileert de haven van Antwerpen zich verder als de **meest inlands gelegen haven**, de haven met de **meest duurzame modal split** (die nog verder verbeterd wordt) en als **meest omnivalente** ('multipurpose') haven met de ruimste waaier aan belangrijke trafieken (die in stand gehouden wordt en zo mogelijk nog verder verruimd en versterkt).

3.

Binnen de range en de Delta profileert de haven van Antwerpen zich verder als het **belangrijkste en meest gediversifieerde petrochemisch complex**, het tweede ter wereld.

Nieuwe ontwikkelingen in deze sector (evoluties naar hergebruik, naar duurzame grondstoffen, clustering, ...) worden op alerte wijze nagestreefd.

4.

Er wordt geopteerd om voor de verdere havenontwikkelingen een evenwicht tussen concurrentie en samenwerking met andere zeehavens na te streven.

De Europees geformuleerde streefdoelen op nationaal en gewestelijk beleidsvlak dienen ook voor de havens te worden toegepast. Het **principe van vrij verkeer van goederen en diensten** en het vermijden van concurrentievervalsing staan daarin centraal.

Tegelijk is, zoals dit ook in het Rijn-Schelde-Delta-samenwerkingsverband bestaat, voor de verdere havenontwikkeling het **ontwikkelen van samenwerkingsverbanden** mogelijk en zinvol. Dit wordt kernachtig uitgedrukt als 'samenwerken waar het kan; concurrentie waar het moet'. In de toekomst dient niet zozeer gestreefd te worden naar afstemming tussen havens dan wel naar bepaalde vormen van samenwerking.

5.

Centraal uitgangspunt is **de bijzonder grote economische rol van de haven voor de lokale, regionale en zelfs nationale economie**. De haven dient gevrijwaard te worden als een economisch knooppunt dat een uitermate grote bijdrage levert tot de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de regio. De **eerste en hoofddoelstelling van de haven is de verdere ontwikkeling van haar maritieme, industriële, logistieke en distributiefunctie; er dient met andere woorden gestreefd te worden naar de versterking en verdere uitbouw van het multifunctionele karakter van de haven**, uiteraard met het volle respect voor de principes van zuinig ruimtegebruik en duurzaam ondernemen.

De verdere uitbouw van Antwerpen als mainport, en de groei die daarmee gepaard gaat, streeft minstens op korte en op middellange termijn naar **positieve effecten voor de werkgelegenheid in de haven zelf en in de veelheid aan havengebonden, havengerichte en havengerelateerde bedrijven in de regio**.

6.

In de Antwerpse haven wordt groei (kwalitatief en kwantitatief) door **duurzame ontwikkeling** gerealiseerd. Dit betekent dat de kwaliteiten in het gebied zodanig zijn of worden dat de ontwikkeling van het gebied voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit uit zich in vijf uitgangspunten die zowel op het vlak van economie, ruimtelijke ordening als milieu voorop staan:

- niet-afwenteling van lasten;
- efficiënt gebruik van natuurlijke en andere middelen en van ruimte;
- maatschappelijk relevante toepassing van het voorzorgsprincipe;
- altijd en overal nastreven van kwaliteit;
- steeds rekening houden met de draagkracht van ruimten, organisaties en gemeenschappen, en van het milieu (o.m. door gebruik van de best beschikbare technieken).

7.

De haven van Antwerpen, zowel op de Rechterscheldeoever als op de Linkerscheldeoever, is en blijft het **belangrijkste concentratiegebied voor industriële en logistieke bedrijvigheid** in de ruime regio en in Vlaanderen. Petrochemie, metaalindustrie en maritieme logistiek van stuk- en bulkgoed en in toenemende mate van containers in het zeehavengebied vormen daarvan de kern.

De verdere ontwikkeling van haven- en havengebonden bedrijvenactiviteiten wordt **de nodige ruimte** geboden binnen het bestaande maritiem-industrieel complex. Dit betekent zoals aangegeven in het regeerakkoord ook in de haven op de Rechterscheldeoever veeleer een verdichting van economische activiteiten dan de aansnijding van nieuwe open ruimten.

- Voor de middellange termijn is de optimale benutting van de resterende te ontwikkelen bedrijventerreinen aangewezen. Voor Rechteroever, waar de mogelijkheden sowieso beperkt zijn, betekent dit extra aandacht voor een tijdige en zo optimaal mogelijke ontwikkeling van de terreinen aan Noordzeeterminal en het logistiek park Schijns.
- Voor de middellange termijn wordt een stapsgewijze benutting van de interne reserves, zowel voor eigen gebruik als voor uitgifte aan derden, nagestreefd en gestimuleerd. Voor de korte termijn wordt hierbij voor Rechteroever gemikt op 40 ha bijkomend te benutten en voor de middellange termijn op ca. 200 ha.
- Voor de middellange termijn wordt een verdere uitbouw van de petrochemische cluster in Antwerpen nagestreefd, zowel door uitbouw van plants op greenfields op Linkeroever als door benutting van passende delen van interne reserves op Rechteroever die in belangrijke mate aan de kenmerken van een greenfield voldoen.

8.

De haven van Antwerpen (op de Rechterscheldeoever) ontwikkelt zich verder tot een haven met volwaardige multimodale verbindingen met het hinterland. Voor alle modi worden gefaseerd verbeteringen gerealiseerd; de meest duurzame modi (spoor, binnenvaart en pijpleidingen) krijgen hierbij de grootste aandacht zonder de grote knelpunten voor het wegverkeer uit het oog te verliezen. Door deze aanpak wordt het reeds hoge aandeel van deze meest duurzame modi in de totale goederenvervoersstroom stelselmatig verder opgevoerd. Antwerpen profileert zich hiermee tot het **mondiale schoolvoorbeeld van een multimodale haven** en benut deze troef in haar internationale imagovorming en in het Vlaamse en Europese afstemmingsbeleid van de havens. Een stroomverdeling voor het geheel van de haven met 45 % binnenvaart, 20 % spoor en 35 % weg en voor containervervoer met 40 % binnenvaart, 20 % spoor en 40 % weg staat als ambitieuze hypothese voorop.

Dit noodzaakt o.m. het opzetten van een alternatief systeem van achterhavens met spoor- en binnenvaartterminals aldaar, zowel voor de directe regio, die hinterland is voor ca. 30 % van de containers, als voor andere belangrijke deelregio's in het containerachterland (bijv. de Kempen), die thans nagenoeg volledig langs de weg worden bediend.

9.

Op duurzame wijze, d.w.z. rekening houdend met de systeemkarakteristieken en de optimale ontwikkeling van het Schelde-estuarium, wordt op korte en lange termijn **de economisch wenselijke diepgang verzekerd**. Dit is de diepte in de Schelde waaraan de scheepvaart in de haven van Antwerpen behoefte heeft wanneer men rekening houdt met het ecologisch draagvlak zoals dat door (Europese) regelgeving voor alle havens van de Hamburg-Le Havrerange geldt. Het gecombineerde streven naar Toegankelijkheid, Veiligheid en Natuurlijkheid vormt hierbij de leidraad.

10.

De **diepgang van de dokken** moet op korte en lange termijn gevrijwaard worden. De eerstkomende periode gebeurt dit door baggering, mechanische ontwatering en specieberging (na gepaste aanpak van eventuele verontreiniging) in landschapsbouw in en rond de haven. Een stapsgewijze overgang naar nuttige toepassing van verwerkte specie wordt gestimuleerd en ondersteund. Op langere termijn wordt een sterk verminderde slibaanvoer door een geïntegreerd rivierbekkenbeleid stroomopwaarts van de haven als evident beschouwd.

11.

De ruimtelijke inrichting van de Antwerpse Rechterscheldeoever staat in het teken van een **intensief ruimtegebruik**. Intensief ruimtegebruik wordt niet alleen van de haven, maar ook van de andere ruimtegebruikers van het Rechterscheldeoevergebied (natuur, wonen, landbouw, recreatie, ...) en van de andere havens in de range verwacht. Binnen de haven geldt dit zowel voor de bedrijventerreinen als voor de infrastructuur.

12.

Intensief ruimtegebruik vereist een **doelmatig grondbeleid**. De gewenste eigendomsverhoudingen van gronden en het uitgiftebeleid voor bedrijfsterrinen worden hiervoor gebaseerd op de beginselen van intensief ruimtegebruik. Concessieverlening en waar nodig wederinkoop blijven hiervoor essentiële technieken.

13.

De haven en de ruimtelijk aansluitende bedrijventerreinen op de Antwerpse Rechterscheldeoever vormen een gebied waar in eerste instantie en in hoofdorde de **economische functie** vooropstaat, zoals bepaald in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Dit neemt niet weg dat in andere delen van de Antwerpse Rechterscheldeoever ⁴⁹, in de omgeving van de haven, ook de volwaardige **woonfunctie** in de vorm van woonkernen en stedelijke gemengde woonwijken evenals de **natuurfunctie** aanwezig zijn en blijven zoals aangegeven in het regeerakkoord.

Elk van de drie functies moet op de plaatsen waar ze voor de toekomst geselecteerd wordt **volwaardig kunnen functioneren**; op plaatsen waar ze niet geselecteerd worden zijn ze ondergeschikt.

Ook landbouw blijft op de Antwerpse Rechterscheldeoever aanwezig, maar past zich grotendeels in de Europese (natuur)richtlijnen in.

14.

De haven van Antwerpen kent nu en in de toekomst een grote druk van het wegverkeer. Om hierop ten bate van weggebruikers, bedrijven en bewoners te anticiperen zijn **afzonderlijke verkeerssystemen** zinvol. Geopteerd wordt om in het gehele gebied de kruisingen van hoofdsporen ongelijkgronds te organiseren van wegen, om doorgaand verkeer te scheiden van bestemmingsverkeer (in de mate van het mogelijke, afhankelijk van de plaatselijke situatie) en om verkeer van en naar bedrijventerreinen te scheiden van verkeer van en naar woonkernen (in de mate van het mogelijke, afhankelijk van de plaatselijke situatie). In het bijzonder dienen woonkernen van doorgaand verkeer van en naar de haven te worden ontlast.

15.

Om de **groei van het wegverkeer** in en rond de haven **enigszins in te perken**, zowel om congestie tegen te gaan als om de uitstoot van CO₂ en NO_x in te dammen, worden op het geheel van de Antwerpse Rechterscheldeoever systemen van gemeenschappelijk vervoer (privé bedrijfsvervoer en een gericht net van openbaar vervoer) sterk uitgebouwd. Waar mogelijk worden deze multifunctioneel ingezet ten behoeve van de haven en de omliggende woonkernen. Ook worden aantrekkelijke en rechtstreekse functionele fietsroutes tussen de omliggende woonkernen en de delen van het havengebied aan beide zijden van de kanaaldokken uitgebouwd.

⁴⁹ Het geheel van de Rechterscheldeoever : het geheel van het studiegebied op de Rechterscheldeoever, met inbegrip van zowel de haven als de woon-, natuur- en landbouwgebieden eromheen.

Daarnaast bundelen bedrijven hun goederenvervoerstromen om zodoende de beladingsgraad van vooral de eigen vrachtwagens te verhogen en daarmee (de groei van) het aantal vrachtwagenbewegingen te beperken.

16.

Aandacht voor landschap, beeld en ecologie is een uitdaging voor elke initiatiefnemer in het geheel van de Antwerpse Rechterscheldeoevers. Deze gezamenlijke inspanning moet er toe leiden dat de haven op termijn het aantrekkelijk uitzicht krijgt van **een hedendaags en afwisselend havenindustriële landschap ingepast in een sterk woon- en natuurlandschap**.

Natuur- en cultuurhistorisch zijn de vier bestaande polderdorpen, de beschermde sites (Lillo en de kerk(torens) van Wilmarsdonk en Oosterweel) en de Scheldeoevers samen met de open ruimten in en rond het gebied (polders, bossen van de Brabantse Wal, Kalmthoutse Heide) belangrijke aangrijpingspunten.



In het maritiem-industriële landschap (in hoofdzaak de haven) gaat bijzondere aandacht naar architecturaal kwaliteitsvolle gebouwen en constructies, zeker op belangrijke zichtlocaties zoals langs de hoofdwegen, in de overgang tussen stad en haven en op de havenranden tegenover de dorpen. De vormgeving en inpassing in de omgeving van de hoofdinfrastructuren en knooppunten (wegen, bruggen, tunnels) is hiervoor cruciaal. De havenranden worden op een dermate kwalitatieve wijze afgewerkt, bebouwd en onderhouden dat er vanuit visueel oogpunt geen buffers nodig zijn; deze zouden de hoge haveninfrastructuren van portaalkranen, fakkels en schoorstenen immers toch niet 'inpakken' noch wegstoppen.

17.

De groeiende samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse grensgemeenten is een belangrijke kans om op een aantal aspecten een **samenhangende ontwikkeling** te bekomen. Aandachtspunten hierbij zijn onder het vermijden van milieuverstoringen, afgestemde spoor- en wegverbindingen, een doorgaand fietsroutenetwerk.

18.

Het geheel van de ingrepen en inspanningen en de kwaliteit, samenhang, snelheid en openheid waarmee ze worden doorgevoerd moeten het **imago** van de haven van Antwerpen, ook de Rechterscheldeoevers, op peil houden en zo mogelijk verder **verhogen**.

1.2. Concepten en gewenste ruimtelijke structuur

1.2.1. Ruimtelijke concepten

Ruimtelijke concepten geven aan met welk doel of perspectief cruciale plekken en gebieden in het geheel van de Antwerpse Rechterscheldeoevers, in en rond de haven, dienen te ontwikkelen om de voorgaand geschetste visie op het terrein te realiseren:

- een duidelijk begrensde en verdichte haven met de jachthaven en de cruiseterminal als twee recreatieve antennes in de stad
- interne differentiëring met een petrochemische en meer milieubelastende kern tussen kanaaldokken en Schelde en een rand van lichtere activiteiten
- de zeehaven van Antwerpen op de Rechterscheldeoevers rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en met haar hinterland
- een goede toegang tot de haven voor werknemers en bezoekers met de fiets en gemeenschappelijk personenvervoer, georganiseerd vanuit enkele knooppunten

- Eilandje en omgeving Noorderlaan als twee kwaliteitsvolle gemengde overgangsgebieden en scharnieren met de stad, en Investeringszone Petroleum-Zuid als tijdelijk overgangsgebied voor de tijdshorizon van dit plan
- gevarieerde, duidelijke en beleefbare (buffer)grenzen met het buitengebied
- een natuurlijke en recreatieve Scheldeboord
- een kralensnoer van verbonden grote gehelen natuur rond de haven gekoppeld aan het netwerk van ecologische infrastructuur in de haven
- de vier polderdorpen Zandvliet, Berendrecht, Stabroek en Hoevenen ingebed in een landschapspark Kempen-Zeeland en met balkon naar de haven
- een open ruimte van grondgebonden landbouw, deels in een speciale beschermingszone, rond de dicht bebouwde ruimte van de haven
- krachtige havenlanen en buitenranden; beeldbepalende fakkels, schouwen, industrie- 'kathedralen' en windturbines, deze laatste in lijnopstellingen volgens de hoofdstructuren in het havengebied.

1.2.2. Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur

Voorgaande conceptelementen kunnen worden samengebracht op een syntheseskaart van de gewenste ruimtelijke structuur (zie desbetreffend document). Deze geeft de samenhang ertussen weer en duidt also aan hoe de verschillende structurerende elementen voor de ontwikkeling van het Rechterscheldeoevergebied op middellange en lange termijn met elkaar in verband en in wisselwerking staan.

Nieuwe en vernieuwende structuurbepalende elementen in deze gewenste ruimtelijke structuur zijn :

- de Liefkenshoekspoortunnel en de tweede spoorontsluiting, als cruciale schakels voor een ambitieuze spoormodus
- de belangrijke buffers en nieuwe natte natuurontwikkeling ten zuiden en zuidoosten van Berendrecht (Reigersbos-Opstalvalleigebied)
- differentiëring van de bedrijvigheid in functie van milieuzonering naar de omliggende woonkernen en woonwijken, overeenkomstig het Ruimtelijk Veiligheidsrapport op planniveau en de bestaande Vlaamse en Europese regelgeving
- uitbouw van de milieucluster rond Hooge Maey, met op (lange) termijn een groene, natuurgerichte afwerking van de berg en het gebruik ervan als landschappelijk uitzichtspunt en baken
- uitbouw van een netwerk van wacht- en ligplaatsen voor de binnenvaart in de haven;
- de ontsnippering en economische optimalisering van de oostrand aan het logistiek park Schijns (met o.m. vervanging van de Verlegde Schijns).

1.3. Combinatievoorstel voor de noordoostelijke randzone

De belangrijkste elementen van het zogenaamde '**combinatievoorstel voor Zandvliet - Berendrecht - vormingsstation Noord - logistiek park**' zijn de volgende. (Een meer uitvoerige omschrijving is te vinden in punt II.4.3.)

- De benodigde bijkomende wachtplaats voor binnenvaart in de noordelijke havenzone wordt op korte termijn uitgebouwd ten noorden van Noordlandbrug (met uitbreiding van het huidige watervlak) en niet ten zuiden van Berendrecht. Dit gaat gepaard met optimalisatie van bestaande meer zuidelijk gelegen wachtlocaties in de haven en met kwalitatieve maatregelen op middellange termijn.

- Het vormingsstation Antwerpen-Noord kan op termijn uitbreiden in het oostelijk deel van het zogenaamde “Binnenmoeras” en in beperkte mate in de aanpalende uiteinden van het westelijk deel, waar dit voor de verbinding van de sporenbundels technisch noodzakelijk is (thans natuurgebied op het gewestplan).
- Berging van ontwaterde baggerspecie gebeurt in hoofdzaak in de Zandwinningsput, aanleunend bij de talud van de Hoge Maey, wat bergingscapaciteit voor 25 jaar betekent.
- Vervanging van de Verlegde Schijns is belangrijk om het logistiek park Schijns normaal te kunnen ontwikkelen. De thans beschikbare ruimte is immers versnipperd, moeilijk toegankelijk en niet aan te sluiten op het spoor. De betere configuratie van het terrein laat een uitbouw met een kwalitatieve gesloten wand van bedrijfsgebouwen toe, die mede bufferend optreedt ten aanzien van het vormingsstation ten voordele van Stabroek en Hoevenen.

De volledige vervanging van de Verlegde Schijns en het oude pompgemaal Rode Weel door een alternatieve afwatering en nieuwe pompstations in de haven aan Churchill- en Delwaidedok betekent een forse inkorting van de waterloop. Deze ingreep draagt substantieel bij aan de beveiliging van Merksem, Ekeren, Kapellen en de polders tegen overstromingsgevaar.

- Omvangrijke, in hoofdzaak natte natuurontwikkeling gebeurt door inrichting van ca. 190 ha poldergebied ten zuiden van Berendrecht tot aan A12, aansluitend bij de bestaande en te versterken ca. 50 ha natuur van Reigersbos en omgeving. In totaal komt hierdoor ca. 240 ha natuur tot stand. Deze grotendeels nieuwe natuurontwikkeling dient onder meer ter compensatie van 1) het verlies aan natuurwaarden door vervanging van de Verlegde Schijns (rietkragen) - 2) het historisch passief van de Main-Hub (Vogelrichtlijngebied) - 3) de inname voor spoorgebruik van het oostelijk deel van het Binnenmoeras en de aansluitende verbindingssporen in het westelijk deel (natuurgebied gewestplan) - 4) het verlies van de waterpartij Zandwinningsput door baggerspecieberging (geen beschermingsstatuut, maar wel rol voor omliggende natuurgebieden) - 5) uitbreidingen Main Hub.
- Er worden geen natuurcompensaties vanuit de haven in Ettenhovense Polder en/of Kabeljauwpolder meer doorgevoerd of geclaimd.
- Voor de landbouwers die getroffen worden door de nieuwe natuurontwikkeling in het poldergebied ten zuiden van Berendrecht en in de afritlus van A12 naar R2 wordt een sociaal begeleidingsplan (thans flankerend landbouwbeleid genoemd, nvdr) op maat van hun specifieke situatie gegarandeerd, zodat elk van hen mede door inschakeling van een grondenbank en van eventuele beheersovereenkomsten kan rekenen op een sluitende en rechtvaardige regeling. De opmaak en uitvoering van een dergelijk sociaal begeleidingsplan is een ontbindende voorwaarde voor de natuurontwikkelingsprojecten in deze gebieden; voor zover het binnen hun bevoegdheid en invloed ligt stellen de initiatiefnemende actoren en de gouverneur zich uitdrukkelijk garant voor het realiseren van deze voorwaarde. Het sociaal begeleidingsplan landbouw en het tweede landbouwonderzoek dat hiervoor de basis legt, worden op korte termijn opgemaakt ⁵⁰ en uitgevoerd, beide in overleg met de sector en de betrokkenen en met harde en scherpe garanties naar uitvoering.
- Voor de verschillende bestaande en toekomstige gebieden met natuurwaarde in de noordoostelijke randzone worden ecologische kwaliteitsdoelstellingen vastgesteld. Het juridisch eindstatuut van deze gebieden (planologische bestemmingen, opname in afbakeningen, opname in speciale beschermingszones) wordt niet nu, maar later in proces, na de feitelijke realisatie van alle vooropgestelde nieuwe natuurontwikkelingen en het aantonen van het behalen van de kwaliteitsdoelstellingen ervoor, afgewogen, eventueel

50

Beide documenten zijn inmiddels opgemaakt. De voorstellen voor het flankerend landbouwbeleid voor de Rechteroever worden afzonderlijk, doch parallel met dit Tussentijds strategisch plan aan de bevoegde Vlaamse minister(s) overgemaakt.

herzien en (opnieuw) vastgelegd. Alleen waar en in zover dit nodig is om nieuwe natuurontwikkelingen te kunnen realiseren, kunnen reeds eerder nieuwe bestemmingen in ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vastgelegd.

Dit pakket dient globaal, als één geheel te worden bekeken.

2. Geactualiseerde Principes voor het Linkerscheldeoevergebied

2.1. Situering en status

Deze beslissingsnota uit 2004 vat de principes en keuzes op hoofdlijn samen die de Werkgroep Strategisch plan Linkeroever als kernpunten van de gewenste ontwikkeling van de Waaslandhaven en het Linkerscheldeoevergebied vooropstelt. Over deze principes is bij de verschillende ondertekenende bestuurlijke entiteiten die aan de Werkgroep deelnemen een dergelijke mate van consensus aanwezig dat zij door hun uitvoerende bestuurlijke organen worden onderschreven.

Deze principes en keuzes op hoofdlijn zullen meer gedetailleerd worden uitgewerkt en met achtergronden onderbouwd in het 'ontwerp van strategisch plan'.

De Principes en het Strategisch plan zijn gericht op de toekomstige ontwikkeling van het gebied nadat nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen de actuele verouderde juridische situatie hebben hersteld.

De principes zijn navolgend gebundeld per thema.

Voorafgaand principe 0

De nieuwe Geactualiseerde Principes voor het strategisch plan Linkerscheldeoevergebied, eens ze zijn goedgekeurd door de Vlaamse regering, vervangen het document 'Principes voor het strategisch plan Linkerscheldeoevergebied' uit 1999 volledig.

2.2. Rol van het gebied

Principe 1

Het Linkerscheldeoevergebied, zoals omschreven in het decreet op de zeehavens (havendecreet), is een gebied met verschillende functies (economische activiteiten, wonen, landbouw, natuur, recreatie) waarbij de haven en de havengebonden economische activiteiten de belangrijkste functie zijn.

De Waaslandhaven is een territoriaal af te bakenen gebied dat onderdeel vormt van dit geheel. Zoals omschreven in het havendecreet is de Waaslandhaven tevens onderdeel van het zeehavengebied Antwerpen. Dit is een van de poorten van Vlaanderen, zoals bepaald in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Om deze rol als zeehaven naar de toekomst te verzekeren, worden realistische ontwikkelingsmogelijkheden met als planhorizon het jaar 2030 gevrijwaard. Voor een doorkijk op latere ontwikkelingen - die thans qua omvang of qua aard niet kunnen worden ingeschat - wordt ruimte binnen het zeehavengebied in reserve gehouden, voor zover dit ruimtelijk

verantwoord is. In deze reserveruimte worden geen onomkeerbare ontwikkelingen, die latere havenuitbouw zouden belemmeren, toegelaten.

Principe 2

De grote potentie van de Waaslandhaven ligt vandaag bij de ontwikkeling van de maritieme overslag- en distributie-activiteiten en in het bijzonder op overslag van containers en de ermee verbonden logistieke dienstverlening. Hierbij wordt gestreefd naar trafieken met hoge toegevoegde waarde. Daarnaast heeft de Waaslandhaven potentie voor havengebonden industrie, waarbij wordt ingeschat dat het accent zal liggen op chemische en petro-chemische industrie en toelevering en (logistieke) dienstverlening aan deze sector. Het systeem van de zeehaven kan echter slechts naar behoren functioneren wanneer de bereikbaarheid zowel naar zee (Westerschelde) als naar landzijde (spoor, weg, binnenvaart, pijpleidingen) gegarandeerd blijft.



Principe 3

De economische rol van het gebied mag niet 'ten alle prijze' worden verwezenlijkt. Er wordt uitgegaan van een duurzame ontwikkeling van het havengebied zelf, van een duurzame relatie van de zeehaven met haar omgeving en van het respect voor de beschikbare milieugebruiksruimte.

Principe 4

Grote delen van het Linkerscheldeoevergebied situeren zich binnen de perimeter van het Vogelrichtlijngebied 3.6., "Schorren en Polders van de Beneden-Schelde". Belangrijke delen van het Habitatrichtlijngebied 3.5 "Schelde en Durme-Estuarium van de Nederlandse Grens tot Wetteren" bevinden zich aan de grens van het Linkerscheldeoevergebied met de Schelde. Dit gegeven heeft tot gevolg dat alle plannen en projecten binnen dit Linkerscheldeoevergebied, en het ermee gepaard gaande ruimtebeslag steeds dienen getoetst aan de vereisten in kwalitatief en kwantitatief opzicht die krachtens de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing zijn op de leefgebieden van beschermde vogelsoorten en de beschermde habitats die met de aanduiding van vernoemde speciale beschermingszones samenhangt.

Principe 5

Aan de ontwikkeling van en in het Linkerscheldeoevergebied worden randvoorwaarden gesteld.

- De leefbaarheid van de huidige woonkernen van Kallo, Verrebroek, Kieldrecht en Zwijndrecht en in de gehuchten Prosperpolder en Oude Doel (bij dit laatste afhankelijk van het onderzoek naar een overstromingsgebied, als onderdeel van het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied) dient minstens behouden te blijven op hetzelfde peil als vandaag en waar nodig versterkt. Het sociaal-economisch draagvlak van Kallo en Kieldrecht dient hersteld te worden.
- De door het zeehavensysteem gegenereerde mobiliteit mag een acceptabel niveau van interne en externe verkeersafwikkeling van en naar het Linkerscheldeoevergebied niet overstijgen.
- Het behoud van een economisch leefbare landbouw in de gebieden die buiten het areaal vallen dat volledig voor de natuur en de haven dient gevrijwaard.
- In functie van de eventuele gewenste dok- en sluisuitbouw dienen minstens de eerstkomende decennia voldoende mogelijkheden en ruimte voor de verwerking (en berging) van baggerspecie te worden voorzien.

- De milieugebruiksruimte die door de Vlaamse overheid voor de sectoren wordt vastgelegd dient in de zeehaven gerespecteerd.
- Integraal waterbeheer dient in het gehele Linkerscheldeoevergebied en zijn ruime omgeving een veilige waterhuishouding te garanderen.

Voor de specifieke invulling van deze randvoorwaarden geldt de rol van het Linkerscheldeoevergebied, zoals beschreven in principes 1 - 4 steeds als oriënterend kader. De toepassing van deze randvoorwaarden draagt mede bij tot een optimale organisatie van de cohabitatatie van de haven, de dorpen, de landbouw, de mobiliteit en de natuur in het gebied. De betrokken bestuurlijke actoren engageren zich bij de invulling van deze randvoorwaarden onderling tot maximale transparantie en wederzijds overleg vooraleer beslissingen terzake te treffen.

2.3. Ruimtelijke uitgangspunten - inrichtingsprincipes voor het gebied

Principe 6

Volgende inrichtingsprincipes zijn voor alle gebruikers van het Linkerscheldeoevergebied, met name de woondorpen, de haven, de lokale bedrijventerreinen, de landbouw, de natuur, de recreatie en de infrastructuur, van toepassing:

- de grenzen van de ruimte die ze kunnen benutten worden duidelijk vastgelegd en kwaliteitsvol afgewerkt;
- zuinig ruimtegebruik staat voorop om de beschikbare doch beperkte ruimte zo optimaal mogelijk te gebruiken;
- een hoge kwaliteit in het functioneren en van de verschijningsvorm en het landschap is een basisvoorwaarde voor elke ingreep en voor elke actor;
- interne flexibiliteit binnen de ruimte die (al dan niet verweven met andere) voor een bepaalde functie is voorzien, wordt gegarandeerd.

Principe 7

De inrichting van het Linkerscheldeoevergebied krijgt een hoge kwaliteit. Hiertoe wordt een stedenbouwkundig en landschappelijk inrichtingsplan, met ook een culturele en recreatieve meerwaarde, voor het gebied opgemaakt.

Het belang van een goed **stedenbouwkundig en landschapsontwerp** voor het gehele Linkerscheldeoevergebied dient onderstreept. Een dergelijk ontwerp dient een kwaliteitsvolle nieuwe landschappelijke structuur voor het gebied en de samenhang tussen een reeks bestaande (te behouden/versterken) en een reeks nieuwe (sterk uit te werken) elementen in het landschap aan te geven: bestaande en nieuwe dijken, belangrijke te accentueren zichten en vista's, plaats en aard van bakens, van beeldbepalende wanden en ruimten, enzomeer. Ook culturele elementen die de identiteit van het gebied onderstrepen komen er best in aan bod. Voor een dergelijk ontwerp reiken de verschillende deelonderzoeken al heel wat bouwstenen aan. Het kan elementen voor een ruimtelijk uitvoeringsplan aanreiken, maar het kan evengoed als leidraad op zich bij bepaalde bouwinitiatieven of ingrepen worden gehanteerd. Vermits een degelijk landschap voor alle actoren belang heeft, kan de opmaak van een landschapsontwerp mogelijk veel argwaan wegnemen.

Principe 8

Er worden harde grenzen vastgelegd ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het Antwerps zeehavengebied op de Linkerscheldeoever. De harde grenzen worden zo gekozen dat de ontwikkeling van de zeehaven de leefbaarheid van Zwijndrecht en van de leefbare kernen van Kallo, Verrebroek en Kieldrecht en in de gehuchten Prosperpolder en Oude Doel (bij dit laatste afhankelijk van het onderzoek naar een overstromingsgebied) niet hypothekeert en steeds inpasbaar blijft zodanig dat de ruimte beschikbaar blijft die noodzakelijk is om te voldoen aan de vereisten die krachtens de Vogel- en Habitatrichtlijn van toepassing zijn op de beschermde habitats en leefgebieden van beschermde vogelsoorten in het Vogelrichtlijngebied "Schorren en Polders van de Beneden Schelde" en het Habitatrichtlijngebied "Schelde en Durme-Estuarium van de Nederlandse Grens tot Wetteren".

Principe 9

Het principe van zuinig ruimtegebruik krijgt in de zeehaven gestalte door :

enerzijds het op korte en middellange termijn permanent ter beschikking hebben van een ijzeren voorraad van 100 ha bouwrijpe terreinen voor havenindustrie en anderzijds door toepassing van volgende inrichtingsprincipes :

- herverdeling en hergebruik van de benutte ruimte, via herstructurering van bestaande ruimte
- optimaler gebruik van de onbenutte reserveterreinen (inbreiding door de bedrijven zelf of door clustering van synergiebedrijven)
- actief beheer van tijdelijk ruimtegebruik
- bevorderen van meervoudig ruimtegebruik en van gemeenschappelijk ruimtegebruik
- het opleggen van minimale bouwhoogte waar van toepassing (distributie- en kantoor-gebouwen,...)
- het realiseren van zoveel mogelijk aaneengesloten bebouwing
- maximale bundeling van verkeersinfrastructuren, met vermijden van versnippering
- actieve ontwikkeling van havengrenzen als buffergebieden.

Met het oog op een optimale valorisatie van de nog uitgeefbare terreinen binnen het zeehavengebied zal de toewijzing van elk nieuw concessieterrein (> 10ha) aan een investeerder worden voorafgegaan door een ruime verkenning van de markt, indien redelijkervijze mag aangenomen worden dat vergelijkbare kandidaat-investeerdere op de markt aanwezig zouden zijn. Voorts zal het Havenbedrijf bij het bepalen van de concessietermijn rekening houden met de gedane investeringen

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij engageren zich met ingang van 2004, elk wat hun bevoegdheden betreft tot een tweejaarlijkse voortgangsrapportering inzake de trends en evoluties inzake de ruimteproductiviteit, de knelpunten, de genomen initiatieven met betrekking tot de uitvoering van bovenstaande principes en de geleverde prestaties inzake ruimteproductiviteit in een vergelijkend perspectief. Deze voortgangsrapportering zal het voorwerp uitmaken van besprekingen binnen de Raad van Overleg, waar voor deze gelegenheid ook andere belanghebbende organisaties aan zullen kunnen deelnemen.

Nog uitgeefbare terreinen binnen de afgebakende economische ruimte van het zeehavengebied

Bij de beoordeling van de kandidaatstellingen voor nieuwe concessieterreinen (>5ha) zullen reeds bewezen performantie en voornemens inzake de toepassing van principes van zuinig ruimtegebruik een belangrijk gegeven zijn. Bij het afsluiten van concessieovereenkomsten zullen voorwaarden voor zuinig ruimtegebruik worden vastgesteld.

Specifiek met betrekking tot de kadegebonden overslag van goederen, en inzonderheid met betrekking tot de overslag van containers in het Zeehavengebied Antwerpen zullen de door het Havenbedrijf af te sluiten concessieovereenkomsten clausules bevatten met betrekking tot het opleggen van minimum te realiseren overslagcijfers op de uitgegeven oppervlakte. De op te leggen minima zullen worden vastgesteld, ondermeer op basis van vergelijkend onderzoek binnen en buiten de zeehaven op vergelijkbare terminals. Wanneer de opgelegde minima binnen de in de overeenkomst vastgestelde termijnen niet worden bereikt treden boeteclausules in werking.

Reeds door de terreinbeheerder uitgegeven terreinen binnen de afgebakende ruimte van het zeehavengebied

Specifiek met betrekking tot investeringen in performantere goederenbehandelingsystemen-en technologieën ter verhoging van de ruimteproductiviteit, het meervoudig gebruik van terreinen en het gezamenlijk gebruik van faciliteiten (parkeerinstallaties, waterzuiveringsinstallaties, ...) zal het Vlaams Gewest hetzij rechtstreeks naar de private partijen toe, hetzij via financiële ondersteuning van het investeringsbeleid van de terreinbeherende instanties, instrumenten ontwikkelen en financiële middelen vrijmaken die op positieve wijze dergelijke ecologischvriendelijke investeringen en projecten ondersteunen.

De effectieve overstap naar een nieuw behandelingssysteem kan de tijdelijke of al dan niet gedeeltelijke ontruiming van een terminal betekenen. Het Havenbedrijf verbindt er zich toe om in dergelijke gevallen bij voorrang op het aansnijden van nieuwe terreinen te onderzoeken of op de bestaande reeds uitgegeven terreinen een tijdelijke opvang van overslagvolumes kan verzekerd worden.

Hiertoe zal zij in overleg met de economische actoren de mogelijkheden onderzoeken om binnen de in concessie gegeven terreinen de overslag tijdelijk op te vangen en bij ontstentenis hiervan middels het tijdelijk ter beschikking stellen van terminaloppervlaktes die on- of onderbenut zijn gebleven tijdelijke uitwijkmogelijkheden te ontwikkelen.

Terreinen binnen de afgebakende ruimte van het zeehavengebied in privé-eigendom

Ten aanzien van uitgegeven en economisch valoriseerbare privé-gronden die gedurende een langere periode (> 10 jaar) niet tot ontwikkeling gekomen zijn en waarbij de betrokken private partij geen aantoonbare initiatieven heeft ondernomen tot economische valorisatie van de terreinen zullen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij en het Vlaams Gewest op het niveau van het zeehavengebied een gezamenlijk beleid uitstippelen dat private partijen aanzet tot economische valorisatie van deze braakliggende gronden. Wanneer hierbij na gezamenlijk overleg tot de instelling van een regulerende heffing wordt besloten dienen de opbrengsten hiervan gebruikt te worden voor de financiering van grondbeleidsinstrumenten ter stimulering van een zuinig en duurzaam ruimtegebruik binnen het zeehavengebied. In voorkomend geval kan eveneens tot verwerving of onteigening van de gronden worden besloten door de bevoegde overheden.

Gefaseerde realisatie van nieuwe infrastructuur

De realisatie en de ingebruikname van nieuwe dokinfrastructuur dient - rekening houdend met wat bouwtechnisch haalbaar is - zo gefaseerd mogelijk te verlopen, en dient daarbij enerzijds

steeds gekoppeld te zijn aan de effectieve marktvraag naar extra overslagcapaciteit en anderzijds aan de evolutie van de effectieve benutting van de bestaande infrastructuur. Hierbij wordt rekening gehouden met de tijdsperiode tussen effectieve beslissing en effectieve ingebruikname van de geplande kunstwerken. De tweejaarlijkse voortgangsrapportering, op basis waarvan inzicht wordt verschaft in trends en evoluties moet hiertoe een belangrijke toetsteen vormen.

Vraag naar tijdelijke extra overslagcapaciteit in het kader van de overgang naar een performanter en ruimteproductiever behandelingssysteem dient zoveel mogelijk opgevangen door het aanbieden van uitwijkmogelijkheden binnen het bestaande terminaal aanbod. In afwezigheid van de mogelijkheid tot toepassing van terugnameclausules zal deze vraag eveneens ter overweging meegenomen worden in de beslissing tot realisatie en ingebruikname van nieuwe dokinfrastructuur.

Principe 10

Zorg voor interne flexibiliteit (in de verhouding industriële - maritieme activiteiten, in de uitbouw van infrastructuur, in de faseringen, ...) is essentieel bij de uitbouw van de haven. Deze wordt gegarandeerd door alleen de essentiële elementen in ruimtelijke uitvoeringsplannen vast te leggen en de flexibele invulling daarvan binnen vastgestelde procedures te laten verlopen.

Principe 11

De grote gehelen natuur in het Linkerscheldeoevergebied worden in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan duidelijk en definitief afgebakend. De inrichting van deze gebieden zorgt voor visueel aantrekkelijke en bufferende randen, met ook recreatief medegebruik (wandelpaden) in functie van de draagkracht van het gebied.

De potenties van de grote gehelen natuur worden maximaal aangegrepen om de instandhoudingsdoelstellingen van het Vogel- en Habitatgebied voor de aangemelde soorten te beantwoorden, waardoor ook voor natuur het principe van zuinig ruimtegebruik wordt toegepast en de benodigde ruimte voor exclusieve natuurontwikkeling niet onnodig wordt vergroot.

Principe 12

De randen van de woondorpen, met inbegrip van de eventuele voorzieningen in de koppelingsgebieden, worden kwaliteitsvol afgewerkt en respecteren de elementen in het bestaande landschap. Actieve inrichting van de koppelingsgebieden en afstandsbuffers ondersteunt dit.

Ontwikkelingen om de lokale behoeften op te vangen en te ondersteunen worden in of direct aansluitend bij de dorpskernen gerealiseerd en aan een hoge dichtheid die in het buitengebied past.

De flexibiliteit van dit dorpensysteem wordt gegarandeerd in de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of BPA's die er voor worden opgemaakt.

Principe 13

Binnen de beperkingen die uit de instandhoudingsdoelstellingen voor het Vogel- en Habitatgebied voortvloeien en met respect voor de aanwezige landschapselementen, benut de landbouw het haar toegewezen areaal in de afstandsbuffers, koppelingsgebieden en de andere agrarische gebieden optimaal voor grondgebonden activiteiten.

Grondruilen en herverkavelingen onder impuls en met ondersteuning van de Grondenbank zorgen in die gebieden voor een optimale kavelstructuur met voldoende samenhang en huiskavels voor de blijvende levensvatbare landbouwbedrijven, bij voorrang voor de beroepslandbouw.

Landbouwbedrijfsgebouwen en -erven worden zoveel als mogelijk met elkaar, in de dorpen of aan de dorpsranden gebundeld; vrijliggende landbouwbedrijfsgebouwen en -erven worden kwaliteitsvol en op een manier die zich inpast in het polderlandschap uitgebouwd en afgewerkt. Landbouwbedrijfsgebouwen kunnen een passende toeristisch-recreatieve nabestemming krijgen.

2.4. Opmaak natuurrichtplan

Principe 14

Om de inpasbaarheid van toekomstige plannen en projecten in het gebied en de cohabitatie ervan met het krachtens de Vogel- en Habitatrichtlijnen beschermde ecosysteem mogelijk te maken zal als kader voor alle andere plannen en/of projectbeslissingen in het Linkerscheldeoevergebied een natuurrichtplan, hierna genoemd het **Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied** worden opgesteld en na vaststelling door het Vlaams gewest in uitvoering gesteld. Hierdoor wordt zowel in kwantiteit als in kwaliteit voldoende oppervlakte aan habitats en leefgebieden voor de beschermde vogelsoorten continu verzekerd. Het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied omvat zowel het voorzien van permanent gevrijwaarde gebieden waarin de vernoemde leefgebieden voor vogelsoorten en beschermde habitats tot stand kunnen komen alsmede de uitbouw van een netwerk van ecologische infrastructuur, waar cohabitatie met andere functies in het Linkerscheldeoevergebied aangewezen en mogelijk is.

Op korte termijn, ook voor de vaststelling van het Natuurrichtplan, wordt daarom reeds actieve natuurontwikkeling opgezet.

Met de uitvoering van het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied wordt de doelstelling nagestreefd de te verwachten effecten van plannen, projecten en activiteiten in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen en het functioneren van deze speciale beschermingszones in het Natura 2000 Netwerk onder een kritische drempel te houden.

Als voorbereidende stap naar dit Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied en naar het strategisch plan Linkerscheldeoevergebied wordt bij voorrang op alle andere plannen en/of projectbeslissingen in het gebied een Achtergrondnota Natuur Linkerscheldeoevergebied opgemaakt. De Achtergrondnota Natuur geeft een ruimtelijke vertaling aan de omvang en de aard van de biotopen die volgens de instandhoudingsdoelstellingen noodzakelijk zijn.

De procedures tot opmaak van de Achtergrondnota Natuur en tot opmaak en vaststelling van het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied worden zoveel als mogelijk afgestemd op de werkzaamheden binnen het strategisch planproces, met inbreng van alle betrokken actoren. De achtergrondnota natuur kan op basis van een overeenkomst tussen de bestuurlijke actoren die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van het natuurrichtplan, zoals aangegeven in de Memorie van Toelichting van het Decreet Natuurbehoud (art. 48), worden opgemaakt. De opmaak van de Achtergrondnota Natuur en van het Natuurrichtplan vertrekt van de instandhoudingsdoelstellingen zoals die volgens de geëigende procedure en na overleg binnen het strategisch planproces voor het Linkerscheldeoevergebied door de Vlaamse regering worden vastgelegd.

2.5. Scenario's en plan-MER

Principe 15

De verschillende mogelijke scenario's voor de verdere ontwikkeling van de zeehaven in het Linkerscheldeoevergebied worden vooraleer in het ontwerp-strategisch plan een definitieve selectie van een of meer scenario's wordt voorgesteld, op de waaier van hun effecten getoetst in een plan-MER. Dit betreft zowel scenario A, scenario B, als het zogenaamde derde spoor gefaseerd scenario B met doorgroei van het ruimtebeslag van A naar B (*nvdr*: vermits dit derde spoor een tijdsvariant is van scenario B is er voor gekozen deze in het lopende plan-MER niet afzonderlijk te toetsen). Dit plan-MER en het ontwerp-strategisch plan worden aan een maatschappelijke discussie onderworpen.

In het kader van het emissiereductieplan dat op Vlaams niveau is opgemaakt, wordt gekeken welke gevolgen voor de resterende milieugebruiksruimte voor de haven en de relevante sectoren van tel zullen zijn. Deze worden, wanneer ze tijdig beschikbaar zijn, mee bij de evaluaties in de plan-MER betrokken.



2.6. Implementatie

Het systeem van de zeehaven

Principe 16

De definitieve afbakening van het havenareaal van het Antwerpse zeehavengebied op Linkeroever zal plaatsvinden op basis van de selectie van een of meer ontwikkelingsscenario('s) vanuit de conclusies van een plan-MER en op basis van de Achtergrondnota Natuur Linkerscheldeoevergebied (zie ook principes 14 en 23 - 25).

Principe 17

Het zeehavengebied zal alleen de zones omvatten die ruimtelijk onderdeel van het systeem van de zeehaven: namelijk

- alle terreinen die ingericht zijn voor overslag en goederenbehandeling, voor industriële activiteiten, en voor ermee verbonden administratieve en logistieke dienstverleningsactiviteiten
- alle bestaande verkeersinfrastructuren en wateroppervlakken die de haven intern en extern ontsluiten (exclusief de zate van de doorgaande hoofdwegen en hoofdspoorwegen en exclusief de Beneden-Zeeschelde)
- de tijdelijke compensatiegebieden in toepassing van het decreet van 14/12/2002 betreffende enkele bouwvergunningen die van dwingend en groot openbaar belang zijn
- het te ontwikkelen netwerk van permanente en tijdelijke ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied
- alle oppervlakten bestemd voor toekomstige maritiem-portuaire, industriële of logistieke activiteiten en de ermee verbonden verkeersinfrastructuren (wegen, dokinfrastructuur, spoorwegen)
- de volumebuffers die in toepassing van de richtlijnen van de externe milieuzonering zijn vastgesteld en zullen worden ingericht
- zones voor tijdelijke berging van overtollige grond, afkomstig van infrastructuurwerken of ecologische projecten.

Het zeehavengebied in het Linkerscheldeoevergebied strekt zich uit over delen van het grondgebied van de gemeenten Beveren en Zwijndrecht. Naast de twee grote gebieden, omvat

het zeehavengebied ook twee kleine gebiedjes in de omgeving van Kallo, namelijk de huidige zone van de thermische centrale en de huidige zone aan Keetberglaan/sporenbundel Kallo.

Principe 18

De keuze voor een concrete ontwikkelingsvariant voor de verdere economische ontwikkeling van de zeehaven binnen de afgebakende economische ruimte maakt het voorwerp uit van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Deze MKBA wordt uitgevoerd zo kort mogelijk nadat de Vlaamse regering in samenspraak met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij en de gemeente Beveren een tijdspad en modaliteiten heeft vastgelegd van een beslissingstraject dat moet leiden tot een definitieve keuze en effectieve uitvoering van een gekozen havenlay-out.

Externe effecten op vlak van milieu en mobiliteit moeten voorafgaandelijk binnen het kader van de plan-MER en een (al dan niet daarin geïntegreerde) MOBER worden ingeschat en langs de kostenzijde worden meegenomen. De MER moet ook nagaan of ontwikkelingsvarianten geen aanleiding geven tot overschrijding van de sectorale emissieplafonds die in het kader van het emissiereductieprogramma (op te maken overeenkomstig de Europese richtlijn nationale uitstootplafonds) worden vastgelegd.

Een definitieve keuze voor een welbepaalde ontwikkelingsscenario en -variant op een later tijdstip mag de operationele werking van de haven niet hypothekeren of bezwaren. Tot het ogenblik dat een definitief ontwikkelingsscenario en -variant wordt gekozen zal het Gemeentelijk Havenbedrijf een inspanningenverbintenis aangaan om met de individuele concessionarissen op een ad hoc manier in dialoog te treden en om te trachten via de concessievoorwaarden een omkeerbaarheid van de activiteiten open te houden.

Principe 19

De realisatie van het streefbeeld van een compacte haven staat voorop en moet zo gebeuren dat :

- de milieuhinder ten opzichte van Zwijndrecht en van de leefbare kernen van Kieldrecht, Verrebroek en Kallo niet verder toeneemt en de veiligheid tegen calamiteiten verzekerd blijft (zie ook principe 29)
- rekening gehouden wordt met de ruimte, noodzakelijk voor de tijdelijke opvang van infrastructuurspecie afkomstig van projecten binnen het zeehavengebied (zie ook principe 21)
- voldoende ruimte overblijft om binnen het zeehavengebied een netwerk van ecologische infrastructuur in stand te houden (zie ook principe 25)
- de veiligheid van de nucleaire installaties verzekerd is. Daarom is binnen een straal van 1800 meter rondom deze installaties de ontwikkeling van risicovolle activiteiten niet aangewezen en worden deze alleen toegelaten met akkoord van de bevoegde federale diensten en van de VR-cel na opmaak van een individueel veiligheidsrapport voor de betrokken activiteit.

Principe 20

De verdere ontwikkeling van de zeehaven zal binnen de bepalingen van de achtergrondnota natuur en het natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied verlopen.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat de definitieve begrenzing van het zeehavengebied vastlegt, kan binnen deze begrenzing een of meerdere faseringsgrenzen aanduiden of een

procedure om deze vast te stellen. Wanneer deze laatste niet in een ruimtelijk uitvoeringsplan zijn vastgelegd, zullen ze telkenmale voor een periode van voldoende lange duur in een beleidsovereenkomst tussen de overheidsinstanties bevoegd voor de ontwikkeling van het Linkerscheldeovergebied worden vastgelegd. Binnen de beschikbare economische ruimte van elke faseringsgrens kunnen de economische activiteiten zich, met in achtnaam van de overige principes, vrij ontwikkelen. De aanduiding van faseringsgrenzen gebeurt op basis van aantoonbare behoeften en met flexibele benadering van de ontplooiingsmogelijkheden voor de zeehaven zodat wijzigende of nieuwe inzichten (o.m. inzake de ontwikkeling van maritiem-portuaire infrastructuur) alsnog in rekening kunnen worden gebracht of zodat wijzigende of nieuwe economische opportuniteiten kunnen worden benut. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken worden de actuele behoeften tot 2015 vastgesteld op 675 à 1.130 ha, waarvan 320 à 400 ha voor containers, 245 à 470 ha voor andere vormen van distributie en 110 à 260 ha voor productie. Hier bovenop wordt het realiseren van een ijzeren voorraad van 300 ha vooropgesteld om een lokatiebeleid mogelijk te maken.

De binnenfaseringsgrenzen worden, zo dit inpasbaar is in de noodzakelijke infrastructuur-uitbouw, zo veel als mogelijk ter hoogte van bestaande dijken in het landschap gelegd.

Principe 21

De realisatie van de rol van het Linkerscheldeovergebied gaat in sommige scenario's gepaard met grote volumes aan grondverzet met een behoorlijk ruimtebeslag. Het betreft grond die vrijkomt bij afgraven of uitbaggeren van specie, afkomstig van afkomstig van infrastructurele of ecologische projecten. Een rationele benadering van deze problematiek is gestoeld op het volgende principe.

Elk project, desgevallend in samenhang met andere projecten moet een sluitende grondbalans kunnen voorleggen: op basis van een nauwkeurige inschatting van de geotechnische en milieutechnische aard en hoeveelheid van de vrijgekomen specie wordt aangegeven:

- welke de verwerkingsmogelijkheden zijn in situ, o.m. de ophoging van terreinen, ...
- welke de aanwendingsmogelijkheden zijn in andere projecten binnen het Linkerscheldeovergebied (o.m. de aanleg van landschapsdijken) en buiten het Linkerscheldeovergebied (o.m. het aanvullen van onderwaterbodems in grindplassen);
- de hergebruikmogelijkheden als bouwstof
- de afzet in zones voor tijdelijke berging van overtollige grond.

Principe 22

Daarnaast is er de problematiek van de onderhoudsbaggerspecie.

Hiervoor staat - op alle verantwoordelijke niveaus - een beleid gericht op vermindering van de toevoer van slib en van de behoefte aan slibberging staat voorop. Voor de verdere uitbouw van het Linkerscheldeoevergebied wordt er conform de Europese kaderrichtlijn water van uit gegaan dat het Scheldewater tegen 2015 weer zuiver is, zodat de behoefte tegen dan sterk vermindert, en dat de bodem zelf nog tot 2030 licht verontreinigd zal zijn.

Om de sedimenten, afkomstig uit de Schelde en de Linkerscheldeoever te verwerken, wordt geopteerd om op linkeroever op termijn eveneens een installatie voor slibverwerking/slibontwatering uit te bouwen. Dit zal pas gebeuren nadat er een economische afweging gemaakt wordt wat het meest opportuun is het voorzien van een bijkomende installatie in de Waaslandhaven of een uitbreiding van de installatie voorzien op Rechteroever. In ieder geval dient prioriteit te worden gegeven voor een dergelijk initiatief bij voorrang op het verlenen van nieuwe terreinconcessies in de beoogde zone (noordoostelijk deel van Doeldok zoals hierna vermeld).

In afwachting van de opstart van deze definitieve installatie dient voor de eerstkomende jaren de mogelijkheid te worden voorzien om een tijdelijke oplossing voor deze sedimentberging te vinden. In dit geval wordt gedacht aan een traditionele lagunering. Hiertoe wordt als meeste geschikte locatie het noordoostelijk deel van het heropgevulde Doeldok geselecteerd. Deze lokatie dient op zo kort mogelijke termijn actief te worden. Lagunering in deze zone zorgt er bovendien voor dat de zetting en stabilisering van de ondergrond zal versneld worden. De zone aan het Doeldok waarop tijdelijke lagunering zal worden uitgevoerd behoudt echter wel een havengerichte of ecologische eindbestemming.

Zolang de mogelijkheden voor verwerking van slib in nuttige producten (kleikorrels, kunstgrind, ...) nog te kleinschalig zijn, zal bergingscapaciteit voor gedroogd slib dat voldoet aan de Vlaarea-normen in het Linkerscheldeoevergebied moeten voorzien worden, met name in de binnenste delen van de volumebuffers (zie ook principe 38). Slibberging in de afstandbuffer is uitgesloten.

Natuur, de achtergrondnota natuur en het natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied

Principe 23

In en rond het Linkerscheldeoevergebied zijn blijvend een aantal grote gehelen natuur (in ontwikkeling) aanwezig. Het betreft naast de volledige Scheldeoeverstrook met inbegrip van de slikken en schorren van de Beneden-Zeeschelde en van de Scheldedijken (behoudens de doorsteken voor havendokkentoegang(en)) gebieden die in de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan zullen worden aangeduid. Al deze grote gehelen natuur (in ontwikkeling) worden door het Vlaams gewest in het kader van de achtergrondnota natuur verworven, gerealiseerd en beheerd op aansturen van de Beheercommissie wiens opdracht hiertoe wordt verruimd. Dit beheer stoelt daardoor op onderling overleg over de implementatie van de doelstellingen en betrokkenheid van de verschillende partners, waaronder ook de gemeenten Beveren en Zwijndrecht.

Principe 24

Bij voorrang op nieuwe plannen of projecten in het Linkerscheldeoevergebied wordt de **Achtergrondnota Natuur** (als inhoudelijke basis van het later op te maken Natuurrichtplan)

Linkerscheldeoevergebied opgemaakt (nvdr: dit is ondertussen gebeurd) en in uitvoering gesteld (cfr. Principe 14). Deze achtergrondnota en dat natuurrichtplan geven richting aan de verdere natuurontwikkeling in het Linkerscheldeoevergebied, voortbouwend op de in principe 23 reeds vermelde grote gehelen natuur. Zij worden bij hun opmaak in de mate van het mogelijk afgestemd op de actualisering van het Sigmaplan en op de dan beschikbare beleidskeuzen die in het Natuurontwikkelingsplan dat zal worden opgemaakt in het kader van de Lange termijn Visie Westerschelde zullen worden gemaakt.

Onverminderd het voorgaande blijft elk plan of activiteit binnen of grenzend aan deze speciale beschermingszones en die niet de realisatie van de natuurdoelstellingen op het oog heeft, onderworpen aan een passende beoordeling, conform artikel 6,§3 van de Habitatrichtlijn. Streefdoel is steeds dat bij dergelijk onderzoek kan blijken dat mogelijk effecten een kritische drempel niet overschrijden zodat de instandhoudingsdoelstellingen kunnen gehandhaafd blijven en het gebied blijvend kan functioneren als onderdeel van het netwerk NATURA 2000.

Onverminderd het opmaken van de achtergrondnota natuur en het natuurrichtplan blijft het mogelijk beroep te kunnen doen op de uitzonderingsprocedure van de Vogel- en Habitatrichtlijnen, indien zou blijken dat de kritische drempel van significante effecten toch zou worden overschreden.

Principe 25

Het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied omvat:

- de actieve natuurontwikkeling en bescherming van alle op basis van de beslissing van de Vlaamse regering van 8 september 2000 als groengebieden te voorzien oppervlaktes en de gebieden op Linkerscheldeoever die in uitvoering van het decreet van 14 december 2001 als compensatiegebieden voor de aanleg en exploitatie van het Deurganckdok werden aangeduid, of als gebieden ter compensatie van het historisch passief
- de actieve natuurontwikkeling van een op basis van de instandhoudingsdoelstellingen nog definitief vast te stellen oppervlakte aan gebieden omheen het af te bakenen zeehavengebied, die op korte termijn pro-actief worden ontwikkeld als permanent grootschalige natuurwaarden en die zo mogelijk synergie geven door de nabije ligging van het natuurmonument "Land van Saeftinghe" in Zeeuws-Vlaanderen
- de actieve natuurontwikkeling en bescherming van het netwerk van tijdelijke en permanente ecologische infrastructuur dat binnen het af te bakenen zeehavengebied, in cohabitatie met de haveneconomische of industriële functie wordt ontwikkeld. Het betreft de ecologische inrichting van de onbebouwde en onbebouwde oppervlakten binnen het zeehavengebied, op locaties waar de havenontwikkeling er (tijdelijk) niet door wordt gehinderd of waar meervoudig ruimtegebruik mogelijk is. De ecologische inrichting en beheer van minstens de buitenste rand van de volumebuffer, de pijpleidingstroken, bermen en dergelijke meer maken er deel van uit. Deze ecologische infrastructuur beantwoordt aan de interpretatie van de Vlaamse administraties van de bepalingen terzake in het RSV en is buiten de geselecteerde gebieden van het VEN en buiten de aanwezige structurele natuurelementen van de speciale beschermingszones gelegen. Om het netwerk als onderdeel van het natuurrichtplan te laten functioneren dienen de afzonderlijke schakels van dit netwerk (corridors, stapstenen en kerngebiedjes) te worden geselecteerd en ingericht met het oog op hun natuurverbindende functie, onderling en ten opzichte van de rondom het zeehavengebied liggende natuur. Aan de opbouw en het instandhouden van het netwerk zullen tevens soortenbeschermingsplannen worden gehecht, rekening houdend met de

internationale en Vlaamse verplichtingen tot bescherming van de leefgebieden van deze diersoorten

- de actieve natuurontwikkeling en bescherming van het netwerk van ecologische infrastructuur dat in het buitengebied aan de randen van de bestaande woonkernen van het Linkerscheldeoevergebied in cohabitatie met functies van het buitengebied wordt ontwikkeld. Het betreft de ontwikkeling van natuurwaarden die mits toepassing van het principe van meervoudig ruimtegebruik met een verdere economische leefbare landbouw verzoenbaar zijn.

De grote gehelen natuur worden met elkaar verbonden door tijdelijke en permanente ecologische infrastructuur van met de industrie of landbouw gecohabiteerde natuur.

De Achtergrondnota Natuur Linkerscheldeoevergebied geeft hiervoor de ruimtelijke keuzen (selectie van gebieden voor biotopen) weer.

Principe 26

- Ten behoeve van de inrichting en bescherming van de gebieden behorend tot de grote gehelen natuur legt de Vlaamse regering de noodzakelijke herbestemmingen vast in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zal inzake de verwerving en de actieve natuurontwikkeling en beheer van deze gebieden als mede-initiatiefnemer, naast de VLM en AMINAL, optreden wanneer dit in het kader van de ontwikkeling van de zeehaven vereist is.
- Ten behoeve van de inrichting en bescherming van de onderdelen van het netwerk van ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied legt de Vlaamse regering in het gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan tot afbakening van het zeehavengebied bestemmingen vast. In hetzelfde kader of via nieuwe regelgeving worden voorschriften ontwikkeld die de flexibele omgang met dit netwerk regelt, zodat rechtsonzekerheid wordt vermeden. Het Gemeentelijk Havenbedrijf werkt een voorstel voor dergelijk netwerk uit. Na de vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt het Havenbedrijf gelast met het beheer, de inrichting van het netwerk van ecologische infrastructuur in het Antwerps zeehavengebied op Linkeroever. Hiertoe worden overeenkomsten met de overige beheerders van openbaar domein in het zeehavengebied op Linkerscheldeoever afgesloten.
- Ten behoeve van de inrichting en bescherming van de onderdelen van het netwerk van ecologische infrastructuur binnen het buitengebied in het Linkerscheldeoevergebied legt de lokale overheid in het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bestemmingen vast.

Leefbare dorpen

Principe 27

Het garanderen van een gezond en aangenaam leefklimaat voor de bevolking in de woonkernen van Zwijndrecht, Kieldrecht, Kallo, Verrebroek en in de gehuchten Prosperpolder en Oude Doel (bij dit laatste afhankelijk van het onderzoek naar een overstromingsgebied, als onderdeel van het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied) staat als uitgangspunt voorop. Het geloof van de bewoners in die leefbare toekomst wordt hersteld. Alle verantwoordelijke overheden en instanties voor het Linkerscheldeoevergebied geven hierover duidelijke en positieve signalen naar de bevolking.

Principe 28

De leefbaarheid van de vernoemde woonkernen kan in belangrijke mate worden bewerkstelligd door :

- een goede, uitwerking van de binnenste en buitenste delen van de volumebuffer (zie principe 38)
- de toepassing van milieuzonering bij de inrichting van het zeehavengebied (zie principe 29)
- de inrichting van de afstandsbuffer (rond de woonkernen Kieldrecht, Kallo, Verrebroek en Zwijndrecht) waardoor garanties ontstaan voor de noodzakelijke 'fysische en psychologische levensruimte', met in achtnaam van de eventuele bepalingen van de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied voor deze gebieden
- het op peil houden en waar nodig het herstellen van een aanbod aan woningen en voorzieningen om aan de lokale behoefte te voorzien (zie principe 30)
- de uitbouw van sociale voorzieningen op de schaal van het dorp.

Principe 29

Voorvoemde milieuzonering omvat de toepassing van de instrumenten, voortvloeiend uit de resultaten van de milieuzoneringstudie ⁵¹, waardoor de Maatschappij of het Gemeentelijk Havenbedrijf in een vroeg stadium worden geïnformeerd over milieuhinder van (kandidaat)-bedrijven en zij dit als element in de het toelatingsbeleid meenemen.

Deze milieuzonering zorgt er voor dat milieuhinder in de woonkernen rond het zeehavengebied voor de verschillende aspecten binnen aanvaardbare grenzen blijft en de woonkwaliteit er derhalve niet wordt geschaad.

Uiterlijk voor de goedkeuring van het eerste gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (*nvdr: door het R.U.P. Zeehavengebied Antwerpen - Waaslandhaven fase 1 is de term 'eerste' thans achterhaald*) met betrekking tot het afbakening van het zeehavengebied op Linkeroever en op basis van de plan-MER waarin de bevindingen inzake een benutting en verdeling van de milieugebruiksruimte voor het zeehavensysteem zijn onderzocht moeten hiertoe de volgende instrumenten inzake milieuzonering zijn geïmplementeerd :

- de oprichting van een cel, bestaande uit vertegenwoordigers van de milieudiensten van de betrokken gemeenten, de provincie en het gewest, AWZ, de Maatschappij en het Havenbedrijf waarin op basis van een inschatting van de te verwachten milieuhinder en een beoordeling van de resterende marge tussen de te verwachten milieukwaliteit en de milieukwaliteitsdoelstellingen een pre-evaluatie plaatsvindt van aanvragen tot concessies of van vergunning van geplande nieuwe activiteiten of uitbreiding van bestaande activiteiten, met het oog op het selecteren van subzones waarin geplande aanvragen kunnen worden opgevangen en waar zulks niet aangewezen is zonder bijkomende voorwaarden;
- de ontwikkeling van een rekeninstrument (*nvdr: dit is, inclusief de GIS-applicatie, eind 2005 opgeleverd*) dat toelaat aan de pre-evaluatiecel de nog aanwezige milieugebruiksruimte te beoordelen binnen aanvaardbare foutmarges en aanbevelingen te formuleren aan de vergunning -of concessieverlenende instanties.

⁵¹ Milieuzoneringstudie DHV-Irisconsulting, 2002

Principe 30

De goedgekeurde gemeentelijke woningbehoeftenstudie zal de op te vangen woonbehoeften met inbegrip van wenselijk geachte inhaalbewegingen van bevolkingsdalingen ten gevolge van vroegere havenontwikkelingen en de daartoe noodzakelijke wijzigingen en faseringen in het aanbod in de woonkernen rond het zeehavengebied aangeven. Dit voorzien in een voldoende aanbod gebeurt met respect voor de rol van het Linkerscheldeoevergebied (zie principes 1 - 4).

Principe 31

Met betrekking tot Doel worden de beslissingen van de Vlaamse regering van 20 januari en 24 juli 1998 en van 19 en 26 mei 2000 tot instelling van het sociaal begeleidingsplan en het tijdelijke bewoningsrecht bevestigd. In opvolging hiervan wordt uiterlijk voor 2007 een definitieve beslissing over Doel genomen. *(nvdr: voor wat Doel betreft wordt er in dit tussentijds strategisch plan van uitgegaan dat de eerdere beslissingen van de Vlaamse regering (van 20 januari 1998 en 19 mei 2000) gehandhaafd blijven, namelijk dat voor Doel een uitdovingsbeleid geldt, gekoppeld aan een tijdelijk woonrecht en een sociaal begeleidingsplan. Het feit dat de locatie Doel binnen de planperiode van het strategisch plan haar functie als woonkern verliest (en dit voor elk te bestuderen scenario van het strategisch plan, inclusief de referentiesituatie) volgt met andere woorden rechtstreeks uit reeds beslist beleid.)*

Principe 32

Het bedrijventerrein ten zuiden van Aven Ackers wordt als een deel van het logistiek park waasland als 'groen bedrijvenpark' uitgebouwd, zodat het mede als een aantrekkelijke entree van Verrebroek fungeert. De verkeersinfrastructuur in deze omgeving blijven in hoogte beperkt om geluidhinder naar het dorp te vermijden en beperken.

Landbouw

Principe 33

Als historische en actuele hoofdgebruiker van de ruimte in het Linkerscheldeoevergebied, is de landbouw er ook in de toekomst een belangrijke gebruiker. Het areaal binnen het Linkerscheldeoevergebied waar een economisch leefbare landbouw mogelijk blijft zal echter in meer of mindere mate inkrimpen door de verdere ontplooiing van de zeehaven binnen het afgebakende zeehavengebied en de verdere inname van landbouwkavels ten behoeve van de ontwikkeling van grote gehelen natuur buiten het zeehavengebied in het kader van de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan. Het op te maken Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied zal meer in detail aangeven welke soorten landbouwpraktijken in het Linkerscheldeoevergebied met de doelstellingen en streefbeelden inzake noodzakelijke natuurontwikkeling verzoenbaar zijn en de cohabitatie landbouw-natuur een reëel maatschappelijk draagvlak kunnen bieden. Beheersovereenkomsten voor meer natuurgerichte landbouwactiviteiten en een verbrede landbouw (met ook een recreatieve rol) zijn mogelijk en wenselijk.

- Binnen de nog niet aangesneden delen van het afgebakend zeehavengebied die binnen de perimeter van een gepland of in uitvoering zijnd havenproject liggen is in afwachting van effectieve verwerving en inname voor landbouwbedrijfsgebouwen alleen herstel, onderhoud, instandhouding mogelijk.

- Binnen de nog niet aangesneden delen van het afgebakend zeehavengebied die buiten de perimeter van een gepland of in uitvoering zijnd havenproject liggen is de economisch leefbare landbouw tijdelijk de hoofdgebruiker, mits de landbouwpraktijken worden afgestemd op het totstandkomen van ecologisch kwaliteitsvolle polders, via de ontwikkeling van een netwerk van ecologische infrastructuur, als onderdeel van de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied. Dit netwerk is geënt op het landbouwareaal. Alle verbouwings- en uitbreidingswerken voor bestaande landbouwbedrijven, inclusief bedrijfswoningen en voor bestaande woningen zijn mogelijk volgens de normale stedenbouwkundige en andere wettelijke regels die betrekking hebben op een agrarisch gebied, voor zover de ontwikkeling van de gebouwen de bepalingen en de realisatie van de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied niet hypothekeren.
- Binnen sommige delen van de te ontwikkelen grote gehelen natuur in het Linkerscheldeoevergebied kan er expliciet plaats zijn voor natuurgerichte landbouw (o.a. ecologisch beheerde polders en weidevogelgebieden) met landbouwpraktijken die een ondersteunende natuurbeheersfunctie hebben.
- In de overige gedeelten van de polders van het Linkerscheldeoevergebied en in het bijzonder in de afstandsbuffers naar de dorpen, in aansluiting met de landbouwgebieden westelijker in het Waasland, is de economisch leefbare landbouw blijvend de hoofdfunctie. Deze gebieden dienen te worden afgebakend. De landbouwpraktijken worden er afgestemd op het totstandkomen van ecologisch kwaliteitsvolle polders en akkers, via de ontwikkeling van een netwerk van ecologische infrastructuur, geënt op het landbouwareaal. De ruimte-inname voor andere functies dan landbouw wordt hier tot het minimum beperkt.

Principe 34

In de context van een verder inkrimpend areaal voor landbouwactiviteiten in het Linkerscheldeoevergebied, ten gevolge te verwachten havenontwikkeling en in uitvoering van het Sociaal Begeleidingsplan werd de Vlaamse Landmaatschappij door de Vlaamse regering opgedragen de overgang op een sociaal begeleide en aanvaardbare manier te laten plaatsvinden middels het uitwerken van een herstructuratieaanbod voor de landbouwers die hun economische activiteit wensen verder te zetten binnen of buiten het Linkerscheldeoevergebied.

Centraal in de uitvoering van een herstructuratieaanbod voor de landbouw in het kader van het sociaal begeleidingsplan is de actieve verdere uitbouw van een grondenbank, waarvoor de Vlaamse overheid de nodige middelen voorziet. De voorbereidende stappen die hiertoe reeds werden gezet - in uitvoering van het decreet van 14/12/2001 voor enkele bouwvergunningen waarvoor dwingende redenen van groot algemeen belang gelden, het decreet van 21/12/2001 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2002 en de resolutie van het Vlaams Parlement van 20/2/2002 reeds werden gezet door de ondertekening op 19/9/2002 van een overeenkomst tussen de betrokken partners van het Strategisch Planproces over de oprichting van dergelijke grondenbank "Linkerscheldeoever", dienen op korte termijn en met voelbare daadkracht verder te worden gezet.

Deze overeenkomst bepaalt dat de grondenbank wordt uitgebouwd om te voorzien in een aanbod van landbouwgoederen in eigendom of gebruik aan landbouwers die hun landbouwactiviteiten wensen verder te zetten en waarvan de landbouwgoederen dienen verworven te worden of reeds verworven werden op Linkerscheldeoever omwille van de

werken, handelingen en inrichtingen die verband houden met de realisatie van het Deurganckdokproject en alle ermee verbonden natuurcompensatieprojecten.

Het principe van deze grondenbank zal tevens worden ingezet met het oog op de inkrimping van landbouwareaal, en de heroriëntering van de economisch leefbare landbouw in het Linkerscheldeoevergebied, die beiden gerelateerd zijn aan de vereisten van de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied. De grondenbank zal, met financiering door de gemeente Beveren, ook van toepassing zijn in de koppelingsgebieden in het Linkerscheldeoevergebied.

Waterhuishouding

Principe 35

Het Strategisch plan stemt zich af op de geïntegreerde benadering van de waterhuishouding voor het gehele Linkerscheldeoevergebied met zijn ruime omgeving en dit in alle fasen van de ontwikkeling. Dit geïntegreerd beleid omvat kwaliteits-, kwantiteits- en aan water verbonden ecologische aspecten; zowel voor oppervlaktewater (zout, brak of zoet) als voor grondwater. Het Bekkenbeheerplan van de Beneden-Schelde zal hier, rekening houdend met de functies van het gebied, het nodige kader voor aanreiken. De verschillende grote onderdelen die afstemming behoeven zijn de waterlopen die rechtstreeks of onrechtstreeks in de Schelde uitwateren, de watersystemen van bedrijventerreinen, dokken en sluis(zen), van de landbouwpolders, van de zoutwaterkreek, het eventuele overstromingsgebied, van de zoetwaterkreken en andere grote gehelen natuur en het grondwater.

Afstemming van alle concrete infrastructuurprojecten met het Bekkenbeheersplan en (wederzijds) met de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium is noodzakelijk; zo ook afstemming van de planfiguren op integraal waterbeheer. De veiligheidsnorm van de Schelde moet ook binnen het zeehavengebied gehaald worden (Sigmaniveau voor overstromingsveiligheid).

De grens van de haven als actief in te richten overgangsgebied

Principe 36

De buitengrens van het zeehavengebied, die principieel-symbolisch is aangegeven op bijgaande structuurschets (*nvdr: kaart 2 in bijlage 1, versie juni 2003*), wordt samen met een volumebuffer die haar materialiseert en met de afstandsbuffers die haar omgeven (zie ook principe 38) hard vastgelegd in een of meer gewestelijk(e) ruimtelijk(e) uitvoeringsplan(nen). De buitengrens wordt definitief vastgesteld na de nadere afweging op basis van de Achtergrondnota Natuur Linkerscheldeoevergebied en de plan-MER over de scenario's.

Principe 37

Buffers geven het maritiem-industrieel havenlandschap een verzachte en eigentijdse visuele inpassing in zijn omgeving en schermen de geluid-, licht- en stofhinder van de haven door afstand, volumes en een aangepaste inrichting tot op een leefbaar niveau voor de omliggende functies af.

Meerdere soorten buffers worden voorzien, waaronder volumebuffers en afstandsbuffers. Deze worden op geïntegreerde wijze tezamen met de aangrenzende delen van het zeehavengebied waarop milieuzonering beperkingen naar de aard, de omvang en het uitzicht van de activiteiten

legt, uitgewerkt om tot de nodige beperking van de hinder ten aanzien van zijn omgeving en de woonkernen te komen.

Principe 38

De volumebuffer omsluit op termijn het hele zeehavengebied met uitzondering van de grens aan de Schelde en aan de Zuidelijke Groenzone-oost en rond de kleine plekjes zeehavengebied aan Kallo. De volumebuffer aan Kallo naast de oostzijde van R 2 (en het aansluitend deel van A11) buffert de haven en deze infrastructuur en is, gelet op een zo ruim mogelijke levensruimte voor Kallo beperkt tot een geluidsafschermende constructie en/of dijklichaam. Ook de volumebuffer aan A 11 op het grondgebied van Zwijndrecht is, gelet op de bestaande situatie, aan de zuidzijde van A 11 gelegen, buffert deze infrastructuur mee en is beperkt tot een geluidsafschermende constructie en/of dijklichaam. Een dergelijke (in oppervlakte beperkte) geluidsafschermende constructie en/of dijklichaam aan de zuidzijde van A11 wordt ook op het grondgebied van Beveren doorgetrokken.

De volumebuffer is een noodzakelijk onderdeel van het systeem van de zeehaven.

De volumebuffer bestaat in principe een strook van in totaal 200 m breedte die met natuurtechnische en landschappelijke milieubouw (met dijklichamen en kreken, en met een goede inpassing in het landschap zodat de dorpen niet uitkijken op een 'muur') en door natuurgericht beheer met respect voor het multifunctioneel karakter wordt gerealiseerd. De volumebuffer bestaat uit twee delen: het buitenste deel dat (per aan te leggen strook) gemiddeld minstens 100 m breed is en het binnenste deel (dat bij de zeehaven aanleunt) met een variabele breedte.

De inrichting van het **buitenste deel** van deze volumebuffer - als onderdeel van het netwerk van ecologische infrastructuur van het zeehavengebied - wordt geconcipteerd vanuit haar natuurverbindende functie met de overige delen van het netwerk van ecologische infrastructuur en met de natuurlijke structuur rondom het zeehavengebied.

Het tijdspad van de realisatie van het buitenste deel van de volumebuffer wordt vastgesteld in het kader van het tijdspad voor de realisatie van het Natuurrichtplan Linkerscheldeoevergebied (zie principes 14 en 24 - 26).

De inrichting van het **binnenste deel** van de volumebuffer moet geconcipteerd worden vanuit haar afschermende functie, waarbij de inrichtingseisen kunnen variëren naargelang de afstand van af te schermen functies tot de zeehaven (de breedte van de afstandsbuffer) en naargelang de aard en de ernst van de hinder die door activiteiten van het zeehavensysteem worden veroorzaakt en die niet door interne milieuzonering (op de terreinen zelf) kan worden voorkomen.

Het tijdspad voor de realisatie van het binnenste deel van de volumebuffer wordt afgesteld op de aanwezigheid van de voor mens en natuur hinderlijke activiteiten van de zeehaven en anticipeert op de exploitatie van nieuwe haveninfrastructuur. Op korte termijn, voor 2007, worden in het zuiden van het zeehavengebied minstens de buffers zone R2- A11-Kallo en zone Zwijndrecht aan A 11 en de binnenste delen van volgende volumebuffer zone Verrebroek vanaf Spaans fort tot A11 ingericht.

Wanneer in andere zones activiteiten van of infrastructuren voor de zeehaven worden gepland binnen een straal van 500 meter gemeten vanaf de buitengrens van het binnenste deel van de volumebuffer wordt de effectieve realisatie van het binnenste deel van de volumebuffer als startvoorwaarde voor de exploitatie van deze activiteiten en voor de bouwwerken van de

infrastructuren gesteld. Tot zolang de activiteiten van of infrastructuur voor de zeehaven zich nog buiten deze straal van 500 meter bevinden, kan enkel op verzoek van de gemeente op wiens grondgebied de buitenste grens zich bevindt worden aangevat met de inrichting van het binnenste deel van de volumebuffer.

Principe 39

Het afgebakend Antwerps zeehavengebied op Linkerscheldeoever wordt omgeven door **afstandsbuffers** die enerzijds het Nederlands grensgebied en anderzijds de leefbare kernen van Kallo, Verrebroek en Kieldrecht en van Zwijndrecht scheiden van de zeehaven en er - als open ruimtegebieden - de nodige fysische en psychologische levensruimte aan geven. De afstandsbuffers naar de dorpen worden aanzien als dorpsrandgebieden waarin landbouw de hoofdfunctie is, aangevuld met nevenfuncties (gemeenschapsvoorzieningen) louter in functie van de leefbaarheid van het dorp en rond de kleine plekkjes zeehavengebied aan Kallo ook aangevuld met aangepaste buffers aan de rand van de haven.

Mobiliteit

Principe 40

Voor verkeersaantrekkende functies in het gebied worden de mobiliteitseffecten vooraf mee getoetst in een (al dan niet in de plan-MER geïntegreerde) MOBER.

Principe 41

Vanuit een duurzame modal-shift wordt volgende gewenste verdeling van niet-maritieme goederen aan- en afvoer over de verschillende modi nagestreefd : voor het geheel van de haven 45 % binnenvaart, 20 % spoor en 35 % weg en voor containervervoer naar 40 % binnenvaart, 20 % spoor en 40 % weg.

Met het oog op een zo efficiënt mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur door middel van een grotere spreiding in de tijd van de verplaatsingsstromen uit het achterland, van en naar de terminals zal het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de mogelijkheden onderzoeken van een geleidelijke verruiming van de behandelingsvensters voor de diverse vervoersmodi naar de landzijde toe.

Met het oog op het stimuleren van een meer milieuvriendelijke modal-split, zal het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen onderzoeken of aanpassingen in het tarieven- en concessiebeleid - in het bijzonder voor dedicated terminals - hiertoe kunnen bijdragen.

Ook andere maatregelen zoals het gecombineerd vervoer door NMBS en de kaaimuurprojecten van de Vlaamse regering dragen bij tot de beoogde modal shift.

De voorstellen inzake verruiming van de behandelingsvensters en aanpassingen aan het concessie- en tarievenbeleid worden voorgelegd aan de Raad van Overleg, waarna ze al dan niet (gewijzigd) zullen worden ingevoerd. De Raad van Overleg wordt voor deze gelegenheid ook met andere belanghebbende organisaties uitgebreid. De (uitgebreide) Raad van Overleg zal ook op regelmatige basis in kennis gesteld worden van de gerealiseerde modal shift (o.b.v. de resultaten van het systeem van informatievervalsing waarvan sprake in principe 9).

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen engageert zich, binnen het kader van de Europese regelgeving, ten aanzien van de groep van verladers de reeds genomen initiatieven te bestendigen wanneer zou blijken dat deze een gunstig resultaat opleveren en met hen bijkomende gezamenlijke projecten op touw te zetten die hetzij een gunstiger modal split beogen, hetzij een vermindering van het volume aan verplaatsingen bewerkstelligen.

Principe 42

Omwille van de efficiëntie en de leefbaarheid van beide systemen, worden de verkeerssystemen langs de weg voor de haven en voor het kleinstedelijk gebied en de dorpen gescheiden. Met het oog op het verbeteren van de toegankelijkheid van het gebied wordt voor zachte verkeersdeelnemers en collectieve vervoersvormen en voor onderlinge relaties die noodzakelijk zijn voor de leefbaarheid van de dorpen, rechtstreekse verbindingen tussen beide opengehouden, respectievelijk ontwikkeld. Deze kunnen de volumebuffer, en ook het buitenste deel ervan, op ingepaste wijze doorkruisen.



Principe 43

Conform het Raamplan wordt het zeehavengebied op termijn, in functie van de behoeften en de scenario's voor duurzame mobiliteit, met twee aansluitingspunten op R 2 en een nieuw aansluitingspunt rechtstreeks op A 11 / E 34 en op het verdere internationale hoofdwegennet aangesloten. Het zeehavengebied beschikt tussen deze aansluitingspunten over een gesloten verdeelweg; zo mogelijk functioneert deze sluisvrij.

Deze aantakkingen worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd.

Een aantakking van het kleinstedelijk gebied Beveren/Melsele aan het hoofdwegennet wordt ingebouwd in het complex Kallo-Melsele (R 2 - A 11 - Keetberglaan) langs (uiterst compact uitgewerkte) parallelwegen vanaf N450; Kieldrecht en Verrebroek zijn langs parallelwegen vanaf N451 aangetakt. De relaties tussen het kleinstedelijk gebied en de noordelijke woonkernen verlopen langs N450 en N451 die niet rechtstreeks op A 11 zijn aangetakt.

Principe 44

In aantal en in breedte worden zo weinig mogelijk doorsteken door de Scheldeoevers voor havendokkentoegangen voorzien.

Principe 45

De trafieken die via de binnenvaart van en naar de Schelde (Hansweert, Schelde-Rijnkanaal, enzomeer) worden aan- en afgevoerd, moeten rechtstreeks behandeld kunnen worden in het Deurganckdok. De uitrusting van de diepe kaaimuren wordt zodanig geconcipeerd dat ook de binnenschepen kunnen aanleggen.

Bovendien kunnen extra wachtplaatsen worden voorzien specifiek en uitsluitend voor de binnenvaart: op het einde van Deurganckdok (zolang daar geen sluis is gebruik is), een klein aantal noodaanmeerplaatsen aan de overgangsmuren tussen de diepwaterkaaien van het dok en de Scheldetaluds, wachtplaatsen aan dukdalven in ondiep water in verlengde van staketsel van Lillo (op voldoende afstand van de laagwaterlijn en afhankelijk van de bepalingen van een natuurrichtplan terzake).

Na grondig overleg met de binnenvaartsector op korte termijn kan ook een binnenvaartterminal achter de sluizen worden gerealiseerd, een mogelijkheid hiervoor is de kopkant van Doeldok.

Op het uiteinde van het Verrebroekdok worden mogelijkheden voor de binnenvaart uitgebouwd die aansluiten op het logistiek park en die het multimodale karakter ervan versterken.

Principe 46

Het zeehavengebied wordt aangesloten op spoorlijn 59 Gent-Antwerpen, op een te bouwen tweede spoortunnel naar rechtoever (naast Liefkenshoektunnel) en op de toekomstige Vlaamse havenspoorlijn langs A 11 (waarvan het rendement nog te onderzoeken is). De aansluiting op de Liefkenshoekspoortunnel en de Vlaamse havenspoorlijn gebeurt in het westelijk deel van de zuidrand van het zeehavengebied en tast zo min mogelijk de volumebuffer en het omliggende landbouwgebied aan. Reservatiestroken voor de spoorinfrastructuur buiten het zeehavengebied worden in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd.

Spoorinfrastructuur in en rond het havengebied (sporen, bundels, aansluitpunten) wordt spoortechnisch goed maar compact uitgebouwd. In het zeehavengebied wordt een hoofdspoor (zo mogelijk gesloten en gebundeld met de verdeelweg) uitgebouwd; in principe functioneert deze met ongelijkgrondse kruisingen van de belangrijkste wegen. Een optimale aansluiting op de Liefkenshoekspoortunnel wordt beoogd, met slechts minimale verstoring van de logistieke functies aan de zuidkant van het Waaslandkanaal en van de Zuidelijke Groenzone. Reservatiestroken voor de spoorinfrastructuur binnen het zeehavengebied worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd.

2.7. Ruimtelijke uitvoeringsplannen

Principe 47

De ruimtelijke ordening van het Linkerscheldeoevergebied wordt in hoofdzaak vastgelegd in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, aangevuld met gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de invulling van de koppelingsgebieden en van de woonkernen.

Tot de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen behoren (op korte termijn) een R.U.P. fase 1 (*nvdr: dit is het ondertussen goedgekeurde R.U.P. Zeehavengebied Antwerpen - Waaslandhaven fase 1*) en een later R.U.P. dat ook de afbakening van het zeehavengebied definitief vastlegt.

Op basis van het goedgekeurde Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied wordt op middellange termijn een 'R.U.P. Linkerscheldeoevergebied' opgemaakt (*nvdr: volgens de actuele inzichten wordt dit het afbakenings-R.U.P. voor het Zeehavengebied Antwerpen*). Dit legt een vanuit het standpunt van de Vogel- en Habitatrichtlijn en vanuit de leefbaarheid van de omliggende dorpen de definitieve begrenzing vast van de economische gebruiksruimte van de zeehaven en geeft een ruimtelijke vertaling aan de noodzakelijke ingrepen vanuit de Achtergrondnota Natuur / het Natuurrichtplan. De invulling van de economische gebruiksruimte van de zeehaven wordt in dit ruimtelijk uitvoeringsplan niet volledig vastgepind op deze of gene lay-out die met de bestaande kennis vandaag de voorkeur zou krijgen. Eventuele faseringsgrenzen binnen het zeehavengebied kunnen in dit en latere ruimtelijke uitvoeringsplan(nen) worden opgenomen.

+



V. Bijlage

1. Uitgebreide begrippenlijst

Enkele kernbegrippen

Voortgaand op de definities uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en uit het havendecreet wordt volgende inhoud van de kernbegrippen in deze startnota gehanteerd :

achtergrondnota natuur : is - specifiek voor dit plangebied - een tussenstap in de uitwerking van het natuurrichtplan. De achtergrondnota natuur geeft een ruimtelijke vertaling aan de omvang en de aard van de biotopen die volgens de instandhoudingsdoelstellingen voor de speciale beschermingszones noodzakelijk zijn.

afstandsbuffer : gebied van grotere breedte, dat de woonkernen van de zeehaven scheidt en er - als open ruimtegebied - de nodige fysieke en psychologische levensruimte aan geeft. De afstandbuffer draagt bij tot een verzachte en eigentijdse visuele inpassing van het maritiem-industrieel havenlandschap in zijn omgeving en tot het afschermen van de geluid-, licht- en stofhinder van de haven

basis- en randvoorwaarden : elementen waarvoor binnen de gehele ontwikkeling hoe dan ook voor gezorgd wordt, los van het scenario of de variante die men kiest

bewarende maatregelen : maatregelen die de havenbeheerder neemt om in afwachting van de definitieve keuze van een ontwikkelingsscenario en -variante de realisatie van de alternatieve ontwikkelingsscenario's en -varianten niet te hypothekeren of te bezwaren. Deze maatregelen hebben onder meer consequenties voor het concessiebeleid in die zones van het zeehavengebied die het onderwerp kunnen uitmaken van een grondige renovatie of herinrichting

binnenvaartterminal : watergebonden bedrijventerrein, toegankelijk voor de binnenvaart (desgevallend ook kustvaart), dat specifiek gericht is op overslag en distributie van goederen. Veelal betreft het overslag en distributie van containers vanuit en voor de omliggende regio

Doel : de woonkern van het dorp Doel. Deze is een onderdeel van de veel ruimere deelgemeente Doel waarin buiten het dorp ook kleinere gehuchten en verspreide bewoning voorkomen

ecologische infrastructuur : de ecologische infrastructuur bestaat uit de natuur- en bosgebieden die niet tot grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, natuurverbingsgebied of natuurverwevingsgebied behoren, de kleine landschapselementen (holle wegen, taluds, houtkanten, bomenrijen, bronnen, poelen, rietkragen,...) en uit de natuur in de bebouwde omgeving, met name de natuur-, bos- en parkgebieden, beek- en riviervalleien, natuurelementen (wegbermen,...) in de stedelijke gebieden, de zeehavengebieden of in de kernen van het buitengebied

greenfield-terrein : industrieterrein met algemene uitrusting zoals wegen dat uitgeefbaar is aan bedrijven, zonder dat hierbij een aantal services of utilities kunnen worden aangeboden. Dit staat tegenover 'brownfield-terreinen met toegevoegde waarde', uitgeefbare gronden van bestaande bedrijven waarbij ook aanwezige infrastructuur en nutsvoorzieningen mee worden aangeboden en deze vanuit het principe van duurzaamheid best ook effectief mee worden benut

grondgebonden landbouw : een grondgebonden agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via eigen uitbating van landbouwgronden. Bedrijven die een grondloze en grondgebonden bedrijfstak combineren, behoren eveneens tot de categorie van de grondgebonden bedrijven

het geheel van de Rechterscheldeoever : het geheel van het studiegebied op de Rechterscheldeoever, met inbegrip van zowel de haven als de woon-, natuur- en landbouwgebieden eromheen

grote gehelen natuur : de lijnen, plekken en gebieden waar natuur de hoofdfunctie is. In deze plekken en gebieden, zijn de natuurwaarden stabiel doorheen de tijd en constant van een relatief hoge tot hoge kwaliteit aanwezig, maar kunnen zij uiteraard qua aard evolueren. Ook andere functies zijn in deze gebieden mogelijk (bijv. vormen van zachte recreatie, aanleg en beheer van pijpleidingen), maar alleen in zoverre zij de hoofdfunctie niet fundamenteel in het gedrang brengen

grote eenheden natuur : een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied, waar de natuurfunctie bovengeschikt is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt; waar momenteel een overwegend hoge biologische waarde en een hoge toekomstwaarde zijn; waar de biologische waarde kan toenemen door aangepast natuurbeheer; die een kern vormt die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen.

Een grote eenheid natuur is aldus een beleidsmatig begrip

haven van Antwerpen : het geheel van de havenactiviteit in Antwerpen, zowel op Linkerscheldeoever als op Rechterscheldeoever (als langs de Schelde)

haven van Antwerpen (Rechterscheldeoever) : het geheel van de havenactiviteit op de Rechterscheldeoever in de provincie Antwerpen

havenactiviteit, havengebeuren : het functionele gebeuren in de haven, met name de (zee)havengebonden industriële, distributie-, opslag- en overslag- en logistieke activiteiten en de daaraan ter plaatse aanwezige private, collectieve en openbare ondersteunende activiteiten

havenbedrijf : de publiekrechtelijke overheid, met name het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, die als taak het beheer en exploitatie van het havengebied heeft en die de

havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van het havendecreet

havengebied : de zeehaven en aanhorigheden die een ruimtelijk, economisch en functioneel geheel vormt en waaraan een juridische betekenis is gegeven (Wet Major en KB 12/8/74)

havengebonden activiteiten/bedrijven : de (delen van) bedrijven voor industriële, distributie-, opslag- en overslag- en logistieke activiteiten die zelf niet rechtstreeks het water als transportmodus of voor proceswater gebruiken, maar die nagenoeg uitsluitend gericht zijn op dergelijke bedrijven en er tegelijk dermate intense vervoersstromen (voor goederen en/of personen) mee hebben dat een ligging in de directe nabijheid noodzakelijk is om behoorlijk te kunnen functioneren. Ook de private, collectieve en openbare ondersteunende activiteiten van de kade-, water- en havengebonden bedrijven en van de haven als geheel die aan dezelfde voorwaarden van nagenoeg uitsluitende gerichtheid, intense onderlinge vervoersstromen en noodzakelijke nabijheid voldoen worden beschouwd als havengebonden

havengerelateerde activiteiten/bedrijven : bedrijven die voor een kleiner *deel van de activiteiten* (bijv. minder dan 50%) gericht zijn op een of meerdere kade-, water- of havengebonden bedrijf(ven) en die alleen kleinere vervoersstromen met een of meer dergelijke bedrijven onderhouden

havengerichte activiteiten/bedrijven : bedrijven die minder dan de vorige categorie maar toch voor het *merendeel van de activiteiten* (bijv. meer dan 50%) gericht zijn op een of meerdere kade-, water- of havengebonden bedrijf(ven) en/of grote vervoersstromen met een of meer dergelijke bedrijven onderhouden (uit te wijzen door een MOBER), maar waarbij de directe nabijheid niet noodzakelijk of minder van belang is om behoorlijk te kunnen functioneren en die actief zijn :

in de industriële sfeer als :

- gerichte toeleveringsbedrijven of verwerkingsbedrijven aan bedrijven uit het zeehaven-gebied
- distributie en logistieke bedrijvigheid
- specifieke dienstverlening aan zeehavenbedrijvigheid, met name op vlak van industriële diensten zoals vrachtwagenwasstraten, tankcleaning, herstel en verkoop scheepsapparatuur, specifieke materialenverhuur van kranen, heftrucks en dergelijke, tankstations, technische controle-bureaus voor havenactiviteiten

in de administratieve en ondersteunende sfeer als : administratieve en logistieke diensten onderzoeks-, marketing en promotiediensten; horeca; publieke voorzieningen

Bedrijven die voor een minderheid van de activiteiten (bijv. minder dan 50%) gericht zijn op een of meerdere kade-, water- of havengebonden bedrijf(ven) maar die daarvoor een grote vervoersstroom met een of meer dergelijke bedrijven onderhouden (uit te wijzen door een MOBER) kunnen ook als hevengericht worden beschouwd. De MOBER dient uit te wijzen welk type locatie per saldo de kleinste vervoersstromen (gegenereerde vervoerskilometers) en in het bijzonder deze met de (vracht)wagen met zich mee brengt

technische havenlay-out : een variatie in de havenontwikkeling op technisch vlak (met andere types van infrastructuur, andere schikkingen van dokken en sluisen). Daarnaast zijn er ook varianten op economisch vlak (met andere types economische activiteiten, bijv. meer of minder industrie, klassieke distributie of containerterminals) denkbaar

hinterlandhaven : een geheel van watergebonden bedrijventerreinen en bijbehorende waterinfrastructuur dat toegankelijk is voor de binnenvaart of soms voor zeeschepen (short-

sea-shipping en kustvaart) en waar naast die overslag ook logistieke of productie-activiteiten gebeuren. Een binnenvaartterminal kan onderdeel zijn van een hinterlandhaven

ijzeren voorraad : het ten alle tijd noodzakelijk beschikbaar aanbod van bedrijventerreinen, teneinde flexibel en op korte termijn op marktvragen te kunnen inspelen. Dit aanbod zou volgens deze redenering dan ook aanwezig moeten zijn op het moment dat de berekende behoefte aan bedrijventerrein is uitgegeven

kadegebonden activiteiten/bedrijven : de (delen van) bedrijven die voor industriële, distributie-, opslag- en overslag- en logistieke activiteiten het water als transportmodus gebruiken en voor wie derhalve een ligging aan een kaai (of steiger) noodzakelijk is om te kunnen functioneren

Linkeroever : het geheel van de Linkerscheldeoever in de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen, met name het grondgebied op deze oever van de gemeenten Antwerpen, Beveren en Zwijndrecht

het Linkerscheldeoevergebied : het gebied zoals aangeduid in het havendecreet, met inbegrip van zowel de haven als de woon-, natuur- en landbouwgebieden eromheen en begrensd door de grens met stad Antwerpen in het oosten, N49 in het zuiden, N451 in het westen (met uitsluiting van de woonzones en lokale bedrijventerreinen) en de grens met Nederland in het noorden. Dit gebied vormt, samen met de invloedszones naar de woonkernen vlak ten zuiden van N49, het studiegebied voor het strategisch plan

maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) : een studie waarbij op systematische en wetenschappelijk verantwoorde wijze de welvaartseffecten van een project in kaart worden gebracht. Daartoe gaat men uit van een (zoveel als mogelijk) monetaïsering van effecten, eventueel aangevuld met kwalitatieve beschouwingen. Om de doorberekeningen in een MKBA te kunnen maken, moet het plan dat geëvalueerd wordt technisch voldoende ver (zij het onder vorm van varianten) zijn uitgewerkt

Maatschappij : de Maatschappij voor het haven-, grond- en industrialisatiebeleid op de linkerscheldeoever. Deze heeft decretaal tot doel het grondbeleid voor het havengebied in het Linkerscheldeoevergebied, het industrialisatiebeleid van de industriële zone gelegen binnen die havengebied en het uitstippelen van het sub-regionale beleid inzake de verdere ontwikkeling en fasering van het havengebied in het Linkerscheldeoevergebied

mober : MOBER staat voor mobiliteitseffectenrapport. Een dergelijk rapport onderzoekt de specifieke effecten op de mobiliteit bij de invulling van een bepaald gebied met een bepaalde activiteit

modal shift : het beleid dat er op gericht is de modal split te verschuiven

modal split : verhoudingen binnen de totale vervoersstroom van de verschillende vervoersmodi

natuurrichtplan : instrument uit het Natuurbehouddecreet dat o.m. voor elke Speciale Beschermingszone moet worden opgemaakt en dat de te nemen inrichtings- en beheersmaatregelen voor dat gebied in functie van de instandhoudingsdoelstellingen weergeeft. Aan het natuurrichtplan zijn bepaalde ondersteunende maatregelen gekoppeld en kunnen verordenende maatregelen opgelegd

plan-MER : het plan-milieueffectenrapport (plan-MER) zal op het niveau van de globale opties van het beleidsplan of strategisch plan (en niet op het individuele projectniveau, dus abstracter en voortbouwend op bestaand materiaal, met weinig of geen eigen onderzoek) de milieueffecten weergeven en waar nodig en mogelijk remediërende ingrepen voorstellen. Dit instrument dient om een voorafgaande effectbeoordeling te hebben vooraleer een plan definitief goedgekeurd wordt

Rechterscheldeoever : de brede band in de provincie Antwerpen langsheen de Schelde

ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau (RVR) : het ruimtelijk veiligheidsrapport op planniveau zal, specifiek voor de veiligheidsaspecten voor inrichtingen die vallen onder toepassing van de zogenaamde Seveso-richtlijn, op het niveau van de globale opties van het beleidsplan of strategisch plan (en niet op het individuele projectniveau, dus abstracter en voortbouwend op bestaand materiaal, met weinig of geen eigen onderzoek) de milieueffecten weergeven en waar nodig en mogelijk remediërende ingrepen voorstellen. Dit instrument dient om een voorafgaande effectbeoordeling te hebben vooraleer een plan definitief goedgekeurd wordt

scenario : een fundamenteel ander toekomstperspectief, een visie (een scenario is een keuzemogelijkheid). Voor de meeste maatschappelijke ontwikkelingen zijn slechts enkele scenario's realistisch

TEU : rekeneenheid en standaardmaat in het containervervoer (Twenty feet Equivalent Unit)

variante : een keuzemogelijkheid binnen een bepaald scenario op het (lagere) niveau van concept of inrichtingswijze. Meestal is een veelheid aan varianten mogelijk, zeker door onderlinge combinatie van elementen; deze alle uitwerken en toetsen heeft weinig zin, een selectie van de meest relevante dringt zich op. De varianten zijn vooral bedoeld om met een voldoende graad van detail te kunnen doorrekenen en zinvol een MKBA op planniveau te kunnen doen, maar mogen niet als vastliggende plannen worden aangezien. De uiteindelijk te ontwikkelen variëteit dient dus binnen het gekozen scenario te passen maar zal meer dan waarschijnlijk afwijken van de varianten die in de MKBA worden doorgerekend

verdichting : het zo intensief mogelijk benutten van de ruimte voor de beoogde functie, rekening houdend met de draagkracht van die ruimte. Voor het zeehavengebied betekent verdichting vooral het vermijden van leegstand, versnippering en restruimten, zorgvuldig en compact ruimtegebruik door meerlagig bouwen, schakelbouw of medegebruik van bepaalde ruimten (parkings, ondersteunende diensten, ...)

volumebuffer : een strook van relatief beperkte breedte op de rand van de zeehaven, met deels een inrichting met volumes (dijken, heuvels, ...) die de zeehaveninstallaties en -activiteiten afschermt. De volumebuffer draagt bij tot een verzachte en eigentijdse visuele inpassing van het maritiem-industrieel havenlandschap in zijn omgeving en tot het afschermen van de geluid-, licht- en stofhinder van de haven

Waaslandhaven : het geheel van de havenactiviteit op de Linkerscheldeoever in de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen

watergebonden activiteiten/bedrijven : de (delen van) bedrijven die voor industriële, distributie-, opslag- en overslag- en logistieke activiteiten het water als transportmodus of als proceswater gebruiken en voor wie derhalve een ligging aan een kaai (of steiger), aan een oever of in de nabijheid ervan maar met vlotte toegang ertoe (met pijpen, leidingen, transportbanden, intern spoor of weg) noodzakelijk is om te kunnen functioneren. Onderscheid kan worden gemaakt tussen bedrijven die watergebonden zijn in eerste lijn (direct aan kaaimuren, normalerwijze voor kadegebonden activiteiten) of in tweede lijn (achterinliggend, maar met een fysieke verbinding - pijpleiding, transportband, ... - naar een kaaimuur) of in derde lijn (met een apart transport van goederen tussen bedrijf en een (gezamenlijk te benutten) kaaimuur

(zee)haven : de feitelijke ruimte waarin de (zee)havenactiviteiten zich afspelen. Idealiter valt deze ruimte na de afbakening samen met het zeehavengebied

zeehavengebied : het (in een ruimtelijk uitvoeringsplan af te bakenen) gebied dat uitsluitend voor zeehavenactiviteiten (met name zeehavengebonden industriële, distributie-, opslag- en

overslag- en logistieke activiteiten) is bestemd. Het begrip heeft een ruimtelijk-planologische betekenis

Afkortingen

AMORAS: Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
BAM: Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BVR: Besluit Vlaamse regering
HRL: Habitatrichtlijn
HSL: Hoge SnelheidsLijn
INTERREG: communautair initiatief voor transnationale en grensoverschrijdende samenwerking
LSO: Linkerscheldeoever
LTV: Langetermijnvisie Schelde-estuarium
MER: Milieu Effect Rapport
roro: roll-on, roll-off (scheepstype)
RSD: Rijn-Schelde Delta
RSO: Rechterscheldeoever
RSPA: ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen
RSV: ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
RVR: Ruimtelijk Veiligheidsrapport
SPLSO: Strategisch Plan Linkerscheldeoever
SPRSO: Strategisch Plan Rechterscheldeoever
SAM: Studiegroep Antwerpen Mobiel
SBZ: speciale beschermingszones
TEN: Trans-Europese Netwerken
VEN: Vlaams Ecologisch Netwerk
VR: Veiligheidsrapport

