

DE MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van het gebiedsprogramma 'ENA Wommelgem/Ranst', E313/E34 en Groenpool Antwerpen en de verdere aanpak volgens drie parallelle processen

Samenvatting

De Vlaamse Regering beslist over het samenhangend gebiedsprogramma 'Wommelgem/Ranst' in functie van het kunnen voortzetten van de planningsprocessen. Dat was de opdracht die de Vlaamse Regering met haar beslissing van 17.07.2015 over het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) had gedefinieerd.

In het Dagelijks Bestuur ENA werd overeengekomen om het verdere vervolg te plannen voor drie samenhangende sporen, met name:

1. Mobiliteit: E313/E34 tussen het knooppunt Antwerpen Oost en de verkeerswisselaar te Ranst
2. Economie: Het herstructureren van reeds bestaande bedrijventerreinen en het creëren van aanvullende ruimte voor bedrijvigheid, tegemoetkomend aan de noden in de regio;
3. Groenpool Antwerpen.

Deze aanpak moet leiden tot een operationeel voorstel (visie, alternatieven inrichting, realisatietrajecten voor het gebiedsprogramma,...). Daarmee engageert de Vlaamse overheid zich tevens om de realisatie van de deelprojecten in de komende jaren op een gecoördineerde en gefaseerde manier aan te pakken. Gelet op de onderlinge verbanden met enkele andere lopende processen en projecten in deze omgeving wordt ook de wijze van afstemming verder geduid in deze nota.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsvelden Omgeving, Economie, Mobiliteit en Openbare Werken

Diverse beleidsdoelstellingen voor elk van de beleidsvelden.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN (MEEST RELEVANTE)

De Vlaamse Regering besliste op 23 april 2004 over het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) over de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein aan de noordzijde van de E313 te Wommelgem-Ranst (Lage Keer) en voor de ontsluiting ervan, meer bepaald: ¹

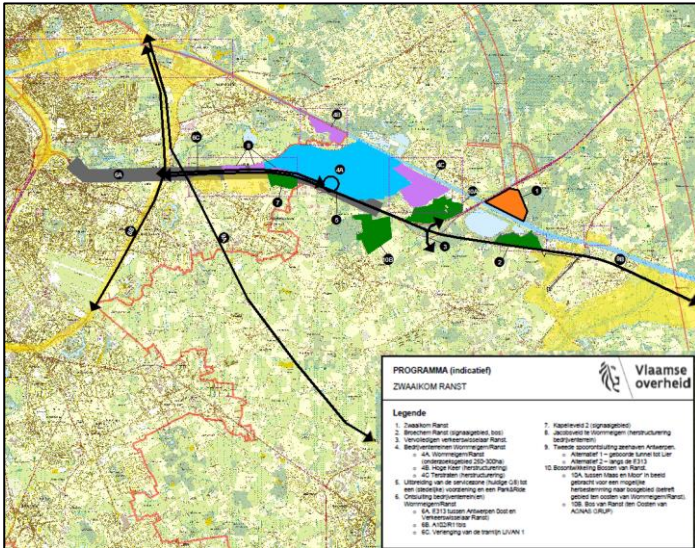
- te opteren voor een regionaal bedrijventerrein met maximale aanwending van de multimodale mogelijkheden van de aangeduide locatie, met voornamelijk een invulling als transport- en distributiezone en watergebonden bedrijventerrein;
- verder te onderzoeken welke de optimale ontsluitingsmogelijkheden zijn, waarbij verschillende oppervlaktescenario's worden geanalyseerd en de bescherming en in-buffering van de Schijnvallei, de leefbaarheid voor de omwonenden en het zuinig ruimtegebruik uitgangspunten zijn. Elk scenario dient een ontsluitingsvoorstel te bevatten, waarbij de gefaseerde invulling afhankelijk wordt gemaakt van de mobiliteitsgegevens en de verkeersveiligheid;
- het MER op te starten en het onderzoek aan te vatten over de mogelijke privaat-publieke samenwerking voor de realisatie van het regionaal bedrijventerrein en de ontsluiting. Op 21 juli 2006 besliste de Vlaamse Regering over wijze van aanpak en verantwoordelijkheden hieromtrent.

De Vlaamse Regering besliste aansluitend op 20 juli 2006 over het opstarten van een aantal onderzoeken, waaronder ook voor dit gebied (ontwerp, ontsluiting, MER, RVR en LER). In de periode 2008-2009 werd dan ook een eerste fase onderzoek verricht. Dit proces werd in 2010 evenwel opgeschort omdat in de eerste plaats er geen duidelijkheid was hoe het gebied kon worden ontsloten. Een aantal planprocessen (E313, A102) dienden daar uitsluitsel over te geven.

Op 17 juli 2015 herbevestigde de Vlaamse Regering de visie voor het ENA en het besispunt van 2004 over Wommelgem/Ranst. Aansluitend werd toen voor Wommelgem/Ranst een indicatief ruimtelijk gebiedsprogramma goedgekeurd (zie figuur 1). De minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening werd belast met de organisatie van een projectgroep en een gecoördineerd overleg met alle relevante actoren voor het uitwerken van voorgaande en met de organisatie van het betreffende planningsproces. Voor twee andere gebieden werd in 2015 beslist om een gewestelijk RUP op te maken, met name voor:

- De zoekzone Zwaaihoek/Ranst als bedrijventerrein
- Broechem-Ranst zal niet worden ontwikkeld als bedrijventerrein en wordt herbestemd naar natuur/bos >> Tappelbeek.

¹ Om verwarring te vermijden zal het bedrijventerrein Wommelgem/Ranst (ENA) verder bedrijventerrein Lage Keer worden genoemd.



Figuur 1.

Gebiedsprogramma (indicatief) voor Zwaaiikom Ranst en Wommelgem/Ranst, BVR 17.07.2015 (ENA)

De Vlaamse Regering besliste op 24 september 2010 (en erna) over het Masterplan 2020. Het project voor de E313/E34, van knooppunt Antwerpen Oost tot de verkeerswisselaar te Ranst maar ook voor de A102 werden hierin mee opgenomen. Aan de basis hiervan lagen de conclusies van de zogenaamde Mesostudie regio Antwerpen en de Tactische Studie E313 van Antwerpen tot Lummen onder meer over de ontsluiting en ontsluitbaarheid van het 'ENA-gebied'. Er werd beslist om voor elk van deze projecten een afzonderlijk proces (in de eerste plaats een planMER) op te starten.

Op 15 maart 2017 werd een akkoord bereikt over mobiliteit en leefbaarheid tussen de burgerbewegingen en de overheid, het zogenaamde Toekomstverbond. Dit akkoord wijzigt in belangrijke mate ook de scope en doelstellingen van de A102,

In een mededeling gaf de Vlaamse Regering op 15 december 2017 bijkomende duiding bij de aanpak of procedure voor het Haventracé (VR 2017 1512 MED.0487/2). Mogelijke oplossingen en varianten voor de A102 worden in een aparte 'werkbank Haventracé' opgevolgd.

In de mededeling van 28 mei 2020 gaf de Vlaamse regering aan om het complex project Oostelijke Verbinding (Haventracé oost) op te starten als complex project, ifv onderzoek naar de A12 Noord, de A102, de E313 en de Nx (Stabroek).

De Vlaamse Regering besliste op 11 september 2020 in een mededeling, en na openbaar onderzoek over het GRUP, over het niet verder ontwikkelen van het ENA Zolder Lummen Zuid. Hierin werd tevens benadrukt dat er een blijvend zal worden ingezet op watergebonden bedrijventerreinen, waaronder ook Zwaaiikom/Ranst. De ENA werking zou hiertoe ook worden versterkt.

2. INHOUD

A. SITUERING REGIONALE PROCESSEN OOSTRAND ANTWERPEN

Het ENA proces (2006-2009) voor het bedrijventerrein Wommelgem/Ranst (ook wel Lage Keer) werd in 2010 opgeschort omdat er onvoldoende zicht was op de wijze van ontsluiting van het gebied. Met name de E313/E34, de tweede spoortoegang van de zeehaven van Antwerpen en de A102 werden daarbij van belang geacht. Inmiddels zijn er rond deze projecten stappen gezet, werd dit verder onderzocht en kunnen op dat vlak nieuwe conclusies worden getrokken. Tegelijk werd er onderzoek

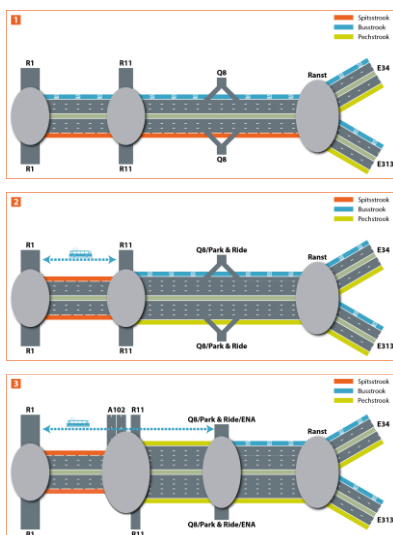
gevoerd voor de Groenpool Antwerpen en zijn er (afgestemde) stappen gezet in verband met het Toekomstverbond (met name voor wat betreft het Haventracé). De verschillende projecten en processen in het oosten van de Antwerpse regio zijn op verschillende manieren aan elkaar gerelateerd. Er wordt gezocht naar afstemming en coördinatie tussen de betrokken actoren. Tot op heden wordt het planningsproces vooral opgevolgd in het Dagelijks Bestuur ENA.

A1. E313/E34 VAN ANTWERPEN OOST TOT RANST

De E313/E34 tussen de Antwerpse ring (Antwerpen-Oost) en Ranst kent al jaren structurele verkeersproblemen. Dit werd reeds in de periode 2008-2009 reeds onderzocht in kader van de zogenaamde Tactische studie E313. De weg behoort ook tot de gevaarlijkste snelwegdelen in Vlaanderen, met een relatief hoog aantal zwarte punten. Met als doel te komen tot een plan om, door middel van een verbreding van de E313/E34 en de omvorming van de busstrook tussen Wommelgem en Antwerpen tot een extra rijstrook, de verkeersveiligheid te verhogen én om infrastructuurwerken mogelijk te maken voor betere structurele doorstroming van de A13/E34 tussen de Antwerpse Ring en de verkeerswisselaar Ranst werd een planningsproces opgestart.

Omdat de verbreding van de snelweg eerder uitgevoerd wordt dan de A102, zou de E313/E34 in twee fasen gepland worden

- Eerste fase met volgende onderdelen:
 - 2 x 3 rijstroken + spitsstroken tussen R1 en Wommelgem;
 - 2 x 4 rijstroken + busstroken tussen Wommelgem en de wisselaar te Ranst;
 - Hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tot Wommelgem (deze is reeds gerealiseerd).
 - De kruisende infrastructuur (bv bruggen) die in de komende jaren worden gerealiseerd zijn zo gedimensioneerd dat de tweede fase op relatief eenvoudige manier kan worden aangelegd.
- Tweede fase (na de ingebruikname van de A102)
 - 2x5 rijstroken in elke richting tussen Ranst en Wommelgem voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen.



Figuur 2 - E313/E34 in de planMER, 2016 (bestaande toestand, eerste fase en tweede fase

In 2011 werd door AWW effectief gestart met zowel het planMER als een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Hierbij werd geopteerd voor het zogenaamde integratiespoor. Na de terinzagelegging van de nota in 2012 en de richtlijnen (10.08.2012) werd het ontwerp planMER afgerond. Omwille van uitspraken door het Grondwettelijk hof over dit Integratiespoor werd het ontwerpplan-MER opnieuw ter inzage gelegd (van 01.10.2014-31.10.2014). Medio 2016 vond in functie van de goedkeuring van het planMER (en de passende beoordeling) een nieuwe ontwerp tekstbespreking plaats, bijzondere richtlijnen dateren van 15.02.2017. Op 31.03.2017 werd het planMER E313/E34 (PLMER-0188-GK)

goedgekeurd, mede op basis van het gunstig advies over de passende beoordeling door ANB (dd 17.03.2017). Het planningsproces werd in 2018 niet verder opgestart.

In het goedgekeurde plan-MER (31.03.2017), wordt in de conclusies, relevant voor het vervolgtraject, gesteld dat:

- het plan op zich globaal geen significante negatieve effecten met zich meebrengt, en voor enkele disciplines (waaronder dus mobiliteit) positieve effecten heeft in de zone tussen de R1 en het knooppunt Ranst., mits de verschillende maatregelen en compensaties worden vertaald in enerzijds een plan (GRUP) en anderzijds bij de projectrealisatie.
- zowel op de A13/E34 (doorstroming) als op het onderliggend wegennet (leefbaarheid) de effecten ook positief zijn.
- de ontsluiting en dus ontwikkeling van het bedrijventerrein Lage Keer (Wommelgem – Ranst) enkel mogelijk is bij de tweede fase voor de E313/A34. Met andere woorden, zolang er geen 5 rijstroken zijn, is een aansluiting van het geplande nieuwe bedrijventerrein bij de huidige Q8-zone niet haalbaar.
- de verbreding van de E313/E34 afhankelijk is van de timing van de aanleg van de A102, die in alle referentiescenario's (Haventracé) ook uitgaan van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

Naar aanleiding van deze laatste passages in het plan-MER werd overleg met ANB gevoerd over de compensatie. Bij de goedkeuring van het plan-MER ontving de dienst MER een positief advies van het ANB, voor zover compensaties worden gezocht, onder andere via afstemming met de resultaten van de Groenpoolstudie. Gelet op de beslissingen in verband met het Toekomstverbond in 2017 en de vervolgstappen (Routeplan 2030, Vervoerregio, Haventracé,...) is beslist geen plenaire vergadering over dit GRUP te organiseren. Rekening houdend hiermee en met de conclusies uit het onderzoek en overleg over een aantal deelprojecten in het gebied Wommelgem/Ranst zal een alternatieve weg worden bewandeld (complex project).

A1. TOEKOMSTVERBOND - A102 / HAVENTRACÉ

De aanleg van de A102 is relevant voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Voor wat betreft de A102 (toen nog al dan niet gecombineerd met de R11bis) werd ook een afzonderlijk proces opgestart; en werden verschillende alternatieven onderzocht in het kader van een planMER procedure.

Op 15 maart 2017 werd een akkoord bereikt over mobiliteit en leefbaarheid tussen de burgerbewegingen en de overheid, het zogenaamde Toekomstverbond. Dit akkoord wijzigt in belangrijke mate ook de scope en doelstellingen van de A102, en zal voornamelijk dienen voor het doorgaande en havenverkeer. De A102 maakt deel uit van het Haventracé. Deze verbinding zal anders functioneren in vergelijking met vroegere plannen. Voor alle projecten die kaderen binnen het Haventracé is er verder overleg geweest in het kader van het Toekomstverbond. De R11 bis wordt in het Toekomstverbond niet weerhouden als nieuwe snelwegverbinding. Vanaf eind 2017 worden in het kader van het Toekomstverbond mogelijke oplossingen en varianten voor de A102 in de aparte 'werkbank Haventracé' opgevolgd.



Figuur 3. Situering van verschillende projecten in het Toekomstverbond, oktober 2020

In de mededeling van de Vlaamse regering van 28 mei 2020 wordt aangegeven voor het oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) wordt geopteerd voor het procesverloop complex project om de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten, met het Agentschap Wegen en Verkeer als initiatiefnemer. Verder zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken werk maken van een overkoepelende studie naar de effecten van het Haventracé op het hoofdwegennet in de ruimere omgeving en het onderliggend wegennet. Een ontwerp van startbeslissing werd voorbereid en ligt voor goedkeuring voor bij de Vlaamse regering. Er wordt daarin geopteerd om het departement Omgeving mee aan te duiden als trekker om de doelstelling van het complex project te verbreden ifv omgevingskwaliteit, leefbaarheid en de ruimtelijke aspecten van de klimaattransitie. Hierover zal een startbeslissing aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

A2. TWEDE SPOORTOEGANG ZEEHAVEN ANTWERPEN

Reeds sinds lange tijd wordt nagegaan op welke manier de zeehaven van Antwerpen beter kan worden verbonden met het achterland. De tweede spoortoegang betreft een schakel in de verbinding Antwerpen naar zowel Duitsland als naar Frankrijk. In de afgelopen jaren werd voor dit project een plan-MER uitgevoerd en onderzoek verricht. Voor wat betreft het eerste tracégedeelte tussen Ekeren en Wommelgem wordt hierbij de reservatiestrook op het gewestplan gevolgd. Vanaf knooppunt Wommelgem zijn er nog twee alternatieven die in een plan-MER werden onderzocht, namelijk een (1) geboorde tunnel tot aan de bestaande spoorlijnen te Lier of (2) een open sleufconstructie langsheen de E313. Twee andere alternatieven zijn na een eerste trechtering in kader van het plan-MER niet weerhouden. De mogelijke ontsluiting van het toekomstig bedrijventerrein Lage Keer per spoor is één van de onderzoeksvragen.

Voor het vervolg van planningsproces zijn de gesprekken met TUC-rail hernomen, en zal in 2021 een afzonderlijk planningsproces worden opgestart volgens de zogenaamde geïntegreerde procedure. De eerste stap zal een duidelijke afbakening (scoping) van de doelstellingen inhouden. Dit hangt tevens samen met de verdere verloop van het project Oude Landen te Ekeren, waarover afzonderlijk definitief is beslist (28 juni 2019) in kader van de herstelprocedure van het GRUP, en de projectfase is

opgestart. Tijdens dit planningsproces zal verdere afstemming met de procedure voor het Haventracé, met name met het op te starten complex project nodig zijn.

A3. LEIDINGSTRAAT ANTWERPEN -RUHRGEBIED

De leidingstraat Antwerpen-Ruhrgebied is sinds 2015 een ENA project en heeft tot doel te komen tot de reservatie tot van een reservatiestrook voor pijpleidingen en de aanleg van een pijpleiding tussen Antwerpen en Ruhr (Geleen). Doelstellingen voor dit project zijn:

- Verhogen multimodaal transport met leidingen als volwaardige transportmodus
- Verduurzamen van transport, energietransitie
- Versterken concurrentiepositie Haven van Antwerpen, chemieclusters ENA

Na een periode van diverse voorbereidend onderzoek rond potenties, mogelijkheden, lokale meerwaarde en technische aspecten (zie website www.vlaanderen.be/ena), besliste de Vlaamse Regering (mededeling 20.03.2020) formeel te starten met een (ruimtelijk) proces. Dit proces voor de opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen)' is intussen opgestart. Het plan heeft als doelstelling om de vereiste planologische basis te creëren voor de realisatie van een leidingstraat (via een reservatiestrook) voor ondergrondse pijpleidingen van minstens nationaal belang tussen de zeehaven van Antwerpen en Geleen (NI) met een aantakking naar de chemiecluster Geel, Meerhout, Beringen en Tessenderlo. Er wordt gestreefd naar het reserveren van een strook van 45 meter breed. Dit proces wordt door de verschillende betrokken beleidsdomeinen in het ENA getrokken. Er zal nu worden gestart met een verkenningsfase waarbij meer gerichte analyse zal gebeuren rond ruimte, milieu impact, externe veiligheid ..., waarbij samenwerkingsverbanden worden geformaliseerd en internationale afstemming mbt aantakpunten. Evenals voor de tweede spoorontsluiting zal worden nagegaan of en welke de mogelijkheden zijn in de reservatiestrook van de A102 voor bundeling met de realisatie van de A102 en andere projecten in deze zone. Vermits de leidingstraat ook doorheen het ENA gaat worden de mogelijke relaties met de verschillende (toekomstige) bedrijventerreinen mee bekeken. De Vlaamse Regering keurde de startnota op 18 december 2020 goed.

A4. ENA - ZWAAIKOM RANST



Figuren 4 en 5. Weerhouden scenario voor Zwaaiikom Ranst, BVR 17.07.2015 en voorontwerp GRUP (plenaire vergadering van 19.12.2018)

De Vlaamse Regering heeft op 17.07.2015 op basis van het gevoerde onderzoek beslist tot de opmaak van een GRUP voor de herbestemming van deze zone naar een watergebonden bedrijventerrein inclusief milderende maatregelen (planMER). Het weerhouden scenario gaat uit van het behoud van het Europees beschermde Elzenbroekbos en Kapelbeek. In het kader van het onderzoek voor de Groenpool Antwerpen werd dit gebied verder in detail onderzocht. Er vond ook overleg plaats over de vertaling van de opties in een gewestelijk RUP. Op 19.12.2018 vond een plenaire vergadering plaats.

De ingebrachte adviezen werden verschillende keren besproken in het Dagelijks Bestuur ENA. Op 07.10.2020 werden de argumenten op vlak van 'mobiliteit' door MOW toegelicht. Er wordt geconcludeerd dat er momenteel op vlak van mobiliteit geen alternatieven aanwezig zijn. De ontsluiting (op het hoofdwegennet) van dit terrein is niet mogelijk omdat de verkeerswisselaar (nog) niet kan worden heringericht, en de E313/A34 richting Antwerpen vol zit (congestie, etc). De vervollediging heeft echter maar zin als ook de E313 wordt aangepakt. Er wordt echter (nu) geen Mober opgestart op regionale schaal, een en ander zal in kader van het Routeplan verder worden bekeken. De initiële beslissing van de Vlaamse Regering van 2015 blijft echter de basis voor de (mogelijke) ontwikkeling op de langere termijn. De conclusies van het plan-MER en de passende beoordeling waarover ANB zich ook heeft uitgesproken op de plenaire vergadering blijven eveneens van toepassing. Dit betekent onder andere dat er duidelijkheid moet komen over een nieuw aaneengesloten lijnvormig, volumineus oppervlaktewater tussen Albertkanaal en viaduct over het Antitankkanaal dat het verlies aan migratieroute voor de Vlaamse vleermuizenpopulatie moet milderen, alsook ook de hydrologische effecten in de SBZ. De dimensionering van een dergelijk aaneengesloten lijnvormig, volumineus oppervlaktewater en de technische uitvoering in functie van het creëren van een voldoende grote hydraulische druk (en bijgevolg het milderen van de hydrologische effecten in de SBZ) zijn onderwerp van nog te voeren ecohydrologische studie.

Recent (oktober 2020) werden ook voorstellen gedaan vanuit Water-Link om in dit gebied 'Oelegem' de bestaande waterlichamen te vergroten. Deze vraag vloeit voort uit onderzoek naar antwoorden voor de waterschaarste ingevolge de klimaatwijziging. Hierbij is er voor Vlaanderen een belangrijke uitdaging weggelegd die volledig in lijn ligt met de voorstellen die er momenteel in het kader van de Blue Deal worden uitgewerkt. Er worden meer gedetailleerde studies voorbereid naar de mogelijkheden van een ontziltingseenheid voor drinkwater en een nieuw waterspaarbekken te Oelegem. Ook enkele projecten op dit vlak zijn lopende. Dit onderzoek is in het verlengde met het reeds uitgevoerde werk in het plan-MER goed te combineren met de vermelde ecohydrologische studie. Ook dient daarbij de (landschappelijke relatie) met de verkeerswisselaar, de mogelijkheden voor ontsnippering en de relatie met een mogelijke inplanting van een boosterstation voor een polypropyleenleiding van Borealis NV te worden nagegaan.

Er wordt voorgesteld om de bestaande procedure voor Zwaaiikom/Ranst niet verder voort te zetten, en om het mobiliteitsaspect van Zwaaiikom/Ranst gekoppeld aan het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst verder te onderzoeken (spoor 1 – binnen het complex project), alvorens de economische ontwikkeling van dit gebied opnieuw te bekijken, afgestemd op het economisch onderzoek voor de regio en de verdere ontwikkeling van de Groenpool Antwerpen.

Er wordt eveneens voorgesteld om de voorstellen van Water-Link met de betreffende actoren verder te bekijken in relatie met het uit te voeren ecohydrologische studie en de inrichtingsvoorstellen en mogelijkheden die in het planningsproces voor de Groenpool Antwerpen (spoor openruimte) aan bod zullen komen. In dit verband, en gelet op het thema kan ook worden gewezen op goedkeuring door de Vlaamse Regering op 11 december 2020 van de startnota voor het geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (water-)Leidingstraat Viersel – Walem, in deze omgeving.

Na een eerste verkennings- en onderzoeksfase zal een heroverweging van de deelprojecten en prioriteiten in dit gebied gebeuren en worden de conclusies in de respectievelijke processen verder vertaald.

Naar aanleiding van de Mededeling van de Vlaamse Regering over Zolder Lummen Zuid, waar expliciet naar Zwaaiikom/Ranst is verwezen, worden deze voorstellen eveneens vanuit dit perspectief aan de Vlaamse Regering teruggekoppeld.

A5. GROENPOOL ANTWERPEN

In de beslissing van 17.07.2015 over het ENA en in het globale planMER voor het ENA (deel Antwerps poortgebied) zijn verschillende 'groenkwesties' vervat. Gebleken is dat deze kwesties in belangrijke mate met elkaar samenhangen, of de potentie hebben om samen een 'Groenpool' te kunnen vormen. Tegelijk zijn er verschillende andere projecten (infrastructuur, economie,..) waar eveneens een impact is op de open ruimte. Het departement Omgeving heeft vanuit haar coördinerende rol in samenwerking met ANB voor dit complexe gebied in 2017-2018 een studie uitgevoerd die een meer actieve open ruimte ontwikkeling mogelijk moet maken. De studie 'Groenpool Antwerpen' werd uitgevoerd door studiebureau Omgeving en Hesselteer en bestaat uit drie delen: analyse, visievorming en een aanzet tot een strategie voor realisatie.²

Het doel van de opdracht was om via een geïntegreerde aanpak te komen tot de ontwikkeling van een concrete en operationele visie m.b.t. de versterking en uitbouw van een samenhangende en toegankelijke open ruimte ten oosten van Antwerpen op zo'n manier dat deze complementair is met toekomstige 'harde' functies. De doelstellingen en ambities voor de Groenpool Antwerpen worden op drie schaalniveaus geformuleerd:

- Op macroniveau wordt een ecologische noord-zuid verbinding gerealiseerd die de Schijnvallei verbindt met de natuurkernen ten zuiden van het Albertkanaal en E313.
- Op mesoniveau is doel om te komen tot de uitbouw van de Groenpool als toegankelijk, samenhangend openruimte gebied voor Antwerpen. Hierbij worden ruimtelijke strategieën geformuleerd die de bestaande fragmenten versterken en meer toegankelijk maken.
- Op het kleinste schaalniveau is het de ambitie om voor enkele specifieke plekken of thema's gerichte voorstellen uit te werken. Dit is gebeurd voor de Maasweg te Ranst, voor de poort Tappelbeek / Zwaikom Ranst en voor de poort Lage Keer.

Aanvullend werd een duidelijk beeld geschetst van de randvoorwaarden, maatregelen, potenties en knelpunten die gekoppeld zijn aan de lopende processen in dit gebied en relevant kunnen zijn ter versterking van de openruimte.

- Wat zijn de natuur-en boscompensaties die gekoppeld zijn aan lopende projecten (met name rond infrastructuur en economie) en hoe kan een gebundelde aanpak bijdragen aan het project van de 'Groenpool'?
- Hoe kunnen de ontsnipperingsmaatregelen, die reeds gedefinieerd werden in voorgaande studies (zie relevante studies) mee worden opgenomen in de scenario's om tot realiseerbare en gedragen resultaten te komen?
- Hoe kunnen de IHD-taakstellingen (instandhoudingsdoelstellingen) bijdragen tot de realisatie van samenhangend groengebied?

In 2018 werd reeds in het Dagelijks Bestuur ENA specifiek voor de Groenpool Antwerpen beslist om reeds te starten met het uitwerken van een voorstel met betrekking tot de realisatiestrategie en om daarbij tevens de mogelijke regierol door ANB te concretiseren, en na te gaan hoe concreet gebundeld vanuit de Vlaamse overheid met de compensaties in dit gebied zal worden omgegaan en hieromtrent ook verder te beslissen zodat ook het planningsproces en de uitvoering verder op punt zouden kunnen worden gezet.

² Resultaten studie Groenpool Antwerpen via <https://www.ruimtelijkeordening.be/nl-nl/NL/Diensten/Onderzoek/Rapport-Groenpool>



Figuur 6. Bouwstenen Groenpool Antwerpen, studie Omgeving, 2018

A6. ENA - BROECHEM RANST > VALLEI VAN DE TAPPELBEEK



Op basis van een goedgekeurde project-MER van 2011 en een haalbaarheidsanalyse werd op 17.07.2015 beslist dat dit terrein niet meer voor economische ontwikkeling opportuun is en dus niet meer verder ontwikkeld wordt, maar herbestemd ifv de open ruimte. Dit proces werd in het kader van het AGNAS GRUP verbreed naar de 'Vallei van de Tappelbeek in Broechem', waarbij ook een signaalgebied en ander delen van de vallei werden meegenomen. De relatie met de ecologische verbinding Zwaikom Ranst (als aandachtspunt geformuleerd) is verder in detail onderzocht in het kader van de studie Groenpool. Het planningsproces in kader van het AGNAS GRUP werd doorlopen in 2016/2017. Het plan is definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24.11.2017. De Raad van

State heeft deze beslissing echter vernietigd op 03.06.2020 (arrest nr.247.701), waardoor het plan niet meer rechtsgeldig is. In het Dagelijks Bestuur ENA van 21.09.2020 werd beslist om dit gebied mee te integreren in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst als onderdeel van de Groenpool Antwerpen.

B. SITUERING PLANOPTIES GEBIEDSPROGRAMMA

B 1. RUIMTELIJKE EN MAATSCHAPPELIJKE DOELSTELLINGEN GEBIEDSPROGRAMMA

Er zijn zeer veel belangen in dit gebied en de druk van verstedelijking is bijzonder groot. Voor ongeveer elk thema zijn er relevante maatschappelijke en ruimtelijke doelstellingen, die alle ook worden omschreven in het Vlaams (ruimtelijk) beleid. Te denken valt aan bv:

- Economische doelstellingen op vlak van het voorzien van voldoende kwalitatieve ruimte voor bedrijven, met aandacht voor synergiën met de Antwerpse haven enerzijds, en de herstructurering van omliggende bedrijventerrein en herlocalisaties vanuit de ruimere regio anderzijds. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het huidig tekort aan watergebonden bedrijventerreinen en een maximale valorisatie van de ligging aan het Albertkanaal en de principes rond duurzaamheid en zuinig ruimtegebruik;
- Belangen voor de bevolking in de regio om de leefbaarheid in dit gebied te verhogen, meer groen of openruimte, verhoogd en verbeterd recreatief aanbod, minder verkeerscongestie,.....

- Een verbeterde bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming, optimalisatie van de verschillende netwerken, het verminderen van aantal gevaarlijke punten en verschuiving van de modal shift naar alternatieven zoals buisleidingen, openbaar vervoer, vervoer over het water en spoor, langzaam verkeer, etc..
- Ecologische belangen en het bereiken van een sterker ecologisch evenwicht door bv handhaven en/of ontwikkelen van ecologische verbindingen >> alle deelprojecten.

De geleverde inspanningen zijn in de afgelopen jaren steeds meer gesynchroniseerd en op elkaar afgestemd. Het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst heeft tot doel om dit ook meer expliciet te doen en in duidelijke stappen een evenwichtig (rand)stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken voor het Oostelijk deel van de Antwerpse regio. De achterliggende visie en doelstellingen voor het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst vloeien grotendeels voort uit enkele reeds bestaande visies en documenten, zoals met name voor:

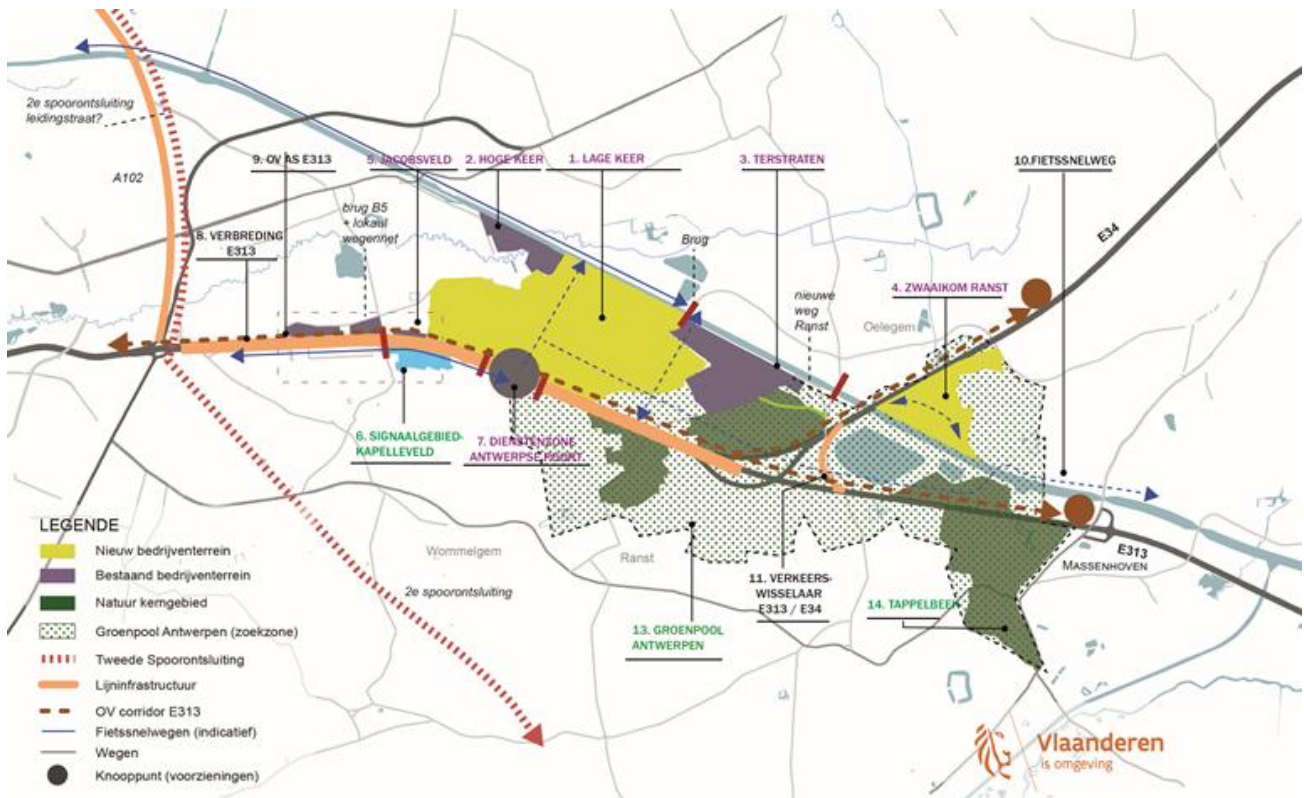
- Economisch Netwerk Albertkanaal (cluster Antwerps Poortgebied) van 23.04.2004 en herbevestigd door de Vlaamse Regering op 17.07.2015
- Globale planMER ENA – goedgekeurd 20.06.2014 – met name conclusies Antwerps poortgebied.
- Verschillende planningsprocessen: ENA processen (bv eerste fase Wommelgem/Ranst, Zwaaiikom Ranst, signaalgebieden zoals voor Kapelleveld 2, Vallei van de Tappelbeek, Bossen van Ranst,....
- Processen in relatie tot het 'Grootstedelijk Gebied Antwerpen' alsmede verschillende provinciale en lokale planningsprocessen.
- Verschillende mobiliteitsonderzoeken voor de vermelde deelprojecten, onder andere ook in het kader van Masterplan 2020, (de verschillende deelprocessen) Toekomstverbond Antwerpen, studies van de provincie zoals bv Middenkempen,.....maar ook bv de ontsnipperingsstudies voor E313/E34/Albertkanaal,....
- etc....

B2. GEBIEDSPROGRAMMA / DEELPROJECTEN

Bij de besluitvorming in 2015 in kader van het ENA werd nagegaan welke processen en projecten in het gebied direct met elkaar samenhangen. Dit resulteerde in een indicatief gebiedsprogramma. In uitvoering van de betreffende beslissing van de Vlaamse Regering van 17.07.2015 werd effectief overleg gevoerd met de verschillende actoren. Het overleg (2016/2018) gebeurde op verschillende manieren:

- Overleg in kader van lopende processen en projecten zoals Zwaaiikom/Ranst, Tappelbeek, A102/haventracé, E313/E34, tweede spoorontsluiting zeehaven Antwerpen, scenario's voor de brug B5 te Wommelgem, etc, etc.
- Bilateraal overleg tussen de kernactoren, ook met de gemeenten Wommelgem en Ranst en met verschillende diensten van de provincie.
- Idem in kader van studies zoals voor de Groenpool Antwerpen (departement Omgeving) of de studie Middenkempen (provincie).
- Actorenoverleg voor gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst, zoals bv op 27.09.2016 en op 13.03.2018 waar alle partijen die betrokken zijn bij één of meerdere deelprojecten van het programma een laatste stand van zake kunnen toelichten en er vragen kunnen gesteld worden.
- Afstemming en overleg in kader van Dagelijks Bestuur ENA en Toekomstverbond Antwerpen.

Op basis van het overleg is het indicatieve programma van 2015 nu scherp gesteld en concreet gemaakt in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst. Voor elk van de onderdelen werden de doelstellingen en de scope verder uitgewerkt, met de bedoeling een gericht en geïntegreerd planningsproces op te starten. Dit gebiedsprogramma bestaat uit de volgende deelprojecten:



Figuur 8. Gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst 2018, en relevante projecten in de omgeving

In het Dagelijks Bestuur ENA werd er in periode 2018-2020 akkoord gegaan met:

- de maatschappelijke en ruimtelijke doelen.
- de globale doelstellingen van de voorgenomen proces.
- de deelprojecten en de opbouw van het gebiedsprogramma volgens drie complementaire sporen (zie ook de kaart: met name:
 - Economische ontwikkelingen / gebieden in relatie tot de ontsluiting (met een gesloten verkeerssysteem voor het economisch verkeer)
 - Corridor E313/E34. – aantal deelprojecten van het gebiedsprogramma W/R en de ‘corridorstudie’ (provincie) worden hierin ineens meenomen: HOV, fietssnelweg, dienstzone Antwerpse Poort, Kapelleveld 2, Jacobsveld
 - Groenpool Antwerpen als belangrijke schakel van een groene gordel rond Antwerpen

Deelprojecten

Spoor Economie

1. Bedrijventerrein Lage Keer (ENA - nieuw bedrijventerrein)
2. Bedrijventerrein Hoge Keer (ENA – herstructurering)
3. Bedrijventerrein Terstraten – Oelegem (ENA herstructurering)
4. *Mogelijk bedrijventerrein Zwaaiikom Ranst (of alternatief: spaarbekken Water-Link)*

Spoor E313/A34 – mobiliteit en ruimtelijk programma

Binnen het ENA gebiedsprogramma:

5. Bedrijventerrein Jacobsveld (ENA – herstructurering) > spoor economie
6. Signaalgebied Kapelleveld 2 > spoor open ruimte
7. Dienstzone “Antwerpse Poort” thv huidige Q8 > spoor economie

Binnen het Complex Project (mobiliteit):

8. E313/A34 (verbreding), inclusief relatie met de mogelijke economische ontwikkelingen waaronder ook voor Zwaaiikom/Ranst.
9. Openbaar vervoersas E313 - Groenpool Antwerpen.
10. Fietssnelweg provincie Antwerpen
11. *Verkeerswisselaar E313/A34 te Ranst*
12. Relatie met het onderliggend wegennet (concrete realisaties)

Spoor open ruimte (Groenpool Antwerpen)

13. Groenpool Antwerpen
14. *Tappelbeek (Broechem/Ranst)*

B3. SPOOR MOBILITEIT EN RUIMTELIJK PROGRAMMA - E313/A34

Aangezien de verbreding van de E313 sterk samenhangt met andere mobiliteitsprojecten is er beslist dat deze geïntegreerd worden bekeken en beoordeeld. Voor het oostelijk traject van het Haventracé (A12-A102-Nx-E313) wordt hiervoor geopteerd voor het procesverloop via de procedure **complex project** om de verkenningsfase op een geïntegreerde manier richting besluitvorming verder te zetten, met AWV als initiatiefnemer. Verder zal het Departement MOW werk maken van een overkoepelende studie naar de effecten van het Haventracé op het hoofdwegennet in de ruimere omgeving. Een ontwerp van startbeslissing werd voorbereid en ligt voor goedkeuring voor bij de Vlaamse regering. Zo kan worden bijgedragen aan een verschuiving aan een multimodale ontsluitbaarheid van het gebied en een verschuiving in de modal split.

In het complex project komen alle infrastructuurprojecten in de Oostrand van Antwerpen aan bod. Hieronder ook de realisatie van een hoogwaardige openbaar vervoersas langs de snelweg, de verkeerswisselaar en de fietssnelweg en de E313/A34 (verbreding). De realisatie van reeds geplande infrastructuurprojecten zoals Brug B5 over de E313, lokale weg ter (voorlopige) ontsluiting van Terstraten in Ranst worden verder gezet via de lopende procedures (vergunning/realisatie). De relatie met de geplande economische ontwikkelingen zal daarbij aan bod komen in de zogenaamde ontwikkelingsscenario's alsmede met het onderliggend wegennet, zoals ook in het kader van de Vervoerregio (Routeplan 2030). Los van de opgesomde concrete projecten zal het complex project ook een beeld geven van de impact van de mogelijke realisatie van A12 noord, A102 en E313 op het onderliggende wegennet.³

Binnen het ENA gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst zal en moet tegelijk de relatie van elk van de deelprojecten met het complex project worden bekeken en zal de verdere ontwikkeling worden nagegaan van een aantal andere projecten langs de E313/A34 zoals de herstructurering van het bedrijventerrein Jacobsveld (ENA), het signaalgebied Kapelleveld 2 of de fietssnelweg (samen met de provincie Antwerpen). Ook de ontwikkeling van de dienstzone Antwerpse Poort met Park & Ride aan de huidige Q8, die zal worden uitgebouwd als een aantrekkelijke dienstzone, zijnde een regionale knoop met de bijhorende voorzieningen is een deelproject in het ENA programma. Van hieruit zal ook de zogenaamde Groenpool Antwerpen in de toekomst vlot toegankelijk zijn.

De startbeslissing voor dit project werd door de Vlaamse Regering op 11 december 2020 goedgekeurd. AWV zal het initiatief nemen voor de opstart van het onderzoek. Een eerste belangrijk afstemmingsmoment zal gebeuren na de verkenningsfase van het complex project in 2021. Een voorkeursbesluit is voorlopig voorzien voor eind 2022.

Mogelijke vragen die verder aan bod in het complex project aan bod kunnen komen:

³ De concrete projecten die momenteel in de realisatiefase zijn zoals de Nieuwe Maasweg (gemeente Ranst), de brug B5 (AWV) of de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal (volgens Europese normen) wordt afzonderlijk verder gezet.

- Uitwerken van een globaal ontsluitingsconcept voor dit gebied en de verschillende bedrijventerreinen, betekenis van de op- en afritten, concept vrachtverkeer, pendelstromen (bv vanuit de Kempen), overstapplaatsen naar ander modi enz.
- Eventuele afzonderlijke realisatie van een eerste fase voor de E313/E34 (2x4 rijstroken tussen Wommelgem en Ranst + spitsstroken tot Antwerpen).
- Rol van de dienstenzone in het mobiliteitsnetwerk en relaties met (mogelijke) andere knooppunten;
- Mogelijkheden voor een gefaseerde aanpak, en eventuele versnelde realisatie van (delen van) de verschillende projecten, openbaar vervoersas, fietssnelweg, Kapelleveld2, Jacobsveld en dienstenzone Antwerps Poortgebied,....
- Mogelijkheden voor ontsnippering, tijdelijke / voorbereidende ingrepen aan de onderliggende transportinfrastructuur (gewestelijk/lokaal).

B4. SPOOR –ENA ECONOMIE – HERSTRUCTURERING EN CREATIE VAN AANVULLENDE RUIMTE VOOR BEDRIJVGHEID

Voor de deelprojecten in het economisch spoor zal er door het DOMG een planningsproces volgens de geïntegreerde procedure worden opgestart. Dit zal gebaseerd zijn op een onderzoek en globale analyse van vraag en aanbod in de ruimere regio, dat door VLAIO gefaseerd wordt uitgevoerd m.b.t. de concretisering en economische profilering van de zoekzones voor bedrijventerreinen in het plangebied en de koppeling met (te herstructureren) bestaande bedrijventerreinen. Hierbij is de relatie met mobiliteit dat in het complex project verder wordt aangepakt van groot belang, met name de invloed van het gesloten verkeerssysteem dat beoogd wordt. Het Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) voerde zoals in het Dagelijks Bestuur ENA werd afgesproken, in dat verband reeds een aantal verkennende gesprekken met actoren actief in en rond het gebied (POM, stad Antwerpen en Havenbedrijf). Hieruit blijken reeds de verschillende opportuniteiten die er zijn met betrekking tot de ontwikkeling van dit gebied:

1. een consolidatiepunt voor de Antwerpse haven met het oog op bundeling van goederenstromen en efficiëntere overslag binnen het havengebied. Om de slaagkans hiervan in te schatten is het zaak zicht te krijgen op de relatie van deze locatie t.o.v. andere overslagterminals langs het Albertkanaal, enerzijds m.b.t. de vraag (inzicht in bezettingsgraad, kosten en efficiëntie van bestaande terminals) en anderzijds de specifieke locatie (is er onder verladers nood aan een bijkomend consolidatiepunt nabij de haven);
2. een zone bestemd voor specifieke toeleveranciers aan de haven of het stedelijk gebied Antwerpen, waarbij clustervorming en schaalgrootte een voordeel bieden. Dit kan betrekking hebben op een specifieke sector, zolang dit gelinkt is aan het gebruik van de waterweg (in eerste instantie stukgoed of bulk), maar vereist wel een duidelijke 'nood' vanuit de omgeving;
3. een combinatie van bovenstaande met een functioneel klassiek bedrijventerrein om een uitweg te bieden aan herlocalisaties voortkomend uit de herstructurering van omliggende bedrijventerreinen enerzijds en herlocalisaties vanuit het stedelijk gebied Antwerpen anderzijds;

VLAIO zal in eerste instantie trachten om inzicht te krijgen in de vraag en kansrijkheid voor bovenstaande alternatieven, waarbij ook beroep gedaan zal worden op de gegevens van andere actoren actief in het gebied. Een doorgedreven marktonderzoek is hierbij niet voorzien; In een tweede fase zal het agentschap voor de als kansrijk aangemerkte scenario's een inrichtingsschets en MKBA op hoofdlijnen laten maken. Deze gegevens kunnen de basis vormen voor een eventuele concretisering naar ontsluitingsmogelijkheden en milieueffecten, als ook om mogelijke financieringspistes in beeld te brengen.

Eerste resultaten die een verdere afweging mogelijk maken worden verwacht in de loop van 2021.

Op basis van het gevoerde traject (plan-MER) in 2021) zal een aanvullend hydrologisch onderzoek voor Zwaaiikom-Ranst moeten gebeuren zodat een afweging voor het verder vervolg mogelijk is.

Mogelijke vragen die in het verdere traject aan bod kunnen komen:

- Planvorming en uitwerking operationele strategie voor het bedrijventerrein Lage Keer
- Herstructurering van de bedrijventerreinen Hoge Keer en Terstraten.

- Vertalen van conclusies ecohydrologisch onderzoek
- Relatie met de verdere ontwikkeling van de Zwaikom Ranst,

B5. SPOOR OPEN RUIMTE – GROENPOOL ANTWERPEN

De visie en het actieprogramma die reeds zijn uitgewerkt vormen de basis voor de Groenpool Antwerpen. Er wordt voorgesteld door het Dagelijks Bestuur ENA om het door de Raad van State vernietigde AGNAS GRUP Tappelbeek (ENA Broechem-Ranst) aan dit spoor van het gebiedsprogramma toe te voegen. In dat verband heeft ANB aangegeven dat de context op vlak van natuur in principe niet is gewijzigd.

Voor de Groenpool Antwerpen zal begin 2021 een planningsproces worden opgestart volgens de geïntegreerde procedure, inclusief voor de Tappelbeek. Hierbij zal de relatie met de directie omgeving (Zwaikom/Ranst, Schijnvallei, verkeerswisselaar, Zuidrand Antwerpen,...) gelegd, en zal maximaal een landschappelijksecologische integratie gebeuren. De relatie met de andere sporen wordt daarbij bewaakt zodat andere opties niet zullen worden gehypothekeerd en er zal direct worden gestart met het uitwerken van de een gefaseerd realisatietraject. Hiervoor wordt samen met de VLM een grondenbank Wommelgem/Ranst opgericht die ook rekening houdt met het voorkeurecht van een aantal actoren en zal ANB inrichtingsvoorstellen en beheermaatregelen uitwerken en de nodige budgettaire vertaling maken en linken leggen met andere instrumenten en middelen zoals bijvoorbeeld in kader van de Blue Deal. Ook zal er gericht worden gestreefd om overeenkomsten af te sluiten in verband met de 'compensaties' in dit gebied.

Parrallel aan dit planningsproces zullen in het complex project 'Oostelijke Verbinding' de ruimtelijke aspecten van de klimaattransitie in de vorm van een groen-geel-blauwe klimaatgordel worden onderzocht en voorstellen voor de realisatie ervan worden geformuleerd. Wanneer in functie van het creëren van een verbinding om die open ruimte gordel kwalitatief aaneen te sluiten er nood is aan een verdere afstemming zal er binnen de verdere besluitvorming verdere beslissingen worden genomen.

Mogelijke vragen die in het verdere traject aan bod zullen komen:

- Een strategie voor de gefaseerde realisatie van de Groenpool Antwerpen met zowel prioritaire ingrepen op korte termijn als maatregelen op de langere termijn;
- Uitwerken van overeenkomsten tussen initiatiefnemers en kernactoren inzake de wijze waarop met compensaties zal worden omgegaan en waar welke middelen en instrumenten zullen worden ingezet.
- Concretisering van voorstellen voor ontsnippering, mede op basis van de eerdere studies hierover, alsmede inbrengen van voorstellen naar de andere sporen (mobiliteit en economie).

4. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op de lokale besturen.

5. VERDER TRAJECT

Gelet op de tijd die nodig is om de realisatie van een waaier aan projecten mogelijk te maken wordt door het Dagelijks Bestuur ENA voorgesteld om de planningsprocessen voor elk van de drie sporen zorgvuldig en met de nodige evenwichten ten opzichte van elkaar en andere projecten in de omgeving verder te zetten, inclusief de uitwerking van een gefaseerd traject voor de realisatie van de (deel)projecten.

Het is noodzakelijk dat er op vlak van afstemming en coördinatie de nodige interactie zal gebeuren.

1. Spoor Economie: planningsproces volgens geïntegreerde procedure door DOMG, met onderzoek door VLAIO
2. Spoor mobiliteit: complex project, met als trekker AWW/MOW en ondersteund door DOMG
3. Spoor openruimte (Groenpool) planningsproces volgens geïntegreerde procedure door DOMG, met opzetten realisatietraject door ANB.
4. Afstemming:
 - Leidingstraat Antwerpen-Ruhrgebied - planningsproces volgens geïntegreerde procedure
 - Tweede spoorontsluiting- planningsproces volgens geïntegreerde procedure
 - Andere aspecten complex project (oa klimaatbossengordel), mogelijkheden op vlak van ontsnippering en faunaverbindingen,...

Wanneer vanuit de afstemming (van procedures) en bij besluitvormig blijkt dat bepaalde delen eerder kunnen of beter in een ander spoor worden geïntegreerd wordt dit verder afgesproken. De aanpak met de verschillende sporen voor het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst laat een meer flexibele uitwerking en fasering toe zowel voor wat betreft de planning als de realisatie. Ook kunnen zo steeds de verschillende procedures, onderzoeken of instrumenten worden afgewogen, de volgorde bepaald en de prioriteiten gelegd. Voor elk deelproject is er immers een specifiek tijdspad maar er zijn ook afhankelijkheden of voorwaarden in de volgorde van de realisatie van de deelprojecten. Dit betekent dat er een gefaseerde aanpak nodig is. Op basis van de eerste stap, het gerichte onderzoek, zullen voorstellen voor invulling van het programma, de eventuele varianten, een programma voor fasering en een eventuele herbundeling van de deelprojecten verder concreet worden gemaakt.

Voor de organisatie wordt er voor elk van de sporen economie en open ruimte een gericht projectteam opgezet. Voor het spoor mobiliteit wordt de procedure en werking van een complex project gevolgd. Er worden ook afspraken gemaakt voor de op te starten studies met een betrokkenheid van minstens de vier beleidsdomeinen. Daarnaast werd, in lijn met de beslissing over het planproces voor Wommelgem/Ranst van 2015, in het DB ENA principieel afgesproken om de verschillende onderzoeken gelijktijdig af te wegen. Hiervoor zal het DOMG de verdere coördinatie blijven verzorgen en de inzet vanuit het departement verhogen.

Voor het globaal overzicht, bewaken gelijkvormigheid bij bv bestekken, organisatie van overleg en communicatie (cfr eerdere opdracht procesbegeleiding) kan indien nodig worden nagegaan of er ook een externe ondersteuning moet worden aangetrokken. De beleidsmatige afstemming blijft verder gebeuren in de bestaande organen vanuit het Toekomstverbond en het Dagelijks Bestuur ENA. De ambtelijke voorbereiding hiervan en de agendasetting gebeurt in onderlinge coördinatie door de

verantwoordelijken voor de verschillende sporen en het complex project. Dit wordt het coördinatiecomité genoemd.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. akkoord te gaan met het geactualiseerde gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst en met de conclusies uit het daaraan voorafgaande overleg en onderzoek en gelast de betrokken Vlaamse entiteiten en beleidsdomeinen om vanuit een eigen rol, eigen taak en eigen verantwoordelijkheden de nodige onderzoeken te starten en de conclusies aan de Vlaamse Regering te rapporteren voor verdere besluitvorming en gelast elk vanuit hun eigen bevoegdheden actief na te gaan hoe middelen en instrumenten voor de ontwikkeling van de projecten in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst kunnen worden ingezet;
2. de Vlaamse ministers, bevoegd voor Omgeving en van Mobiliteit en Openbare Werken te belasten met de integratie van de mobiliteitsprojecten uit het gebiedsprogramma (deelprojecten E313/A34 (verbreding, Openbaar vervoersas E313, fietssnelweg provincie, verkeerswisselaar E313/A34 en de relaties met onderliggend wegennet (op vlak van realisaties in het complex project voor de Oostelijke verbinding);
3. de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te belasten met het opstarten van een planningsproces voor de deelprojecten van het spoor openruimte (deelprojecten Groenpool Antwerpen, Tappelbeek en signaalgebied Kapelleveld2) en voor zover aan de orde daarbij de conclusies van het ecohydrologisch onderzoek en het onderzoek voor een waterspaarbekken mee te integreren en te vertalen in het plan, evenwel afgestemd en met behoud van alle benodigde vrijheidsgraden voor de verdere afbakening van mobiliteits- economische functies voor de andere deelprojecten;
4. de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te belasten met de coördinatie van een strategie voor de inrichting en realisatie van de Groenpool Antwerpen, inclusief voorstellen voor ontsnippering en faunaverbindingen en voorstellen ter uitvoering van het beleid rond de Blue Deal gekoppeld aan de uitwerking van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst; en deze strategie afzonderlijk aan de Vlaamse Regering voor te leggen voor verdere besluitvorming;
5. de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te belasten met voorbereiding van een gebiedsspecifieke grondenbank Wommelgem/Ranst in functie van de realisatie van de verschillende openruimte doelen in het gebied, waaronder ook voor de compensaties voor projecten in deze regio met impact op de open ruimte; voor de wijze van de financiering van de grondenbank zal een voorstel worden uitgewerkt met de betrokken initiatiefnemers als onderdeel van voormelde strategie;
6. de Vlaamse minister bevoegd voor Werk en Economie te belasten met de opdracht om de mogelijke invulling, afbakening en ontwikkelingsmethodiek voor de bedrijventerreinen in het gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst (ENA deelprojecten Lage Keer, Hoge Keer, Terstraten, Zwaaiikom Ranst, Jacobsveld, Dienstenzone Antwerpse Poort) te onderzoeken;

7. de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te belasten met de organisatie van een gecoördineerd overleg voor de aansturing, afstemming en coördinatie met alle relevante actoren, de organisatie van procesbegeleiding; dat afhankelijk van de agenda en voortgang van de respectievelijke processen wordt gerelateerd aan het Dagelijks Bestuur ENA en/of het overleg voor het complex project, en dat bij elk voorstel van verdere besluitvorming instaat voor een afweging op vlak van afstemming in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst en de projecten in de ruimere omgeving.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van economie, innovatie, werk, sociale economie en landbouw

Hilde CREVITS

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhail DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS