

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

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

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

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van het bijgestelde gebiedsprogramma 'ENA Wommelgem/Ranst', de Groenpool Antwerpen en de verdere aanpak.

Samenvatting

De Vlaamse Regering besliste op 18 december 2020 over het samenhangend gebiedsprogramma 'Wommelgem/Ranst' (ENA) in de Oostrand van Antwerpen, in functie van het voortzetten van de planningsprocessen en projecten. Vanuit de opdrachten die de Vlaamse Regering hiermee gaf, werd in 2021 en 2022 werk gemaakt van een gebundelde aanpak rond economie, mobiliteit en open ruimte. Voor alle deelprojecten in het programma werden meer concrete voorstellen uitgewerkt (visie, alternatieven inrichting, realisatietrajecten voor het gebiedsprogramma...).

De conclusies van dit overleg worden nu door de Vlaamse Regering vertaald in een bijstelling van de eerdere beslissing uit 2020. Er wordt ook beslist over de verdere toekomst van de Zwaai kom te Ranst als waterspaarbekken en het planningsproces voor de Groenpool Antwerpen zal nu concreet worden opgestart. Daarmee engageert de Vlaamse overheid zich verder en meer concreet 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 tevens de wijze van afstemming verder geduïd. In het Dagelijks Bestuur ENA wordt de voortgang en afstemming ook verder bewaakt.

De globale voortgang van de verschillende ENA programma werd op 8 juli 2022 aan de Vlaamse Regering medegedeeld. Voorliggende nota betreft één van de geplande beslissingen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsvelden Omgeving, Economie, Mobiliteit en Openbare Werken
Diverse beleidsdoelstellingen voor elk van de beleidsvelden.

B. BELEIDSMATIGE SITUERING

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 over het ENA werd voor wat betreft het bedrijventerrein Wommelgem/Ranst beslist voor de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerreinen aan de noordzijde van de E313 te Wommelgem/Ranst en voor de ontsluiting ervan. Op 17 juli 2015 herbevestigde de Vlaamse Regering de visie en het beslip van 2004 en werd voor Wommelgem/Ranst een breder indicatief ruimtelijk programma goedgekeurd.

Op basis van het verdere overleg ging de Vlaamse Regering op 18 december 2020 akkoord met het geactualiseerde gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) (zie VR 2020 1812 DOC.1521/1), met de conclusies uit het daaraan voorafgaande overleg en onderzoek, de doelstellingen op het vlak van economie, mobiliteit, open ruimte en leefbaarheid en gelaste 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 gelaste 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.

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

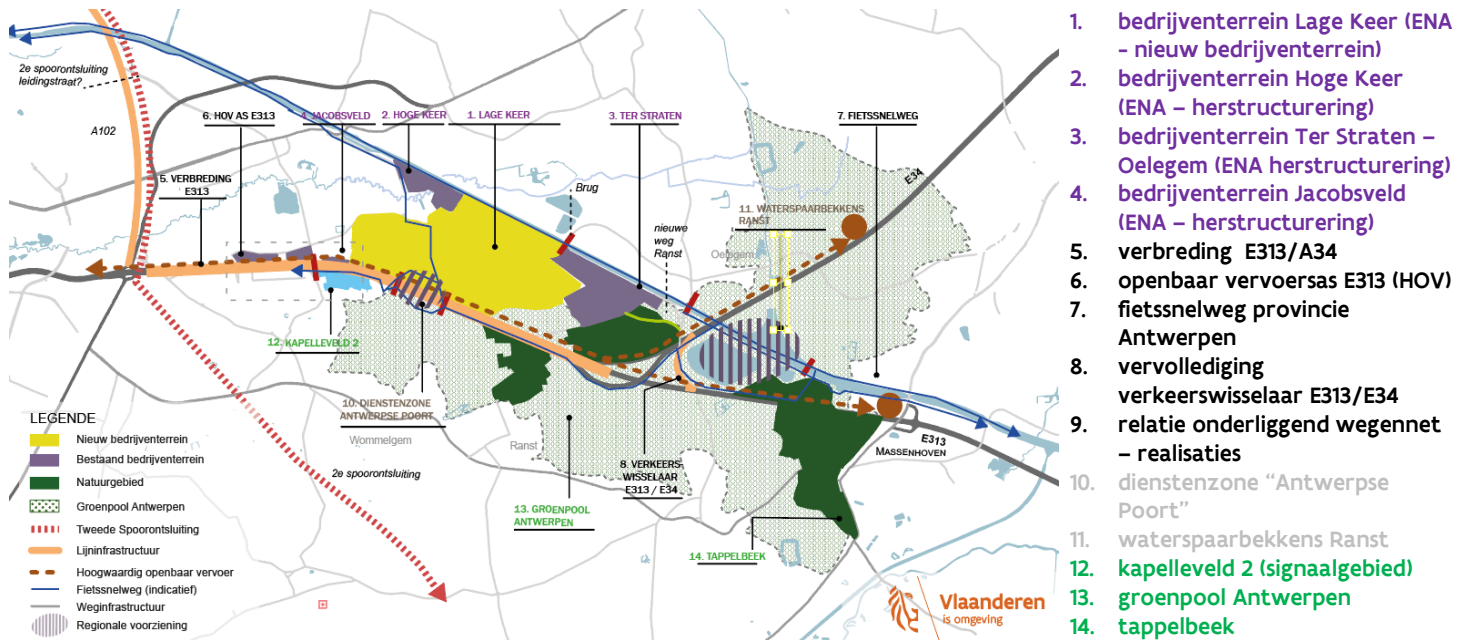
In de Mededeling van 11 juni 2021 (VR 2021 1106 MED.0206/1) en van 8 juli 2022 (VR 2022 0807 MED.0260-1) werd de Vlaamse Regering op de hoogte gebracht van de voortgang van het globale ENA-programma. Voorliggende nota betreft aldus één van de geplande beslissingen, naast andere acties zoals bijvoorbeeld Insteeckhaven Lummen, Poort West-Limburg, Genk Zuid-West of Genk-Zuid/Termien,... De ontwikkeling van de verschillende deelprojecten in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst volgens drie inhoudelijke sporen gebeurt parallel en vanuit een geïntegreerde aanpak waarbij ook met andere projecten in de omgeving wordt afgestemd. Dit wil zeggen dat de realisatie van de Groenpool Antwerpen of de spaarbekkens te Ranst geen afbreuk doet aan doelstellingen rond de economische ontwikkeling of op vlak van mobiliteit binnen het ENA.

C. GEVOERD PROCES EN OVERLEG

De informatie uit alle verschillende onderzoeken en overleg werd in de loop van 2021 en 2022 verzameld en verwerkt, en wordt thans voorgelegd aan de Vlaamse Regering als aanvulling op de eerdere beslissingen, in functie van bijsturing van het proces en de verdere concretisering. Hiervoor werd er overleg gevoerd op verschillende niveaus, zowel per spoor als voor de verschillende deelprojecten. Daarnaast werd actief afgestemd met verschillende projecten in de omgeving. In het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen werd vervolgens gezorgd voor de nodige afstemming en coördinatie van het geheel en werden met name op 25 oktober 2021 alle conclusies overlopen, die vervolgens in het DB ENA van 8 december 2021 en 10 juni 2022 werden besproken en vertaald in de voorliggende nota. Hierbij werden ook bemerkingen vanuit de verschillende Vlaamse administraties meegenomen en geïntegreerd. Een en ander is samengebracht via een aantal kaarttoefeningen met conclusies en voorstellen over een aantal mobiliteitsaspecten en over de Groenpool Antwerpen. Dit beeldmateriaal werd in opdracht van het departement Omgeving in 2021 uitgewerkt door het studiebureau Sweco.

2. INHOUD

De conclusies uit het overleg worden in dit hoofdstuk gebundeld voor elk van de drie sporen: economie, mobiliteit en open ruimte met steeds een stand van zaken en een voorstel voor elk van de bijhorende deelprojecten.



Figuur 1 bijgesteld gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA), september 2022

A. SPOOR ECONOMIE

Voor wat betreft het spoor economie werd mede op basis van het eerdere overleg in 2020 en overeenkomstig de beslissing van 18 december 2020, werk gemaakt van een onderzoek rond de mogelijke invulling, afbakening en ontwikkelingsmethodiek voor de bedrijventerreinen in het gebiedsprogramma. Er wordt uitgegaan van een zogenaamde ‘totaalbenadering’.

A1. ALGEMEEN SPOOR ECONOMIE

Het onderzoek dat vanwege de beslissing van 18 december 2020 werd voorzien op vlak van economie bestaat uit drie delen:

- deel A: uitwerken van een economische profilering voor het toekomstig watergebonden bedrijventerrein. Het bestek werd uitgeschreven (zomer 2021), een begeleidingsgroep werd samengesteld en het onderzoek werd opgestart (najaar 2021). De studie betreft een beperkte analyse vanuit transport-economisch oogpunt. De oplevering is voorzien voor najaar 2022.
- deel B: uitwerken van een concrete herstructureringsstrategie voor de bestaande bedrijventerreinen en een programma voor de bredere zone Wommelgem/Ranst. Voorbereiding en opstart in 2022.
- deel C: verfijnen en concretiseren van het nieuw bedrijventerrein Lage Keer en voorbereiding van een planningsproces en een operationele uitvoeringsstrategie. Dit onderzoek wordt in 2023 verder voorbereid in relatie tot de evoluties in het spoor mobiliteit.

De uitvoering van het studiewerk voor deze cluster zal onder andere leiden tot een gefaseerde aanpak waarbij reeds op relatief korte termijn ruimte kan worden geboden aan de herstructurering en eventuele beperkte uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen. Afhankelijk van de voortgang wordt bekeken welke bewarende maatregelen nu reeds aangewezen zijn in de Lage Keer, teneinde de toekomstige realisatie niet te verzwaren.

De relatie met de andere sporen, met name het spoor mobiliteit is belangrijk en onderzoek moet uitwijzen of er in stappen kan worden toegewerkt naar een gescheiden verkeerssysteem met een gesloten ontsluiting voor het economisch verkeer, wat samenhangt met de ontwikkeling van de Lage Keer. Dit betekent dat er nauwgezet moet toegezien worden op de fasering van de economische ontwikkeling. Vanuit dat perspectief is voorzien dat gedurende het onderzoekstraject er een optimale afstemming is met het complex project De Nieuwe Rand en dat ook (studie)gegevens tussen de betrokken studiebureaus zullen worden uitgewisseld.

A2. DEELPROJECTEN SPOOR ECONOMIE

Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek zal er voor de deelprojecten in het economisch spoor in het gebiedsprogramma worden nagegaan waar een herbestemming nodig is, welke de relatie is met de verschillende andere functies en zal in dat geval een verdere afweging gebeuren in het Dagelijks Bestuur ENA en zal er door het departement Omgeving een afweging gebeuren voor de verder te volgen procedure(s).

- **bedrijventerrein Lage Keer (ENA - nieuw bedrijventerrein).** De Lage Keer blijft weerhouden als een regionaal bedrijventerrein binnen het ENA op de langere termijn, waarbij tegelijk en op korte termijn de mogelijkheden tot clustering en fasering met de andere bedrijventerreinen en functies in dit gebied sterker in beeld zullen worden gebracht. Ook wordt nagegaan welke bewarende maatregelen kunnen worden ingesteld om toekomstige ontwikkeling te bespoedigen. De ontwikkeling van het nieuw bedrijventerrein Lage Keer wordt onderzocht in de delen A en C van het onderzoek (VLAIO).
- **bedrijventerrein Hoge Keer (ENA – herstructurering).** Het bestaande bedrijventerrein Hoge Keer wordt in het onderzoek van VLAIO over de herstructureringen (deel B) opgenomen.
- **bedrijventerrein Ter Straten – Oelegem (ENA - herstructurering).** Het bestaande bedrijventerrein Ter Straten wordt in het onderzoek van VLAIO over de herstructureringen (deel B) opgenomen. Parallel hiermee zal een klein deel van het bedrijventerrein – met name de begrenzing tussen het industrieterrein en de open ruimte, ter hoogte van de Nieuwe Maasweg – voor zover nodig mee geïntegreerd worden in het GRUP Groenpool Antwerpen.
- **Zwaaikom/Ranst** Betreffende de Zwaaikom/Ranst werd een globale afweging gedaan over de verdere ontwikkeling die verder in deze nota aan bod komt (zie hoofdstuk 2.D).
- **bedrijventerrein Jacobsveld Wommelgem (ENA – uitbreiding).** In onderling overleg met de gemeente Wommelgem werd besloten het bedrijventerrein Jacobsveld niet aan het GRUP Groenpool Antwerpen toe te voegen. Dit terrein gaat mee in het verder onderzoek van VLAIO over de herstructureringen (deel B) of over Lage Keer (deel C).

B. SPOOR MOBILITEIT

B1. ALGEMEEN SPOOR MOBILITEIT

In de beslissing van 18 december 2020 werd een aantal deelprojecten bij het spoor mobiliteit ondergebracht (verbreding E313/A34, HOV-as, verkeerswisselaar, fietssnelweg en relatie tot het onderliggend wegennet) en werd beslist om na te gaan hoe deze projecten kunnen worden toegevoegd aan of afgestemd mét het complex project De Nieuwe Rand. Dit complex project ging in 2021 van start (startbeslissing van 11 december 2020), met een gedeeld trekkerschap van Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Omgeving. In de loop van 2021 werd bilateraal en in werkbanken overleg gevoerd dat in de vorm van synthesemurals en -documenten is samengevat..

Begin 2022 werd er door AWV een studiebureau aangesteld voor verdere ondersteuning in de onderzoeksfase van het complex project. In deze fase zullen eerst haalbare alternatieven en de wijze hoe deze zullen worden afgewogen ten opzichte van elkaar gedefinieerd worden in een alternatievenonderzoeksnota die binnenkort in een publieke raadpleging zal gaan. Eind 2023/begin 2024 zou er een voorkeursbesluit zijn, waarin een voorkeursalternatief staat opgenomen.

Daarnaast werd er gezamenlijk verder gewerkt op de opties in reeds bestaande (ook lokale) plannen en projecten waaronder het Routeplan 2030. De verkennende praatkaarten werden vervolgens met de betrokken lokale besturen, stad Antwerpen, provincie Antwerpen en Vlaamse mobiliteitspartners doorgenomen en op 23 oktober 2021 werd dit beeldmateriaal tevens op de vervoerregioraad Antwerpen toegelicht.

B2. DEELPROJECTEN SPOOR MOBILITEIT

E313/A34 (verbreding), inclusief relatie met de mogelijke economische ontwikkelingen. De mogelijke aanpassingen aan de E313/A34 zullen binnen het complex project De Nieuwe Rand onderzocht worden (2022/2023). De verdere inrichting van de knoop Wommelgem en de relatie tot de HOV-as en de Park & Ride maken daarbij onderdeel van het onderzoek uit. Bij dit onderzoek zal een mogelijke verbreding van deze infrastructuur in relatie worden gebracht tot de mogelijke economische ontwikkelingen langsheen het tracé. De resultaten van het onderzoek zullen in het voorkeursbesluit van het complex project verwerkt worden en afgestemd met de opties en voortgang van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA).

Hoogwaardige openbaar vervoersas E313. In het kader van de uitbreiding en optimalisatie van het openbaarvervoernetwerk in de Antwerpse regio werd de 'corridor E313' steeds concreter naar voren geschoven. Meer recent werd een en ander verder gebundeld in bijvoorbeeld het Routeplan 2030. Bepaalde delen - zoals de verlenging van de tramlijn tot aan het knooppunt Wommelgem - zijn intussen reeds gerealiseerd of meer in detail onderzocht. Deze corridor zal verder als een hoogwaardige openbaarvervoersas worden uitgebouwd om zo een snelle verbinding te voorzien tussen het centrum van Antwerpen, de dienstenzone Antwerpse Poort, de Groenpool en op langere termijn de Lage Keer. Op basis van eerdere inzichten is thans een meer concreet voorstel uitgewerkt met een afzonderlijke redenering voor tram en bus, steeds vertrekkend van de knoop Foorplein ('centrum Antwerpen'). Een hoofdtoegang voor het openbaar vervoer wordt voorzien op de dienstenzone.

Uit het overleg en na agendering in de vervoerregioraad van 23 oktober 2021 mag worden geconcludeerd dat er een akkoord is over het voorstel en de vermelde varianten. In een volgende stap zal dit ruimer worden vertaald in de studie 'corridor E313 (Antwerpen-Lummen)' door Antwerpen en Limburg. Bij de opmaak van het GRUP Groenpool Antwerpen zal hiermee ook steeds worden rekening gehouden. Daarnaast werd afgesproken dat De Lijn in 2022 een haalbaarheidsonderzoek of MKBA opstart voor de HOV-as om tot uitspraken te komen over de verschillende varianten. Bijzondere aandacht zal gaan naar het westelijk deel, varianten voor de tram, mogelijke snelbus en de verlenging tot aan de dienstenzone en verder tot Oelegem en/of Massenhove.

Fietssnelweg. In het Antwerps fietssnelwegennetwerk (MB 15 maart 2018) zijn er enkele verbindingen die de stad Antwerpen met de gemeenten Wommelgem en Ranst verbinden. Dit netwerk is nog niet vervolledigd en het zal met de geplande projecten en de realisatie van de Groenpool Antwerpen verder worden bijgesteld en uitgebouwd. Op basis van overleg met de mobiliteitspartners (AWV, MOW, provincie Antwerpen en de betrokken gemeenten) werd er een voorlopig ontwerp-tracé voor de fietssnelwegen uitgewerkt, inclusief een voorstel tot een gefaseerde ontwikkeling die afgestemd is op de andere mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebiedsprogramma en met lopende/geplande projecten in de directe omgeving, waaronder het Safi-fietspad in Ranst. In een

volgende fase wordt het overleg verder gezet en zal vanuit het departement MOW de procedure voor de wijziging van het fietssnelwegennetwerk worden opgestart.

Relatie met het onderliggend wegennet > gescheiden systeem. In de beslissing van 18 december 2020 werden een verbeterde bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming, de optimalisatie van de verschillende netwerken, het verminderen van aantal gevaarlijke punten en verschuiving van de *modal shift* naar alternatieven naar voren geschoven. In het overleg in 2021 werd verder de relatie gelegd met verschillende lopende (lokale) projecten zoals de brug B5 (Wommelgem), de brug aan de Vaartstraat, Bistweg, Nieuwe Maasweg in Ranst, de Stokerijstraat (brug N112), Turnhoutsebaan in Wijnegem en de vrachtroutes doorheen centrum van Zandhoven. Deze oefeningen hebben geleid tot een (richtinggevende) kaart 'gescheiden ontsluitingssysteem' uitgetekend. Deze kaart biedt voldoende basis voor het verdere overleg, de planning en het onderzoek van de verschillende infrastructuurprojecten. De voorstellen werden op 23 oktober 2021 ook voorgesteld op de vervoerregioraad Antwerpen. Er wordt in het indicatieve kaartmateriaal rekening gehouden met een gescheiden (economisch) ontsluitingssysteem. De concrete uitvoering en daarbij horende verantwoordelijkheden moeten nog verder worden uitgeklaard.

Dienstenzone Antwerpse Poort. De dienstenzone Antwerpse Poort wordt als een voorstadspoort ingericht en zal tevens functioneren als de hoofdtoegangspoort voor de Groenpool Antwerpen. Ze kent een regionale oriëntatie en is een grootstedelijke pool met een Park & Ride. In het overleg is overeengekomen om de verdere ontwikkeling van de dienstenzone Antwerpse Poort te koppelen aan het planningsproces voor de Groenpool. Ook voor de dienstenzone wordt toegewerkt naar een gescheiden (economisch) ontsluitingssysteem in twee fasen, met in elke fase een specifiek programma. Verder van belang is de vernieuwing van de concessie voor de dienstenzone in 2023.

Verkeerswisselaar E313/A34 te Ranst. In het verleden werd reeds onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor een vervollediging van de verkeerswisselaar. Op de plenaire vergadering voor het GRUP Zwaaiikom/Ranst en het onderzoek naar de Groenpool Antwerpen in 2018 wierpen verschillende actoren de vraag opnieuw op (met name de gemeenten). Ook in het kader van de provinciale studie voor de Middenkempen kwam dit voorstel terug naar boven. Binnen het complex project De Nieuwe Rand is afgesproken dat in 2022/2023 de noodzaak aan een eventuele vervollediging en de positionering van de verkeerswisselaar binnen het hoofdwegennet onderzocht en doorgerekend (verkeersmodellen) wordt, en komen mogelijke varianten zoals aanpassingen aan de bestaande wisselaar aan bod. Tegelijk zal in het kader van de Groenpool Antwerpen meer gedetailleerd worden nagegaan op welke wijze de verkeerswisselaar en de directe omgeving landschappelijk kan worden geïntegreerd binnen de Groenpool, en wordt nagegaan welke ruimtelijke inpassingsmogelijkheden er zijn voor een eventuele openbaar vervoersas, fietssnelweg, leidingen....

C. SPOOR OPEN RUIMTE

Met de beslissing van 18 december 2020 werden verschillende acties rond de open ruimte mogelijk gemaakt, grotendeels verbonden aan de Groenpool Antwerpen, een belangrijke schakel van een groene gordel rond Antwerpen. Het is dan ook steeds van belang om de relatie met de directe omgeving te leggen en te zorgen voor een landschappelijk-ecologische integratie.

C1. ALGEMEEN SPOOR OPEN RUIMTE

In de uitwerking werd voor dit spoor een specifiek overleg gevoerd op verschillende niveaus en met verschillende detailgraad. Hierbij is enerzijds een thematische verdieping voor water / Blue deal (drinkwater, grondwater, oppervlaktewater, waterkwantiteit, waterkwaliteit, ...), landbouw en bos (inclusief mogelijkheden voor bosuitbreiding in zes zoekzones) gebeurd en werden de conclusies vertaald in de actuele voorstellen. Ook de relatie met actuele (sectorale) inzichten en beleidsopties

zijn gelegd zoals het stroomgebiedbeheerplan voor water, de landbouwgegevens (via een Landbouwimpactstudie of LIS) of de opties rond bos.

Anderzijds werden alle (mogelijke) deelprojecten concreter gemaakt en werd een onderzoekstraject voor een mogelijk waterspaarbekken te Oelegem opgestart. Ter ondersteuning en om steeds relaties te blijven leggen met de andere sporen, zodat andere opties niet worden gehypothekeerd, werd een 'praatkaart' opgemaakt en bijgehouden door het studiebureau Sweco (in opdracht van het departement Omgeving). De synthese van deze oefening of de vertaling van deze thema's gebeurde aan de hand van een 'programmakaart Groenpool Antwerpen' voor het GRUP.

C2. DEELPROJECTEN SPOOR OPEN RUIMTE

Kapelleveld 2. Voor het signaalgebied Kapelleveld 2 (Wommelgem) werd reeds in 2015 een visie uitgewerkt. Het betreft qua bestemming een industriegebied, dat echter niet meer als bedrijventerrein zal worden ontwikkeld omwille van de waterproblematiek. De Vlaamse Regering besliste hierover in het kader van de signaalgebieden (reeks 1) en legde in 2015 en in 2018 de relatie met het planningsproces rond het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst. Uit het meer recente overleg met name met de gemeente Wommelgem is gebleken dat de directe koppeling met de overzijde Jacobsveld niet langer moet worden aangehouden. Voor het signaalgebied is overeengekomen geen verdere woonontwikkeling in dit gebied te plannen, en aansluitend bij de bouwmeesterscan die de gemeente heeft laten opstellen in 2020-2021 het gebied als open ruimte verder te vrijwaren.

Tappelbeek. In 2018 werd reeds beslist om het door de Raad van State vernietigde GRUP 'Vallei van de Tappelbeek in Broechem' te integreren in het GRUP voor de Groenpool Antwerpen. Hierbij worden een signaalgebied, andere delen van de vallei en de ecologische verbinding Zwaaiikom/Ranst meegenomen.

Golfterrein Bossenstein. Als gevolg van het afleveren van een planologisch attest is in het verleden een GRUP opgestart voor het bestaande golfterrein Bossenstein. Een deel van het plangebied (1,3 ha) maakt deel uit van het VEN-gebied 'Bos van Ranst'. Het plan zou die zone uit het VEN-gebied halen en een andere locatie als compensatie voor dat VEN-gebied aanduiden. Het planMER werd goedgekeurd (16 juli 2018). Dit proces heeft echter niet tot definitieve goedkeuring geleid: de ontwikkeling van het golfterrein en de omgeving wordt in het planningsproces Groenpool Antwerpen opnieuw bekeken.

D. AFWEGING ZWAAIKOM / RANST

In de beslissingen van de Vlaamse Regering over het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) van 17 juli 2015 en 18 december 2020 werd de Zwaaiikom/Ranst behouden als een bedrijventerrein en werd aangegeven dat er bijkomend onderzoek en overleg nodig was om een actueel zicht te krijgen op de economische, mobiliteits- en open ruimte aspecten. Tegelijk werd er verder opdracht gegeven om de mogelijkheden na te gaan voor een alternatieve optie in de vorm van een waterspaarbekken. Hiervoor diende er tevens een ecohydrologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

D1. ONDERZOEK WATERSPAARBEBKEN OELEGEM

De Vlaamse regering besliste op 18 december 2020 om mogelijke alternatieven voor deze locatie te onderzoeken, waaronder voorstellen van waterleidingbedrijf water-link om de terreinen van Zwaaiikom/Ranst in te zetten in het kader van de Blue Deal, met name in de strijd tegen de droogte en zoektocht naar ruimte voor water. Het zou gaan om de inplanting van een nieuw waterspaarbekken (te Oelegem, wat zou aansluiten bij het bestaande bekken aan de overzijde (zuidkant) van de E313. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan de 'Strategische Planning voor Waterbevoorrading' in Vlaanderen (VMM) en de 'Uitwerking van een reactief afwegingskader voor

prioritair watergebruik tijdens waterschaarste' (VMM, 2021). Belangrijk bij de afweging voor de locatie van een spaarbekken is de mogelijkheid tot bundeling van een aantal voorzieningen op vlak van drinkwater en daarmee ook de reductie van de kosten voor de aanleg.

In de loop van 2021 werd in relatie tot het overleg spoor open ruimte van het gebiedsprogramma door water-link een studie opgestart met verschillende doelen. Er werden twee 'extreme' alternatieven geformuleerd die vervolgens naast het voorstel voor het bedrijventerrein (2018) werden gelegd. De mogelijke impact van de realisatie van de drie alternatieven zijn op een gelijkaardige wijze in kaart gebracht zodat de conclusies een globale afweging mee mogelijk konden maken.

D2. CONCLUSIES VANUIT HET OVERLEG

Op basis van de plenaire vergadering over het ontwerp GRUP voor een watergebonden bedrijventerreinen Zwaaiikom/Ranst in 2018, op basis van het gevoerde onderzoek en het overleg dat daarop volgde, waaronder ook een bijkomend overleg van het DB ENA (20 oktober 2020) en het planningsproces voor de concretisering van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst in 2021 werden alle argumenten voor de verdere toekomst van deze plaats voor elk van de drie inhoudelijke sporen opgesomd en als dusdanig voorgelegd in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen (25 oktober 2021).

In het overleg in 2020-2021 rond het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst en voor het complex project De Nieuwe Rand, voorheen Oostelijke Verbinding, (bilateraal en werkbanken), bleek het draagvlak vanuit de meeste actoren voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein op deze locatie klein. De verschillende conclusies en argumenten werden op 25 oktober 2021 in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen voorgelegd aan alle kernactoren. Gelet op de verschillende aspecten is een ontwikkeling als bedrijventerrein op korte of middellange termijn niet realistisch, deze moet immers nog voorafgegaan worden door de vereiste infrastructuurwerken om de zone te kunnen ontsluiten en de moeten voldoende groot zijn om de mobiliteit gegenereerd door het bedrijventerrein te kunnen opvangen. Een directe aansluiting op de verkeerswisselaar is immers uitgesloten, mede omwille van de afstandsregels, de technische aspecten (en bijhorende kosten) en de impact ervan (versnippering). In de huidige situatie is het bijgevolg niet mogelijk om in functie van de mobiliteit een bijkomend bedrijventerrein in deze zone te ontwikkelen.

De nood aan watergebonden bedrijventerreinen in de regio wordt erkend, maar er is een groter aantal argumenten voor een ontwikkeling van de Zwaaiikom/Ranst als een waterspaarbekken (ook in relatie tot de ecologische kwetsbaarheden van het gebied) en een (toegankelijke) plek die binnen de Groenpool Antwerpen kan worden geïntegreerd. Er blijkt een groter draagvlak voor het voorstel van een waterspaarbekken op deze plaats, nabij een bestaand bekken en ingepast in een strategie rond het Antwerpse drinkwaternetwerk, in tegenstelling tot de piste om de zone te ontwikkelen tot een terrein voor watergebonden bedrijvigheid. Gelet op het eerdere onderzoek, de globale milieufweging en de mobiliteitsargumenten is er onvoldoende kans op een ontwikkeling van een bedrijventerrein op de korte noch middellange termijn.

Uit bovenstaande blijkt dat beleidsmatig best wordt geopteerd voor een waterspaarbekken op deze plaats en dat daarvoor een specifiek planningsproces moet worden opgestart. Na afweging van de verschillende argumenten in verschillende vergaderingen van het Dagelijks Bestuur ENA is er een consensus bereikt aangaande de verdere toekomst van deze zone, die tevens past in een globale aanpak van de verschillende ENA projecten zoals bijvoorbeeld Insteekhaven Lummen, Poort West-Limburg, Genk Zuid-West of Genk-Zuid/Termien,...in het ENA-programma en waarover de Vlaamse regering regelmatig wordt geïnformeerd. De ontwikkeling van de verschillende deelprojecten in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst volgens de drie sporen gebeurt parallel en vanuit een geïntegreerde aanpak. Dit wil zeggen dat de realisatie van de Groenpool Antwerpen of de

spaarbekkens te Ranst geen afbreuk doet aan doelstellingen rond de economische ontwikkeling of op vlak van mobiliteit binnen het ENA.

E. AFSTEMMING MET PROJECTEN IN DE OMGEVING

Zoals in de beslissing van 18 december reeds werd aangegeven is een permanente afstemming en coördinatie van het gebiedsprogramma met de andere processen en projecten in de omgeving cruciaal. Dit komt in het overleg, met name in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen steeds aan bod. Enkele relevante zaken worden hier verder opgesomd.

complex project De Nieuwe Rand (zie ook spoor mobiliteit algemeen). De input vanuit het overleg werd verwerkt in een ontwerp ambitedocument, dat op 30 november 2021 aan de werkbankleden van het Haventracé werd toegelicht. In deze presentatie werden de antwoorden op een aantal vragen verduidelijkt, werden er (niet) te onderzoeken voorstellen opgesomd, Begin 2022 was er ruimte voor verdere verdieping en na de verwerking van deze input werd vervolgens een einddocument van de ambitiefase neer gelegd. Begin 2022 werd er een studiebureau aangesteld door AWV dat de onderzoeksfase (2022/2023) begeleidt. De alternatievenonderzoeksnota wordt in september/oktober 2022 in publieke consultatie gelegd. Verdere afstemming en verfijning van de opties zal in nauw overleg gebeuren.

Tweede spoorontsluiting; Het planningsproces voor de Tweede spoorontsluiting van de zeehaven Antwerpen werd nog niet opgestart in 2021. Verdere afspraken met TUC-rail over de afstemming met het gebiedsprogramma zullen worden gemaakt van zodra dit proces wordt hernomen (najaar 2022).

Leidingstraat Antwerpen-Ruhrgebied. Het planningsproces volgens de geïntegreerd procedure (GRUP) loopt. Het openbaar onderzoek werd afgerond, en alle adviezen en inspraakreacties werden verwerkt. Daarnaast werden aanvullende adviezen ingewonnen en heeft verder overleg plaats gevonden. Zo ook voor de afstemming met de opties van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA). Dit leidt voor de leidingstraat tot geoptimaliseerde tracékeuzes en een bijgestelde procedure die afzonderlijk aan de Vlaamse Regering zullen worden voorgelegd. Voor de verschillende deelprojecten kan de verdere planning synchroon verlopen en zal er waar de leidingstraat mogelijkerwijze passeert kunnen worden rekening gehouden, wat met name ook voor de Lage Keer potenties biedt.

SP Kleine Nete. De resultaten van de workshops en uitwerking van klimaatprogramma's, onder andere op vlak van mogelijkheden voor bosuitbreiding werden geïntegreerd in voorliggend voorstel voor de Groenpool Antwerpen. De verdere concretisering en realisatie zal ook mee in het vervolg van het realisatietraject van de Groenpool worden meegenomen.

SP Antwerpse Zuidrand (BORAZ). Over de visie, het actieprogramma en de verdere werking van de Antwerpse Zuidrand heeft de Vlaamse Regering op 8 oktober 2021 beslist samen met de andere betrokken besturen en partners. Hierbij werd er rekening gehouden met de opties voor het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst. Bij de verdere uitvoering zal verder overleg nodig zijn om de verschillende acties af te stemmen, met name in de gemeente Wommelgem.

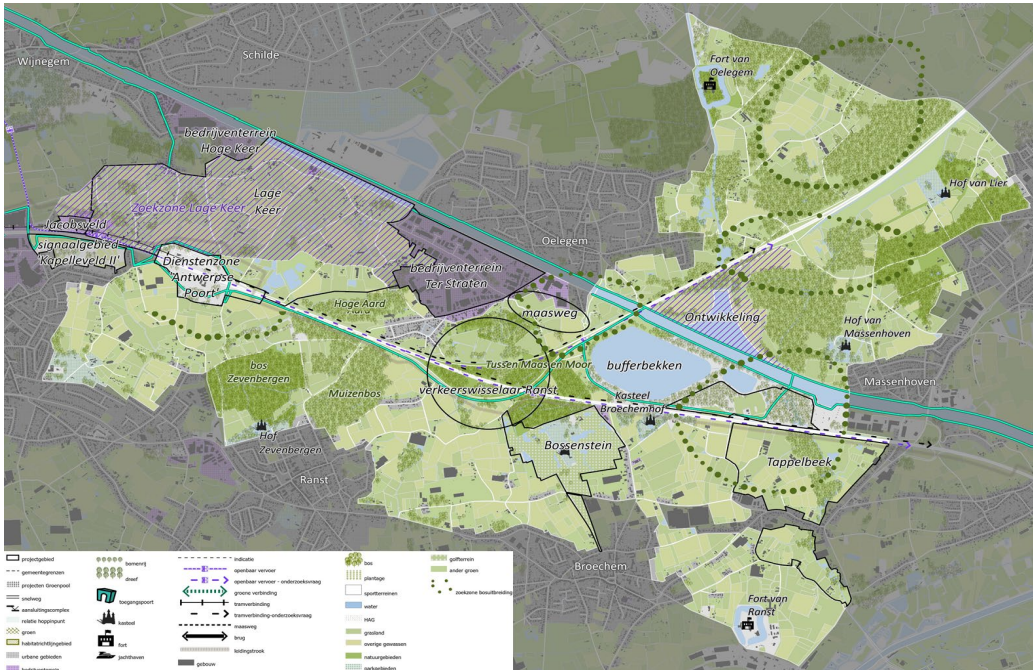
Vallei Groot Schijn – integraal project. In het ontwerp derde stroomgebiedbeheerplan dat momenteel ter vaststelling voorligt bij de Vlaamse Regering, wordt de opstart voorzien in 2022 van het Integraal project Groot Schijn door het bekkensecretariaat Benedenscheldebekken. Dit project ging recent van start.

F. GROENPOOL ANTWERPEN

Op basis van het overleg en met name de conclusies die werden besproken in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen en in het Dagelijks Bestuur ENA werd in uitvoering van de beslissing van 2020

nagegaan welk programma in het GRUP Groenpool Antwerpen kan worden vertaald. Hiertoe stelde studie bureau Sweco (in opdracht van het departement Omgeving) een programmakaart op. Met deze kaart werd tevens de contour van de Groenpool vastgelegd. Volgende deelprojecten en thema's maken deel uit van het voorgestelde programma:

- eerder beslist: Kapelleveld 2 (6) en Tappelbeek (14)
- opgenomen op basis van overleg (andere sporen): deel van Ter Straten (3), dienstenzone Antwerpse Poort (7), openbaar vervoersas E313 (OV) – oost (9), fiets snelweg (10), Nieuwe Maasweg (12), golfterrein Bossenstein,
- te vertalen vanuit thematische analyses: water, landbouw, bos.....



Programmaelementen Groenpool Antwerpen:

- Waterbekkens Ranst
- Kapelleveld 2
- dienstenzone Antwerpse Poort
- HOV-as (bepaalde delen)
- fiets snelweg
- deel van Ter Straten en Nieuwe Maasweg te Ranst
- Groenpool Antwerpen
- Tappelbeek
- Golf Bossenstein
- Forten Oelegem en Ranst
- Bestaande bossen en zoekzones uitbreiding
-

thematische conclusies: bos, landbouw, water en erfgoed

Figuur 2. actuele programmakaart Groenpool Antwerpen, departement Omgeving (Sweco), augustus 2022 -

Het beleidsdomein Omgeving wordt door de Vlaamse Regering belast met de coördinatie en uitwerking van de globale planning en realisatiestrategie. In het overleg 'spoor open ruimte' wordt deze strategie gezamenlijk verder concreet gemaakt, teruggekoppeld en afgestemd met de sporen en deelprojecten rond economie en mobiliteit en worden heel wat onderwerpen voor de verdere realisatie en de fasering van de verschillende acties meer in detail bekeken.

In een volgende stap zal vertrekkende van het goedgekeurde aangepaste gebiedsprogramma met het voorstel voor de Groenpool Antwerpen het planningsproces (GRUP) volgens de geïntegreerde procedure formeel worden opgestart. Dit omvat allereerst het uitwerken van de startnota, procesnota en de publieke consultatie.

Verder zal de inrichting van de Groenpool worden bekeken en zullen thematische ambities geobjectiveerd worden: voorstellen van concrete bouwstenen en inrichting (landschapsplan, met name voor een aantal specifieke plaatsen) en voor een toekomstig beheer (inclusief een gerichte procesbegeleiding) en communicatie. Tegelijk worden er, in relatie tot in te zetten instrumenten, acties voor de realisatie uitgewerkt. De realisatiestrategie zal vanuit het beleidsdomein Omgeving worden gecoördineerd en bevat volgende onderdelen:

- gefaseerde realisatie van de Groenpool Antwerpen met zowel prioritaire ingrepen op korte termijn, inzet van instrumenten, definiëren van mogelijke bovengrenzen, en maatregelen op langere termijn;
- uitwerken van voorstellen voor ontsnippering;

- aanpak realisatie, inclusief fasering (<> Blue Deal, bosuitbreiding, klimaatgordel), mogelijkheden voor financiering via overeenkomsten met variabele teller (verwerving grondenbank, inrichting via landinrichting Spoor 2);
- kader met voorstellen aanpak voor van compensaties (bos en natuur), met duidelijker inzicht in 'initiatiefnemers' projecten mobiliteit en economie en met principes voor samenwerking en samenwerkingsovereenkomst(en). Hierbij zal ook (juridisch) worden nagegaan of de 'compensaties' kunnen passen in een procedure van hoogdringendheid wegens groot openbaar belang (in beeld brengen van procedure(s) + voor- en nadelen);
- aanpak naar beheer en organisatie op langere termijn;
- cumulatieve effecten voor verschillende functies zoals ook landbouw

Als specifiek luik in de realisatiestrategie zullen zoals beslist op 18 december 2020 samen met de Vlaamse Landmaatschappij voorstellen voor een gebiedsspecifieke lokale grondenbank Wommelgem/Ranst worden uitgewerkt, vertrekkend ook van de vragen die zich voordoen, i.f.v. de **realisatie van de verschillende open ruimtedoelen in het gebied**, inclusief ten behoeve van de compensaties. Hiervoor zijn er **verschillende uitgangspunten en acties** geformuleerd.

- Voor het verwerven van gronden kan een lokale grondenbank opgestart worden.
- Binnen het project (en binnen een grondenbank) wordt prioriteit gegeven aan professionele landbouw.
- Betreft vrijwillige aankoop van gronden in projectgebied en eventueel ruilgronden in zoekgebied.
- In een later stadium is wellicht meer gedetailleerd voorbereidend onderzoek nodig onder vorm van een landbouweffectenrapport (LER). Dit hangt samen met het GRUP dat wordt opgemaakt.
- Afstemming met bestaande grondenbanken aangewezen (Blue Deal, instandhoudingsdoelstellingen (IHD), Sigma, bosuitbreiding)
- Eventueel kunnen in een volgende fase instrumenten uit het decreet LI ingezet worden (spoor 2) voor het ruilen van percelen, herverkavelen, infrastructuurwerken enz.
- Hiervoor is er ook steeds een initiatiefnemende overheid en financiering nodig.
- Op vraag van en gefinancierd door een initiatiefnemer (lokaal bestuur of Vl. Overheid)
- Financiering gelinkt aan het doel van de grondverwerving (bv. bosuitbreiding, bv. natuurcompensaties bij aanleg infrastructuur)
- Voorstellen worden uitgewerkt als er duidelijkheid is over initiatiefnemers (financierders) en concrete behoefte aan (ruil)gronden, cfr. aanpak Nieuwe Maasweg Ranst

Tot dit alles zullen het Agentschap Natuur en Bos en het departement Omgeving in 2022 gezamenlijk een studieopdracht uitschrijven. Deze opdracht kan als vervolgtraject op de eerdere studie Groenpool (2018) worden aanzien. Bijgevolg zal deze opdracht qua timing gekoppeld worden aan de timing van de opmaak van de startnota voor het GRUP Groenpool. De opvolging van de studieopdracht zal binnen het werkoverleg spoor open ruimte verlopen.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

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

Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

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.

4. 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 overleg (bilateraal, per spoor) en de coördinatie dat door het departement Omgeving wordt georganiseerd zal worden voortgezet voor de afstemming en coördinatie van de verschillende sporen en projecten. Ook zal werk worden gemaakt van een overzicht van de verschillende acties en beslispunten in een geïntegreerd actieprogramma. Er wordt getracht maximaal met de verschillende lopende studies en processen af te stemmen. Daartoe zal er het nodige overleg worden georganiseerd met de studie bureaus die zijn aangesteld voor het transport-economisch onderzoek van het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen en het complex project De Nieuwe Rand. De conclusies en de link met de andere deelprojecten in het gebiedsprogramma (ook op vlak van fasering) worden afgestemd en mee geagendeerd in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen. Het planningsproces voor het GRUP Groenpool en de waterspaarbekkens te Ranst zal tevens gestart worden. Tot slot zal er over dit alles periodiek worden teruggekoppeld aan het Dagelijks Bestuur ENA. Hier wordt ook toegezien op de besluitvorming en realisatie van de verschillende andere projecten in het ENA-programma zoals de Insteekhaven Lummen, Poort West-Limburg, Albertknoop, leidingstraat. Over de voortgang van dit geheel wordt de Vlaamse regelmatig geïnformeerd, zoals recent in de mededeling van 8 juli 2022.

In de voorbije periode kon er met de lokale besturen gesproken worden, maar er is nog geen initiatief genomen om met de bredere groep van (lokale) stakeholders te gaan overleggen over de scope van het gebiedsprogramma, met name het deel rond de Groenpool waar nu een en ander meer concreet zal worden. Er zal een processtructuur worden uitgewerkt en uitgevoerd om dat debat effectief op gang te trekken. Voorstellen worden in eerste instantie uitgewerkt in een procesnota voor het planningsproces.

5. DOCUMENTEN EN BIJLAGEN

Bij deze nota hoort de volgende bijlage:

- Toelichtende nota met betrekking tot de goedkeuring van het bijgestelde gebiedsprogramma 'ENA Wommelgem/Ranst', Groenpool Antwerpen en de verdere aanpak

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering

neemt kennis van de resultaten en conclusies van het overleg over het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA), herformuleert en hergroepeert de beslispunten in haar beslissing van 18 december 2020 (VR 2020 1812 DOC.1521/1) en beslist om:

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 voor Mobiliteit en Openbare Werken te belasten met de verdere integratie en afstemming van de mobiliteitsprojecten uit het gebiedsprogramma met het complex project De Nieuwe Rand;
3. de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten om:
 - a. samen met de direct betrokken actoren een haalbaarheidsonderzoek (MKBA) op te starten voor de HOV-as langsheen de E313 om zo tot uitspraken te komen over de verschillende varianten, een gefaseerde aanpak te komen voor de uitvoering en verdere besluitvorming hierrond voor te bereiden. Bijzondere aandacht gaat naar het westelijk deel (stuk Antwerpen), de varianten voor de tram en de verlenging tot aan de dienstzone, de inrichting van een kwaliteitsvolle halte op de dienstzone Antwerpse Poort, de snelbus, de eventuele verlenging van de HOV in het oosten tot Oelegem en/of Massenhoven;
 - b. in het onderzoek naar de haalbaarheid en de herziening van de concessies en vergunningen de verschillende inrichtingselementen uit het voorliggende programma van de dienstzone mee te integreren en te vertalen in de verdere planning;
 - c. de opdracht te geven aan de bevoegde diensten om in samenspraak met de provincie en andere betrokken partners tijdig de procedure voor de wijziging van het fietssnelwegennetwerk (met betrekking tot route F5 en F107) op te starten.
4. de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te belasten met de voortzetting van de coördinatie van het overleg en de afstemming tussen de drie sporen, de deelprojecten en de projecten bij de uitwerking van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst;
5. de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving te belasten met
 - a. het concretiseren van een strategie voor de inrichting, realisatie en beheer van de Groenpool Antwerpen, in overleg met de verschillende openruimtegebruikers;
 - b. het opstarten van een planningsproces voor de Groenpool Antwerpen, rekening houdend met de conclusies uit het onderzoek en in overleg met de verschillende openruimtegebruikers;
 - c. het uitwerken met betrokken actoren van voorstellen voor het gebundeld inzetten van instrumenten voor de thema's water, natuur/bos, landbouw, erfgoed, recreatie, en voorstellen ter uitvoering van het beleid inzake ontsnippering, faunaverbindingen en Blue Deal;
 - d. de voorbereiding van een gebiedsspecifieke grondenbank Wommelgem/Ranst voor de Groenpool en omgeving in functie van de realisatie van de verschillende open ruimte 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 onderzoeken naar de mogelijke invulling, afbakening en ontwikkeling voor de bedrijventerreinen in de ruimere omgeving en met name binnen het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA deelprojecten Lage Keer, Hoge Keer, Ter Straten en Jacobsveld) af te ronden en het onderzoek en de resultaten mee te vertalen in besluitvorming en na te gaan welke herbestemmingen en bewarende maatregelen nodig zijn voor een operationele strategie opdat er maximaal op de ontwikkeling van deze cluster kan worden ingezet;
7. te bevestigen dat de Zwaikom/Ranst niet geschikt is voor verkeersgenererende activiteiten en alzo niet langer in aanmerking komt om te ontwikkelen als een bedrijventerrein, en te opteren voor de inplanting van een waterspaarbekken; de minister bevoegd voor Omgeving zal worden gelast om hiervoor versneld een afzonderlijk planningsproces op te starten; aan de initiatiefnemer zal worden gevraagd alle alternatieven verder af te wegen, de relatie met het spaarbekken Broechem na te gaan en maximale inspanningen te doen om deze voorziening als een toegankelijke en waardevolle toevoeging in de Groenpool landschappelijk te integreren.

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

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

Jo BROUNS