



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

BIJLAGE BIJ DE NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING –

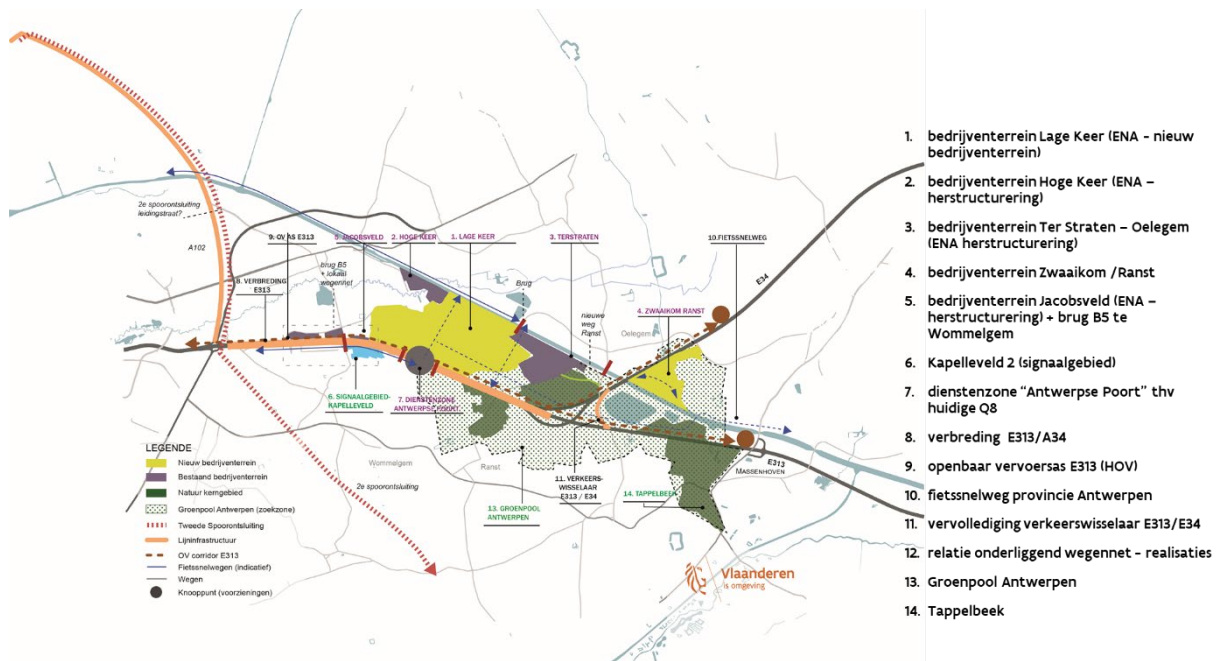
**TOELICHTENDE NOTA MET BETREKKING TOT DE GOEDKEURING VAN HET BIJGESTELDE
GEBIEDSPROGRAMMA 'ENA WOMMELGEM/RANST', DE GROENPOOL ANTWERPEN EN DE
VERDERE AANPAK**

1. SITUERING

1.1 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 over de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerreinen aan de noordzijde van de E313 te Wommelgem/Ranst en voor de ontsluiting ervan.¹ Met de beslissing van 20 juli 2006 werd aansluitend groen licht gegeven voor het opstarten van een aantal onderzoeken, waaronder ook voor dit gebied. In de periode 2008-2009 werd dan ook een eerste onderzoek verricht. Dit proces werd in 2010 evenwel opgeschort omdat in de eerste plaats verder moest worden aangetoond hoe het gebied kon worden ontsloten. Op 17 juli 2015 herbevestigde de Vlaamse Regering de visie en het beslispunt van 2004. Aansluitend werd toen voor Wommelgem/Ranst een indicatief ruimtelijk programma goedgekeurd. Ook werd de minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, 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.

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



Figuur 1 gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA), BVR 18 december 2020

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 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. (zie figuur 1)

Daarnaast besliste de Vlaamse Regering om:

- Zwaikom/Ranst, de verkeerswisselaar en Tappelbeek (Broechem/Ranst) mee op te nemen in het gebiedsprogramma;
- de mobiliteitsprojecten te integreren in het complex project De Nieuwe Rand (Oostelijke verbinding),
- een planningsproces op te starten voor het spoor open ruimte en de resultaten van het ecohydrologisch onderzoek en het onderzoek voor een waterspaarbekken te verwerken, met behoud van alle benodigde vrijheidsgraden voor de verdere afbakening van mobiliteits-economische functies voor de andere deelprojecten;
- een strategie uit te werken 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 en deze voor te leggen voor besluitvorming;
- een gebiedsspecifieke grondenbank Wommelgem/Ranst op te starten 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;

- een onderzoek op te starten voor een mogelijke invulling, afbakening en ontwikkelingsmethodiek voor de verschillende bedrijventerreinen in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA).

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 werd 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 Insteekhaven Lummen, Poort West-Limburg, Genk Zuid-West of Genk-Zuid,... 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.

1.2 GEVOERD PROCES / 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.

Eenzijds werd er vanuit het departement Omgeving per spoor overleg gevoerd met de verschillende kernactoren van de verschillende beleidsniveaus.

- Vlaamse actoren
 - economie – Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen, nv De Vlaamse Waterweg
 - open ruimte – Agentschap Natuur en Bos, Vlaamse Landmaatschappij, water-Link, Vlaamse Milieu Maatschappij, Departement Landbouw en Visserij.
 - mobiliteit – departement voor Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn
- provincie Antwerpen – afstemming fietssnelweg en mobiliteit
- gemeenten Wommelgem en Ranst
- terugkoppeling Wijnegem en Zandhoven en met de stad Antwerpen met name voor spoor mobiliteit
- terugkoppeling Zandhoven voor spoor economie

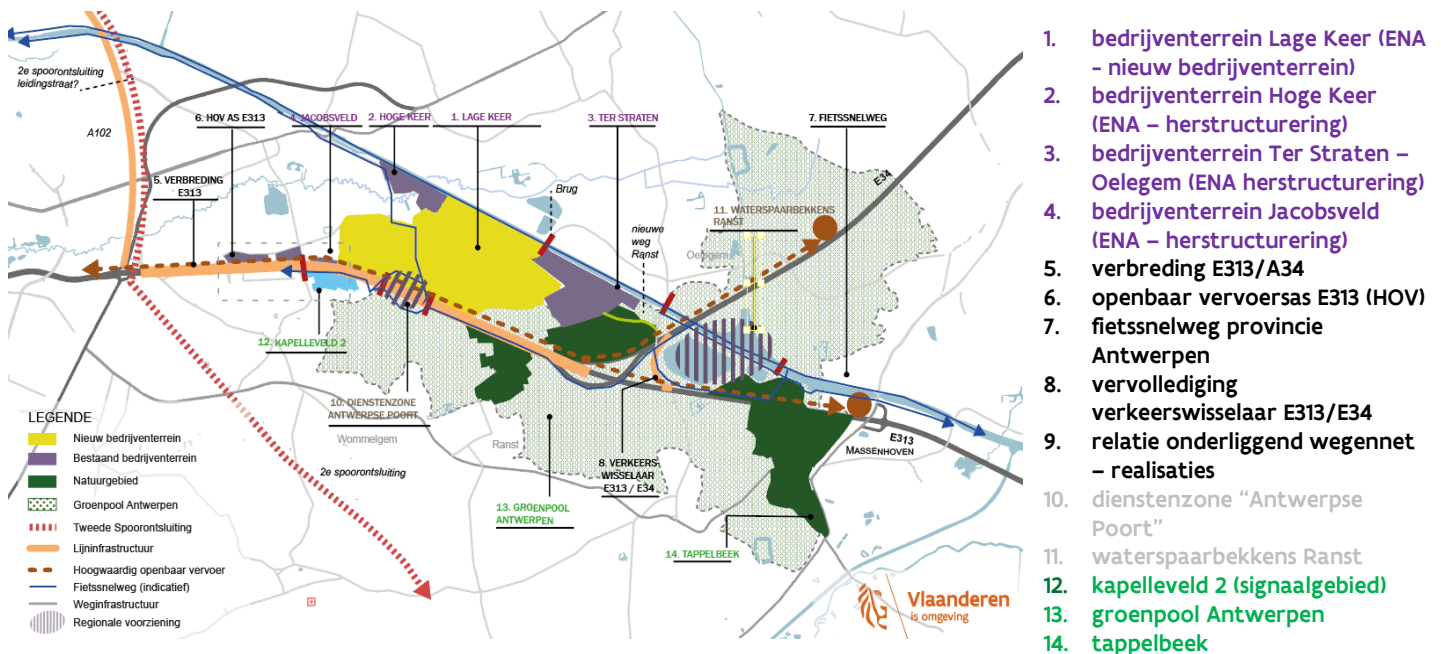
Vanuit de afstemming met de projecten in de omgeving werd onder andere expliciet gekeken naar de interactie met (zie hoofdstuk 4):

- het complex project De Nieuwe Rand (voormalig Oostelijke Verbinding)
- de Leidingstraat Antwerpen-Ruhrgebied
- de Tweede Spoorontsluiting Zeehaven Antwerpen,
- de (water-)Leidingstraat Viersel – Walem,
- de strategische projecten Kleine Nete en Zuidrand Antwerpen (BORAZ)
- bepaalde thema's zoals water, landbouw en bos werden meer in detail in kaart gebracht

Daarnaast werd in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen 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 kaartoefeningen 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. GEBIEDSPROGRAMMA WOMMELGEM/RANST – PROJECTEN (14)

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



Figuur 2 bijgesteld gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA), september 2022

2.1 SPOOR ECONOMIE

2.1.1 algemeen spoor economie

Voor wat betreft het spoor economie werd 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. In 2021 en 2022 werd dit verder uitgewerkt, vertrekkende van een zogenaamde ‘totaalbenadering’:

- Herstructurering omliggende terreinen en ontwikkeling Lage Keer zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden;

- lange tijdspanne maakt acties in zachte sfeer en minnelijke verwervingen mogelijk (actief grond- en pandenbeleid);
- vergroten van de 'speelruimte' – wisselwerking nieuw te bestemmen terrein en herlocalisaties;
- opbouwen maatschappelijk draagvlak;
- monitoring en zicht op aanbod > opdracht VLAIO voor gans het ENA (opgestart);
- toepassen van actuele principes voor inrichting en beheer bedrijventerreinen.

Het actueel onderzoek 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 oplevering is voorzien voor najaar 2022. De studie betreft een beperkte analyse vanuit transport-economisch oogpunt met volgende elementen:
 - Uitwerken en analyseren van verschillende scenario's met het oog op wenselijkheid en haalbaarheid;
 - factoren waarmee rekening dient te worden gehouden o.a.:
 - (verwachte) evolutie van de wereldhandel (macro-economische trends)
 - trends en (technische) ontwikkelingen rond verduurzaming (internationaal) transport;
 - toekomstig ruimtegebruik voor watergebonden activiteiten;
 - toekomstige ontwikkelingen in het projectgebied Wommelgem/Ranst en ruime omgeving;
 - te onderzoeken scenario's:
 - consolidatiepunt bundeling goederenstromen uit het achterland i.f.v. *outbound* maritieme stromen vanuit Antwerpse haven en vice versa
 - (hoofdzakelijk) watergebonden terrein, beoogd voor Europese distributie en VAL-activiteiten
 - zeehavenondersteunende cluster m.b.t. materialen-recyclage of eventueel maritieme dienstverlening.
- 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 vanaf 2023 verder voorbereid mede 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 studie bureaus zullen worden uitgewisseld.

2.1.2. deelprojecten spoor economie ²

Afhankelijk van de resultaten van het onderzoek zal er voor de deelprojecten in het economisch spoor in het gebiedsprogramma een planningsproces worden opgestart, 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) (1)

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) (2)

Het bestaande bedrijventerrein Hoge Keer in Wommelgem wordt in het onderzoek van VLAIO over de herstructurerings (deel B) opgenomen.

bedrijventerrein Ter Straten – Oelegem (ENA - herstructurering) (3)

Het bestaande bedrijventerrein Ter Straten in Ranst wordt in het onderzoek van VLAIO over de herstructurerings (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 (11)

Betreffende de Zwaaikom/Ranst werd een globale afweging gedaan over de verdere ontwikkeling die verder in deze nota aan bod zal komen (zie hoofdstuk 3).

bedrijventerrein Jacobsveld Wommelgem (ENA – uitbreiding) (4)

In onderling overleg met de gemeente Wommelgem werd besloten het bedrijventerrein Jacobsveld niet aan het GRUP Groenpool Antwerpen toe te voegen. De mogelijkheden van het bestaande terrein en een eventuele uitbreiding gaat mee in het verder onderzoek van VLAIO over de herstructurerings (deel B) en over de Lage Keer (deel C).

² De nummering bij de deelprojecten heeft betrekking op het nummer op de kaart van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst, zoals beslist door de Vlaamse Regering.

2.2 SPOOR MOBILITEIT

2.2.1 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 er 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 11 december 2020), met een gedeeld trekkerschap van Agentschap Wegen en Verkeer en het departement Omgeving. Het project heeft betrekking op de (potentiële) weginfrastructuur van Nx, A12, A102, E313 (tot aan verkeerswisselaar met E34), een gebiedsgerichte visie voor de omgeving en de klimaatgordel. Binnen het complex project wordt er eveneens afstemming gezocht met lopende of geplande projecten, zoals de deelprojecten uit het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA).

Waar mogelijk werden teksten of beelden van het complex project of het gebiedsprogramma gedeeld of uitgewisseld, en is aan de hand van intern overleg periodiek een inhoudelijke afstemming gebeurd.

In de loop van 2021 werd bilateraal en in werkbanken overleg gevoerd dat vervolgens werd samengevat en gesynthetiseerd. Hiervoor werd er veel kaartmateriaal samengebracht, werden via zogenaamde *murals* de ambities weergegeven en werd een (ontwerp)synthesedocument opgemaakt. Eind 2021 werd er door AWV een studiebureau aangesteld voor verdere ondersteuning in de onderzoeksfase van het complex project. In deze fase worden eerst haalbare alternatieven en de wijze hoe deze zullen worden afgewogen ten opzichte van elkaar gedefinieerd in een alternatievenonderzoeksnota. Ook mogelijke mobiliteitsprofielen voor een aantal projecten worden dan verder meegenomen. De alternatievenonderzoeksnota wordt in september/oktober 2022 in publieke consultatie gelegd. Eind 2023/begin 2024 zou er een voorkeursbesluit zijn, waarin een voorkeursalternatief staat opgenomen.

Aangezien het draagvlak en de kans op realisatie cruciaal is en er in het verleden vaak bij algemene principes werd stil gestaan, werden verschillende deelprojecten uit het gebiedsprogramma verfijnd en aangevuld in zogenaamde praatkaarten (studiebureau Sweco). Er werd daarbij rekening gehouden met bestaande plannen en studies waaronder ook het Routeplan 2030, en met nieuw geplande (bovenlokale of lokale) projecten én er ging telkens ook voldoende aandacht uit naar mogelijke fasering binnen deelprojecten. De verkennende praatkaarten werden vervolgens met de betrokken lokale besturen, stad Antwerpen, provincie Antwerpen en Vlaamse mobiliteitspartners doorgenomen en op 23 oktober 2021 tevens op de vervoerregioraad Antwerpen toegelicht.

Per deelproject wordt hieronder kort de stand van zaken geschetst en wordt stilgestaan bij de aanvullingen. De dienstzone Antwerpse Poort wordt onder het spoor mobiliteit geplaatst, gelet op het gelijkaardige procesverloop met de andere deelprojecten.

2.2.2. deelprojecten spoor mobiliteit ³

E313/A34 (verbreding), inclusief relatie met de mogelijke economische ontwikkelingen (5)

De mogelijke aanpassingen aan de E313/A34 zullen – gelet op de samenhang met andere mobiliteitsprojecten – 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 maakt 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 te onderzoeken alternatieven (zie figuur 2) – werden onder andere verzameld op basis van het eerder opgestelde plan-MER voor de E313/A34 en de ambitiefase die in het kader van het complex project werd doorlopen in 2021. De resultaten van het onderzoek zullen in het voorkeursbesluit van het complex project verwerkt worden.

E313 west	Europese hoofdweg			<ul style="list-style-type: none"> < 2x3 + OV < 2x4 + OV 	<ul style="list-style-type: none"> < op talud geboord cut & cover 	
E313 oost	Europese hoofdweg	<ul style="list-style-type: none"> < extra rijstrook + OV modal split 	<ul style="list-style-type: none"> < tram noordelijk + vrije busbaan < tram zuidelijk + vrije busbaan 	<ul style="list-style-type: none"> < 2x3 + OV < 2x4 + OV < 2x5 + OV 	<ul style="list-style-type: none"> < op maaiveld onder maaiveld tot aan Q8 	<ul style="list-style-type: none"> < Q8 tankstation < Q8 hoppinpunt + ASC < VW asymmetrisch < VW symmetrisch < VW hoppinpunt + ASC — ASC Maasweg

Tabel 1 matrix complex project deel E313 (west en oost), AWV en departement Omgeving, 2021

hoogwaardig openbaar vervoersas E313 (6)

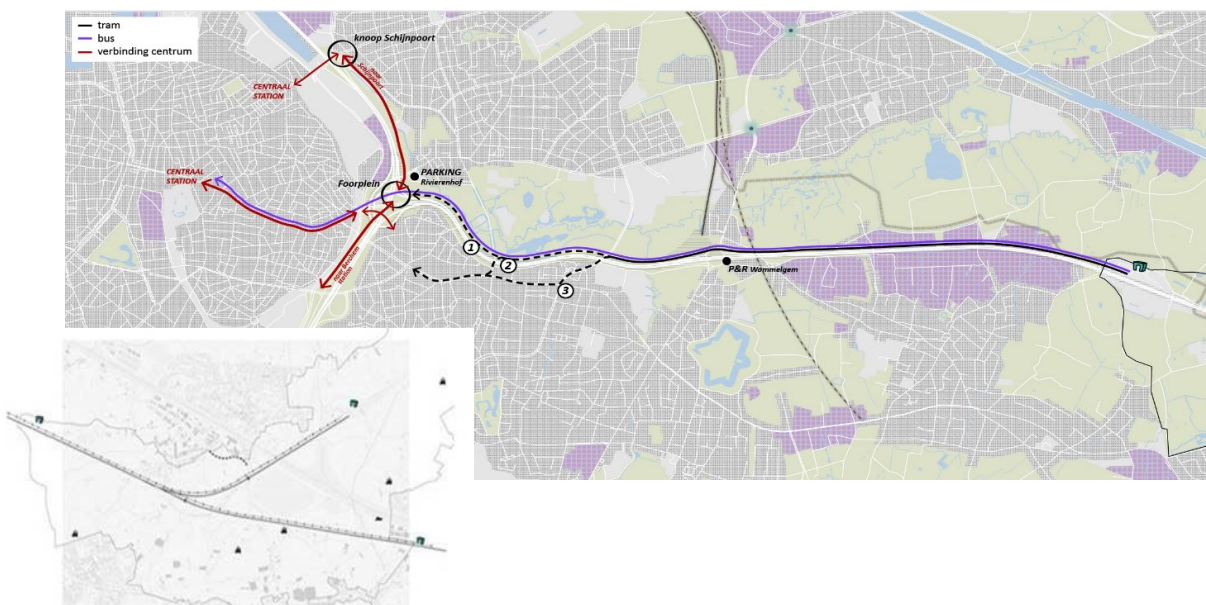
In het kader van de uitbreiding en optimalisatie van het openbaarvervoernetwerk in de Antwerpse regio zijn er in de afgelopen jaren heel wat studies verricht en standpunten ingenomen waarbij de ‘corridor E313’ steeds werd vermeld. Naast de vroegere opties in het Masterplan 2020 (LIVAN), het planMER voor de E313/E34 heeft De Lijn plannen uitgewerkt zoals het vervoersplan in 2020, of de provincie Antwerpen in de studies voor de Kempen. 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.

Vermits het de bedoeling is om werk te maken van de zogenaamde *modal shift* en om deze corridor als een hoogwaardige openvervoersas te realiseren en zo een snelle verbinding te voorzien tussen het centrum van Antwerpen, de dienstenzone Antwerpse Poort, de Groenpool Antwerpen en op langere termijn de Lage Keer werd op basis van de eerdere inzichten een meer concreet voorstel uitgewerkt. Hierbij is er een afzonderlijke redenering voor tram en bus, steeds vertrekkend van de knoop Foorplein (‘centrum Antwerpen’). Een hoofdtoegang (naar de Groenpool Antwerpen ook) voor het openbaar vervoer wordt voorzien op de dienstenzone Antwerpse Poort.

³ De nummering bij de deelprojecten heeft betrekking op het nummer op de kaart van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst, zoals beslist door de Vlaamse Regering op 18 december 2020.

Voor de bus wordt maximaal aangesloten bij de reeds uitgewerkte voorstellen voor een regionaal net met als enige optie een busbaan langsheen de E313. Voor de tram zal het stedelijk net worden uitgebreid waarbij in het westelijk deel er nog drie mogelijke alternatieven mogelijk zijn. De link tussen Foorplein met het centrum, Schijnpoort en Berchem wordt afzonderlijk bekeken en de mogelijke inrichting ervan zal ook in het kader van de ontwerp oefeningen voor de Antwerpse ring (Toekomstverbond) moeten worden doorvertaald. Voor het oostelijk gedeelte zal een eventuele doortrekking vanaf de dienstzone Antwerpse Poort tot de parkings te Oelegem en/of Zandhoven worden bekeken en desgevallend in het GRUP Groenpool Antwerpen opgenomen.

Uit het overleg en na agendering in de vervoerregiraad Antwerpen 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 provincies Antwerpen en Limburg en bij de opmaak van het GRUP Groenpool Antwerpen zal steeds hiermee rekening worden 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 dienstzone en verder tot Oelegem en/of Massenhove.



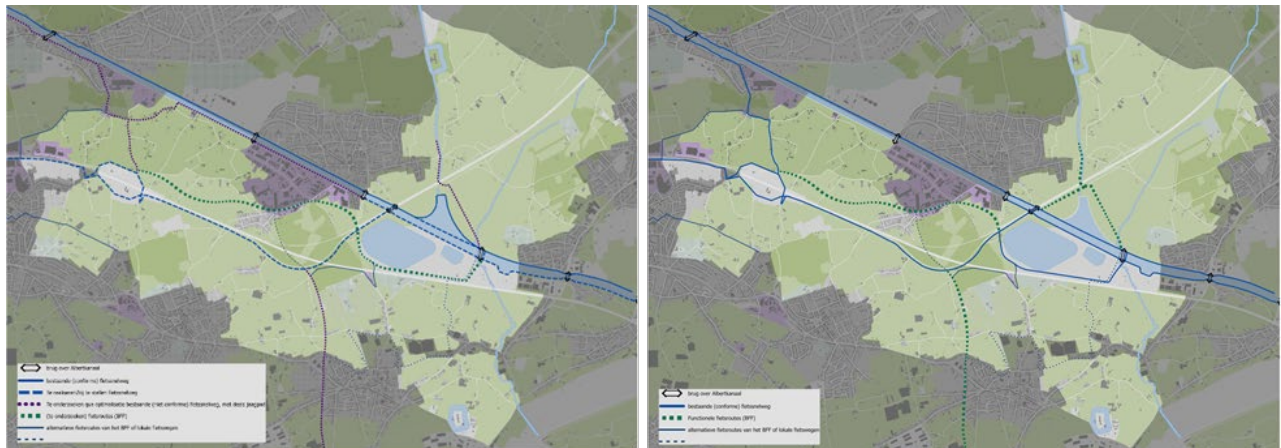
Figuur 2 mogelijke varianten openbaarvervoersas E313/E34, Departement Omgeving, 2021

fietssnelweg (7)

In het Antwerpse fietssnelwegennetwerk (vastgesteld via ministerieel besluit van 15 maart 2018) zijn er enkele verbindingen binnen het gebiedsprogramma die de stad Antwerpen met de gemeenten Wommelgem en Ranst verbinden, met name langs de E313 en langs het Albertkanaal. Dit netwerk is nog niet vervolledigd op het terrein en het zal met de geplande projecten en de realisatie van de Groenpool Antwerpen verder moeten worden bijgesteld en uitgebouwd. Op basis van overleg met de mobiliteitspartners (AWV, MOW, provincie Antwerpen en de betrokken gemeenten) werd er een ontwerp tracé voor deze verbindingen uitgewerkt, inclusief een voorstel tot gefaseerde ontwikkeling. Deze fasering is en wordt verder afgestemd op de andere mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebiedsprogramma.

Er wordt afstemming gezocht met het regionaal netwerk of met lopende/geplande projecten in de directe omgeving, waaronder het Safi-fietspad in Ranst. De actuele opties voor de beide fases worden op figuur 4 weergegeven. Met de stippellijn wordt een indicatief tracé aangeduid dat verder onderzocht zal worden in het kader van de ontwikkeling van het industrieterrein Lage Keer en de verdere planning van de Groenpool Antwerpen.

In de volgende fase zal vanuit het departement MOW de procedure voor de wijziging van het fietssnelwegennetwerk (met betrekking tot route F5 en F107) worden opgestart.

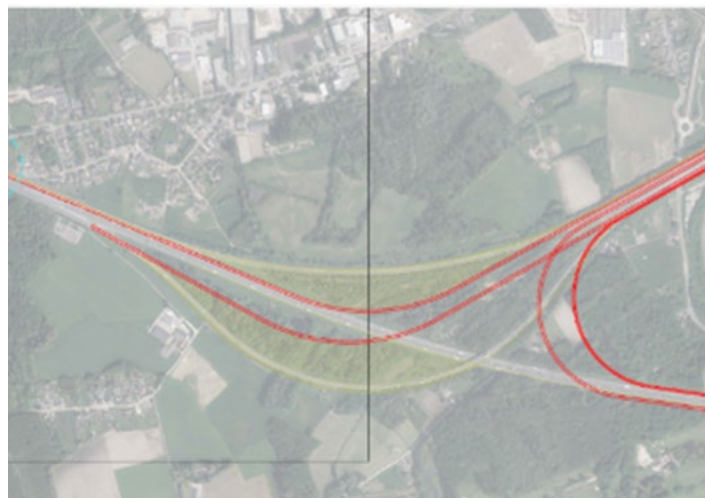


Figuur 3 mogelijke fietssnelweg (fase 1 en fase 2), Sweco, 2021

NB. deze kaart toont niet alle fietswegen die tot het Bovenlokaal Functioneel Fietsnetwerk behoren

verkeerswisselaar E313/A34 te Ranst (8)

In het verleden werd reeds onderzoek verricht naar de mogelijkheden voor een vervollediging van de verkeerswisselaar. Onder andere onderzoek door het Agentschap Wegen en Verkeer toonde aan dat de kosten van dergelijke ingreep niet opwogen tegen de baten. Op de plenaire vergadering voor het GRUP Zwaikom/Ranst en het onderzoek naar de Groenpool Antwerpen 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. Deze studie bevestigde de eerdere conclusies.



Figuur 4 verkenning ontwerp verkeerswisselaar Ranst, Sweco, 2021

Binnen het complex project De Nieuwe Rand zal in 2022/2023 de noodzaak aan een eventuele vervollediging en de positionering van de verkeerswisselaar binnen het hoofdwegennet worden onderzocht en doorgerekend (verkeersmodellen), en komen mogelijke varianten zoals aanpassingen aan de bestaande wisselaar aan bod.

Daarbij is afstemming met mogelijke ontwikkelingen in de regio, zoals aan de Keer, voorzien. De verkeersmodellen zullen duidelijkheid geven over de potentiële realisatietermijn van de aanpassing van de verkeerswisselaar (cfr. ontwikkeling bedrijfsterreinen).

Tegelijk zal in het kader van de Groenpool Antwerpen (door Agentschap Natuur en Bos en het departement Omgeving) meer gedetailleerd worden nagegaan op welke wijze de verkeerswisselaar en de directe omgeving landschappelijk kan worden geïntegreerd binnen de Groenpool, ook rekening houdend met de beslissing over de verdere ontwikkeling van Zwaikom/Ranst (zie hoofdstuk 3). Ook zal er worden nagegaan welke ruimtelijke inpassingsmogelijkheden er zijn voor een eventuele openbaar vervoersas, fietssnelweg, leidingen.... (zie ook hoofdstuk 5).

relatie met het onderliggend wegennet > gescheiden systeem (9)

In de beslissing van 18 december 2020 werden 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. naar voren geschoven als mobiliteitsdoelstellingen in het gebied Wommelgem/Ranst. Daaraan werden op basis van eerdere studies volgende te hanteren principes toegevoegd:

- economisch en ander verkeer > gescheiden systemen
- *modal split* versterken
- globale basis (eindbeeld) - versterking van het netwerk met gefaseerde realisatie
- in de Vlaamse processen >> hoofdwegennet en in GRUP Groenpool Antwerpen ruimtelijke vertaling van enkele opties

Volgende (lokale) infrastructuurprojecten kwamen naar boven in het overleg met de lokale besturen:

- Wommelgem: brug B5 (lopend project)
- Ranst: brug Vaartstraat, Bistweg, Nieuwe Maasweg (zie figuur 7)
- Wijnegem: Stokerijstraat (brug N112), Turnhoutsebaan
- Zandhoven: vrachtroutes doorheen centrum

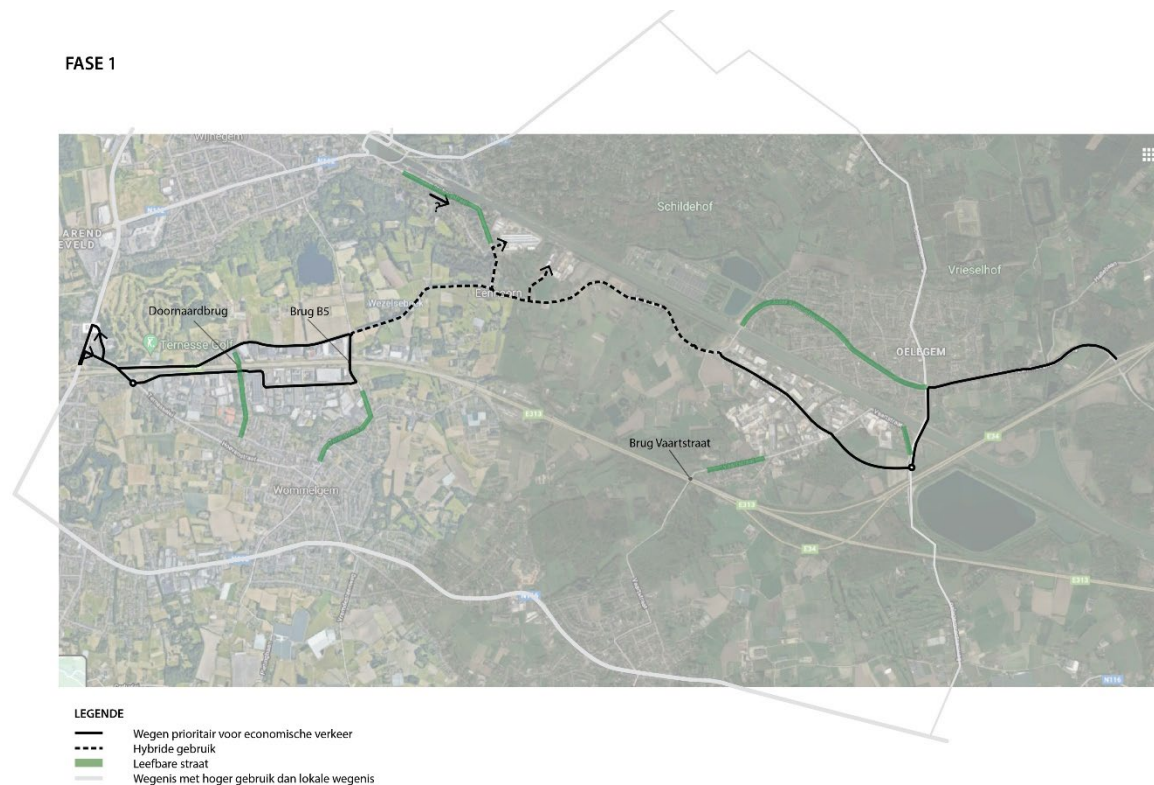
In het voorjaar werd een geïntegreerd advies vanuit de betrokken Vlaamse diensten (DOMG, ANB en departement L&V) bezorgd aan de gemeente Ranst met betrekking tot de inrichting van een nieuwe gemeentelijke weg, de nieuwe Maasweg. Deze nieuwe weg betreft een verbindingsweg die de Ter Stratenweg rechtstreeks verbindt met de rotonde tussen de Vaartstraat en de Oelegemsesteenweg. De Nieuwe Maasweg heeft tot doel op korte termijn de Vaartstraat te ontlasten van (zwaar) gemotoriseerd verkeer. Op lange termijn – na de realisatie van een gescheiden ontsluitingssysteem – zal de Nieuwe Maasweg als ontsluitingsweg van de Groenpool Antwerpen dienst doen.



Indien de vergunningsprocedure voor de Nieuwe Maasweg afgerond is, zal de weg in het GRUP Groenpool Antwerpen verankerd worden.

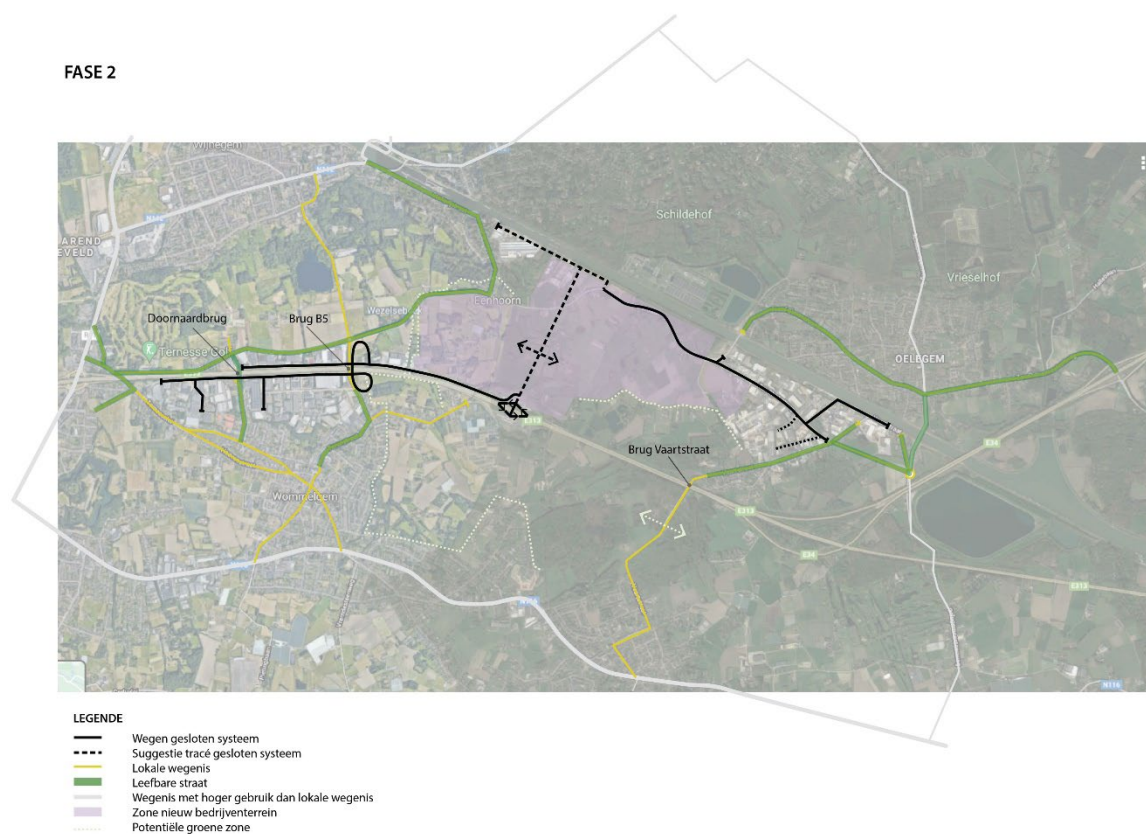
Figuur 5 ontwerp Nieuwe Maasweg, Sweco 2021

Op basis van het doel, de te hanteren principes en kennis van de (lokale) projecten werd een (voorlopige) kaart ‘gescheiden ontsluitingssysteem’ uitgetekend. Deze kaart biedt voldoende basis voor het verdere overleg, de planning en het onderzoek van de verschillende infrastructuurprojecten. Ze werd besproken met betrokken gemeenten (Ranst, Wijnegem, Wommelgem, Zandhoven), de stad Antwerpen, de provincie Antwerpen (voor afstemming met een aantal provinciale studies) en de betrokken Vlaamse mobiliteitspartners, en ze werd op 23 oktober 2021 voorgesteld op de vervoerregioraad Antwerpen.



Figuur 6 relatie met optimalisaties van het onderliggend wegennet fase 1 (indicatief), departement Omgeving, 2021

FASE 2



Figuur 6 relatie met het onderliggend wegennet fase 2 (indicatief) , met gescheiden systeem, departement Omgeving, 2021

Er wordt in het indicatieve kaartmateriaal rekening gehouden met een gescheiden (economisch) ontsluitingssysteem dat gefaseerd uitgewerkt kan worden. In de eerste fase (korte tot middellange termijn) wordt een optimalisatie van de huidige verkeerscirculatie door ingrepen op het secundaire net beoogd. In deze fase wordt nog geen bijkomend bedrijventerrein voorzien. In de tweede fase (lange termijn) staat de realisatie van een nieuw hoofdnet in relatie tot de economische ontwikkeling van de omgeving (Lage Keer) centraal. De concrete uitvoering en daarbij horende verantwoordelijkheden moeten nog verder worden uitgeklaard. Tevens zal verder overleg met de gemeenten voor de verdere inpassing van de lokale projecten worden georganiseerd.

dienstenzone Antwerpse Poort 10)

De dienstenzone Antwerpse Poort wordt als een voorstadspoort ingericht (zie ook afbakening grootstedelijk gebied Antwerpen, RSPA Antwerpen en Routeplan 2030) en zal tevens functioneren als de hoofdtoegangspoort voor de Groenpool Antwerpen (zie studie Groenpool 2018). Ze kent een regionale oriëntatie en is zien als een grootstedelijk pool met een Park & Ride.

In het overleg werd overeengekomen om de verdere ontwikkeling van de dienstenzone Antwerpse Poort te koppelen aan het planningsproces Groenpool Antwerpen. Voor de gefaseerde ontwikkeling werd ook een (voorlopig) voorstel uitgewerkt, in afstemming met de sporen economie en open ruimte. Dit voorstel zal nu ook maximaal in het GRUP vertaald worden.

Ook voor de dienstenzone wordt toegewerkt naar een gescheiden (economisch) ontsluitingssysteem in twee fasen, met in elke fase een specifiek programma.

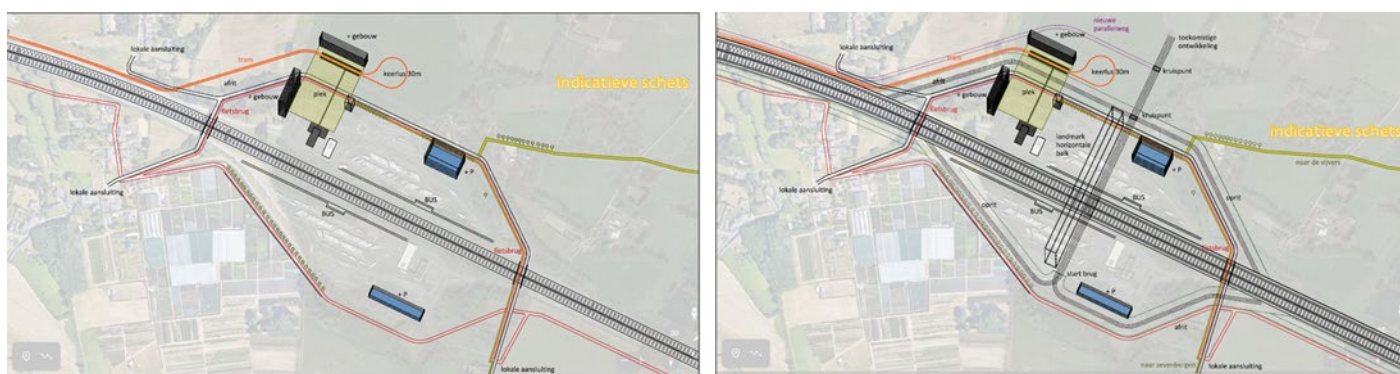
Verder van belang is de vernieuwing van de concessie voor de dienstzone in 2023. Hiervoor zal er door de bevoegde diensten bij MOW worden nagegaan hoe dit verder kan worden ingevuld en zal er vanaf half 2022 een haalbaarheidsonderzoek gebeuren en een gefaseerde aanpak worden uitgewerkt. Ook overleg met de stakeholders is dan voorzien.

fase 1: KT/MT – voorlopig programma:

- bestaande ontsluiting via de E313 en opschalen van de huidige infrastructuur,
- realisatie (deel) HOV-as (OV-knoop),
- hoofdtoegang Groenpool met uitstraling en voorzieningen, fietsparking en beperkte infrastructuur (uitbreiding gebouw of nieuw gebouw voor kleine winkel, fietsherstelpunt...),
- P&R en hoppin: servicezone (hoofdgebouw met shop/resto/sanitair, tankzone, vrachtwagenparking, caravans...),
- parking (gebouw),
- modernisering en uitbreiding tot maximaal 15.000 m² van de parkings en stadsrandparking en lokale parking verbinding tussen noord en zuid voor langzaam verkeer (bruggen of plateau),
- voorzieningen voor elektrische wagens (laadpalen) nieuwe generatie,
- fietssnelweg / routes,
- bufferzone / open ruimte verbinding met de Groenpool.

fase 2: LT - relatie tot verdere economische ontwikkeling – voorlopig bijkomend programma

- gesloten systeem op de E313 voor de economische ontwikkeling,
- idem fase 1,
- parking op de Lage Keer voor de bedrijfsperven (nog te onderzoeken),
- vervollediging netwerken langzaam verkeer en OV,
- ecologische verbindingen (zoals een natuurverbinding op de oostelijke brug/Wijnegembaan),
- baken (poortgebouw over de E313) met voorzieningen zoals: congrescentrum, hotel, vergaderfaciliteiten, ...



Figuur 7 mogelijke inrichting van de dienstzone Antwerpse Poort fase 1 en fase 2 (met gescheiden ontsluitingssysteem), Sweco, 2021

2.3 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:

- opstarten van een planningsproces volgens de geïntegreerde procedure, voor de deelprojecten van het spoor open ruimte (deelprojecten Groenpool Antwerpen, Tappelbeek en signaalgebied Kapelleveld 2) en voor zover aan de orde daarbij de conclusies van het ecohydrologisch onderzoek en het onderzoek voor een waterspaarbekken mee integreren en vertalen in het plan, evenwel afgestemd en met behoud van alle benodigde vrijheidsgraden voor de verdere afbakening van andere functies in andere sporen en de deelprojecten in het gebiedsprogramma;
- uitwerken 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 aan de Vlaamse Regering voorleggen voor verdere besluitvorming, hetgeen parallel met het GRUP kan worden georganiseerd;
- voorbereiden van een gebiedsspecifieke grondenbank Wommelgem/Ranst 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.

Voor de verschillende deelprojecten is het steeds van belang om tevens de relatie met de directe omgeving te leggen en te zorgen voor een landschappelijk-ecologische integratie. Tegelijk wordt een gefaseerd realisatietraject uitgewerkt. Parallel aan dit planningsproces worden in het complex project De Nieuwe Rand de ruimtelijke aspecten van de klimaattransitie in de vorm van een groengeelblauwe klimaatgordel onderzocht.

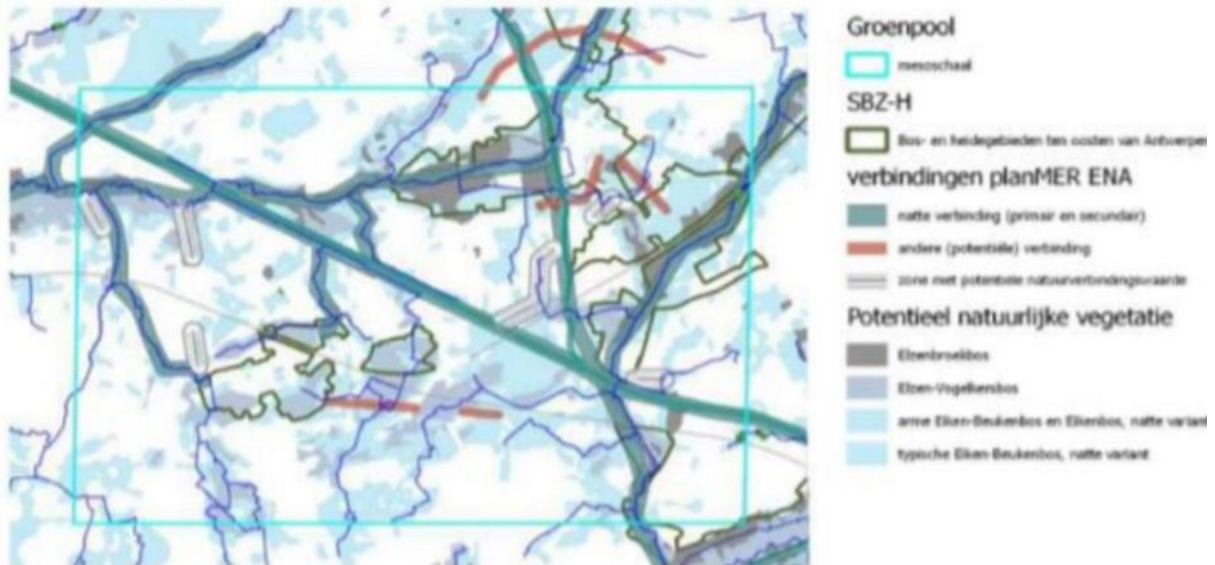
In de uitwerking werd voor dit spoor een specifiek overleg gevoerd op verschillende niveaus en met verschillende detailgraad. Hierbij is enerzijds een thematische verdieping (water, landbouw, bos...) gebeurd en anderzijds werden alle (mogelijke) deelprojecten concreter gemaakt en werd een onderzoekstraject voor een mogelijk waterspaarbekken te Oelegem opgestart. Ter ondersteuning van het blijven leggen van relaties met de andere sporen, zodat andere opties niet worden gehypothekerd, 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.

2.3.1 thema water

In een afzonderlijke nota werd met insteek van de verschillende actoren voor het gebied nagegaan welke de (ruimtelijk) relevante aspecten zijn op vlak van drinkwater, grondwater, oppervlaktewater, waterkwantiteit, waterkwaliteit, ... De conclusies werden vertaald in het voorstel Groenpool Antwerpen (ook in relatie tot de Blue deal), zie ook figuur 10:

- Meest structuurbepalend voor de Groenpool zijn de grote wateroppervlakte Zwaaiikom/Ranst en het bekken te Broechem.

- Het gebied Groenpool vormt een scharnierpunt tussen verschillende landschapstypen, grondsoorten en reliëf. Het watersysteem volgt die logica. Het heeft twee grote hoofdstructuren op vlak van water: de vallei van het Groot Schijn (Noord en Zuid) en de vallei van de Tappelbeek (Noord en Zuid). Bij uitbreiding zijn de Bossen van Ranst, als derde 'kernegebied' in het zuiden sterk verbonden met de Tappelbeek.⁴ De verschillende waterlopen en bijhorende complexen in en rond het gebied – zoals de vallei van het Groot Schijn - worden beschouwd als de belangrijkste schakelelementen (primaire ecologische verbindingen).



Figuur 8 synthese voor het thema water, 2021

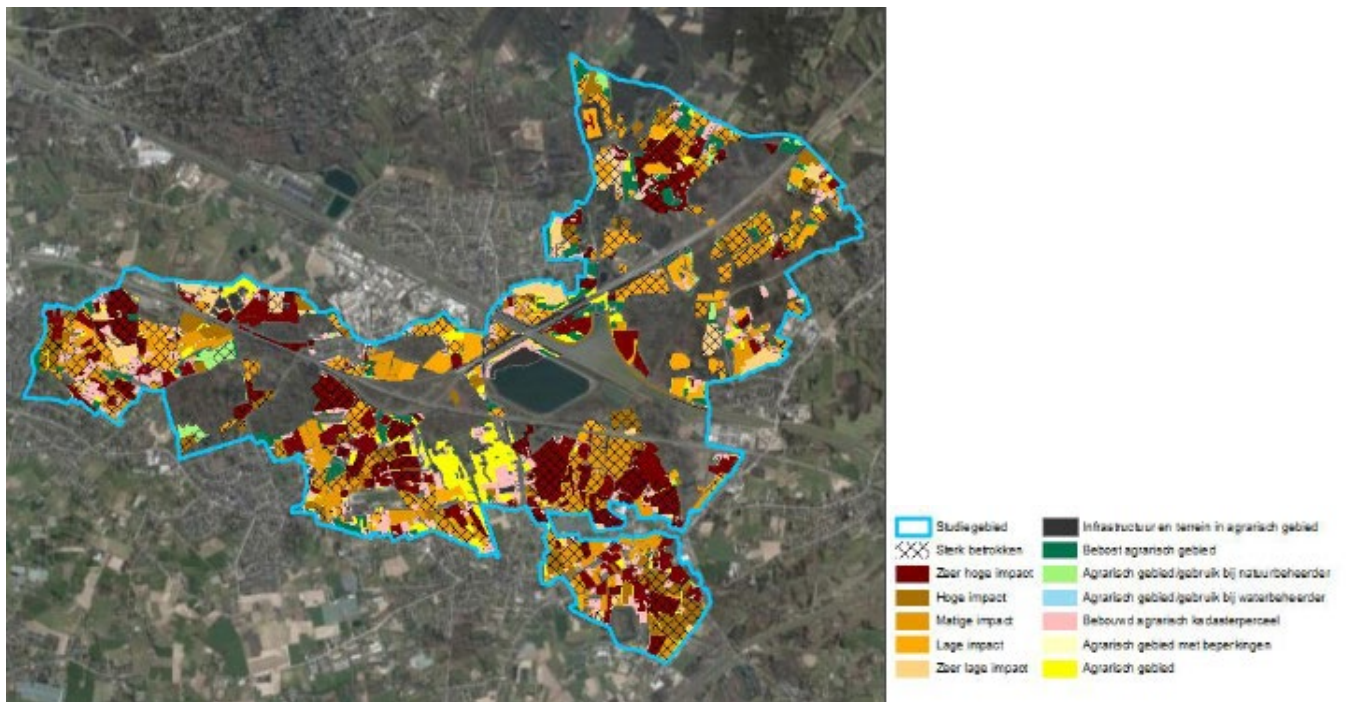
Belangrijk voor het thema water is ook het ontwerp derde stroomgebiedbeheerplan voor de Schelde dat momenteel ter vaststelling voorligt bij de Vlaamse Regering. Hierin zijn er randvoorwaarden vanuit het watersysteem uitgewerkt die ook voor het gebiedsprogramma van belang zijn. Belangrijkste is de afstemming met het Groot Schijn dat een speerpuntgebied klasse 3 zal zijn, zijde een zeer kwetsbare grote beek volgens het afwegingskader droogte voor onbevaarbare waterlopen (CIW, mei 2020).

2.3.2 thema landbouw

Voor wat betreft de landbouw werd door het departement Landbouw & Visserij een landbouwimpactstudie (LIS) opgemaakt en in het coördinatieoverleg Oostrand Antwerpen besproken. Hierbij werd het landbouwgebruik, de landbouwwaarde, de landbouwstructuur en het landbouwkader in beeld gebracht. Het voorliggend plangebied is momenteel 2.116 ha groot en omvat volgens het gewestplan 920 ha agrarische gebieden, 218 ha landschappelijk waardevolle agrarische gebieden, 8,2 ha agrarische gebieden met ecologisch belang'. 533 ha is gelegen binnen herbevestigd agrarisch gebied (HAG). Binnen het HAG zijn er bewarende maatregelen door de Vlaamse overheid (BVR van 3 juni 2005). Binnen het plangebied is er 752 ha in geregistreerd agrarisch gebruik. Binnen het plangebied is er ruim 752 ha in geregistreerd agrarisch gebruik, waarvan 431 ha grasland, 157 ha voedergewas, 74 ha akkerbouw, 68 ha gespecialiseerde kapitaalintensieve teelten en bijna 13 ha grove groenten en aardappelen.

⁴ Voor de Schijnvallei start de VMM in 2022 een integraal project op.

Op basis van de LIS werden de voorstellen nagegaan voor wat betreft de situering van de landbouwzetels en de professionele landbouw en werd de contour aangepast. Vermits ook naar de landbouw verdere acties naar realisatie nodig zullen zijn, zal in het vervolg moeten worden nagegaan hoe/of het (bestaand) instrumentarium landbouw meer gericht kan worden ingezet als onderdeel van de realisatiestrategie. In een later stadium zal meer gericht hierop worden ingegaan en zullen de cumulatieve effecten op landbouw voor de ontwikkeling van de Groenpool en de opgenomen deelprojecten worden geïntegreerd en een landbouweffectenrapport (LER) opgestart.



Figuur 9 Landbouwimpactkaart uit de Landbouw Impact Studie, Departement Landbouw en Visserij, 2021

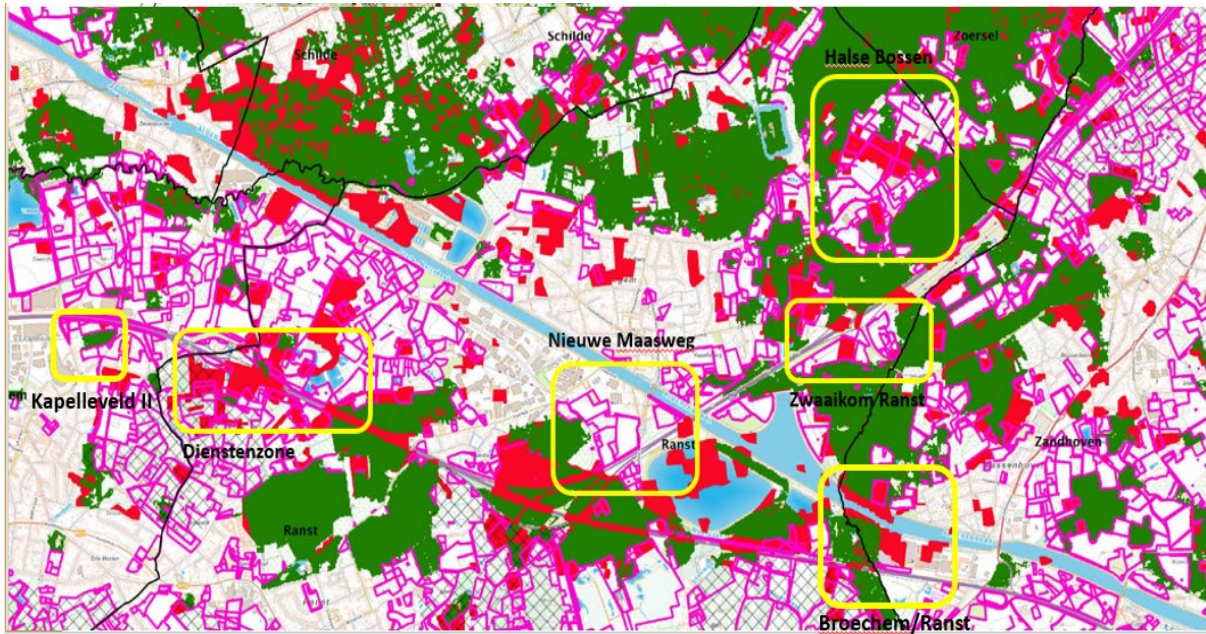
2.3.3 thema bos

Met betrekking tot het thema bos kon worden verder gebouwd op de vrij gedetailleerde studie voor de Groenpool Antwerpen uit 2018 (met potenties voor bosuitbreiding en mogelijkheden voor ecologische verbindingen). Er is daarnaast nagegaan welke bestaande oefeningen en plannen er reeds aanwezig waren (bijvoorbeeld voor het ontwerp GRUP Zwaikom/Ranst, eerdere oefeningen voor de bedrijventerreinen in het gebied of schetsen voor Maas & Moor). In lijn met de verschillende acties rond 'Meer bos in Vlaanderen' werd in 2021 een cartografische oefening uitgevoerd op gemeentelijk niveau. Tevens werden de verschillende voorstellen in kader van het strategisch project Kleine Nete (gemeente Ranst) mee geïntegreerd en werden de lopende projecten die verbonden zijn met dit thema (zoals de Nieuwe Maasweg) bekeken of voorstellen vanuit de gemeente Wommelgem voor Kapelleveld 2 (inclusief geluidsaspect).

Een en ander werd samengebracht en in het overleg besproken in functie van het verdere vervolg. Op basis hiervan werd de contour voor de Groenpool bijgesteld, met name met de omgeving rond het fort van Oelegem. Tegelijk zullen er bij de uitwerking van de realisatiestrategie specifieke voorstellen worden uitgewerkt, met een gefaseerde planning van mogelijke bosuitbreidingsprojecten, voorstellen rond (bos-)compensaties, etc.

Volgende zoekzones worden verder in het planningsproces in ogenschouw genomen voor bosuitbreiding:

1. Dienstenzone Antwerpse Poort / E313, aansluitend bij de bestaande bossen
2. Maas & Moor / Nieuwe Maasweg
3. Zwaaiikom/Ranst
4. Oelegem, omgeving fort
5. Broechem/Ranst > Tappelbeek
6. Kapelleveld II. Kapelleveld II zal als apart deelplan opgenomen worden in het GRUP Groenpool. De mogelijke invulling kan meegenomen worden in de verdere gesprekken.



Figuur 12 zoekzones voor bosuitbreiding, departement Omgeving, 2021

2.3.4 deelprojecten open ruimte ⁵

Op basis van de eerdere beslissingen en het overleg worden volgende deelprojecten mee geïntegreerd in het GRUP Groenpool Antwerpen.

Kapelleveld 2 (6)

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 de relatie met het planningsproces rond het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst. Een visie voor de verdere inrichting werd in het kader van het signaalgebied in een werkgroep opgemaakt. 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 2021 het gebied als open ruimte verder te vrijwaren.⁶ Aansluitend bij de beslissing van de Vlaamse Regering uit 2020 wordt voorgesteld Kapelleveld 2 als een afzonderlijk deelplan in het GRUP Groenpool Antwerpen mee op te nemen.

⁵ De nummering bij de deelprojecten heeft betrekking op het nummer op de kaart van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst, zoals beslist door de Vlaamse Regering op 18 december 2020.

⁶ Bouwmeesterscan gemeente Wommelgem, Posad Maxwan, 2DVW, 2021



Figuur 13 voorstel Kapelleveld 2, Bouwmeesterscan gemeente Wommelgem, 2021

Tappelbeek (14)



Figuur 10 bestemmingsplan (vernietigde) GRUP Tappelbeek

Op basis van een goedgekeurde project-MER van 2011 en een haalbaarheidsanalyse werd op 17 juli 2015 beslist dat het terrein niet meer voor economische ontwikkeling in aanmerking komt, maar herbestemd i.f.v de open ruimte. Dit proces werd in het vervolg verbreed naar de ‘Vallei van de Tappelbeek in Broechem”, waarbij ook een signaalgebied en andere delen van de vallei werden meegenomen. De relatie met de ecologische verbinding Zwaaiikom/Ranst is verder in detail onderzocht in het kader van de studie Groenpool. Het GRUP is definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24 november 2017. De Raad van State heeft deze beslissing echter vernietigd op 3 juni 2020 (arrest nr.247.701), waardoor het plan niet meer rechtsgeldig is. Op 18 december 2020 werd reeds beslist om dit plan te hernemen en in te passen binnen de Groenpool Antwerpen.

Golfterrein Bossenstein

Voor het golfterrein Bossenstein (Ranst) werd als gevolg van het afleveren van een planologisch attest een GRUP opgestart. Doel was de bestemming van het bestaande golfterrein Bossenstein met 27 holes te wijzigen in onder meer de bestemming golfterrein met overdruk natuurverweving. Een deel van het plangebied (1,3 ha) maakt deel uit van het VEN-gebied 'Bos van Ranst'. Het plan zal 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.

Voorstel is om in het planningsproces Groenpool Antwerpen na te gaan hoe met dit plan en de verdere ontwikkeling van het golfterrein kan worden omgegaan.

Figuur 11 Voorontwerp GRUP Golf Bossenstein en uitsnede programmakaart, departement Omgeving, 2021



De andere deelprojecten die (deels) in het GRUP Groenpool Antwerpen mee zullen worden geïntegreerd werden meer detail in deze nota omschreven bij het respectievelijk spoor:

- deel van bedrijventerrein Ter Straten (3)
- Nieuwe Maasweg (12)
- dienstzone Antwerpse Poort (10)
- openbaar vervoersas E313 Oost (9)
- fietssnelweg (10)

3. AFWEGING ZWAAIKOM/RANST

In de beslissing van de Vlaamse Regering over het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) van 18 december 2020 werd de ZwaaiKOM/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.

3.1 ONDERZOEK WATERSPAARBEEKEN 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 Zwaikom/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.

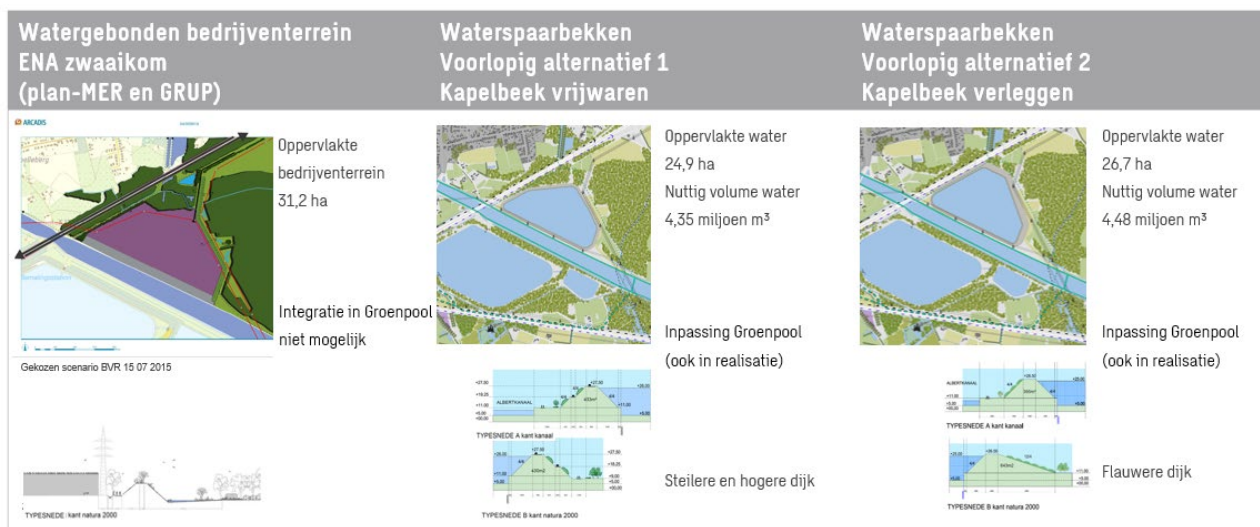
In de loop van 2021 werd in relatie met het overleg spoor open ruimte van het gebiedsprogramma door water-link een studie opgestart met verschillende doelen:

- technisch onderzoek naar mogelijke inrichtingsalternatieven op deze locatie, vanuit een aantal programmaeisen (waaronder een minimaal nuttig volume van 4,3 miljoen m³),
- ecohydrologische studie,
- inpassing in de ruimere omgeving,
- vergelijking van de alternatieve invullingen (ook bedrijventerrein) op gelijkaardige wijze,
- ruwe conceptuele modellering op hoog abstractieniveau zodat vergelijking mogelijk wordt.

Voor wat betreft het alternatief bedrijventerrein werden de opties (en het plan-MER) in het kader van het GRUP Zwaikom/Ranst (ENA) overgenomen. Voor het waterspaarbekken zijn er twee 'extreme' alternatieven uitgewerkt: met vrijwaring van de Kapelbeek en met verlegging van de Kapelbeek.



Figuur 12 situering van een waterspaarbekken als onderdeel van een regionale drinkwaterstrategie, water-link, 2020



Figuur 13 Overzicht alternatieven Zwaaiikom/Ranst, Sweco, 2021

	Watergebonden bedrijventerrein ENA zwaaiikom	Waterspaarbekken
bodem en water	<p>Verlaging grondwaterstanden door demping zwaaiikom vooral ten oosten en ten noorden, tot in de Tappelbeekvallei</p> <p>Effect van bijkomende verharding op waterkwantiteit en afvoergedrag</p> <p>Meer kans op calamiteiten en lozingen met gevolg voor bodem- en waterkwaliteit en dus voor biodiversiteit</p>	<p>Zeer lokale verlaging grondwaterstanden in het oosten en verhoging in het westen obv tussentijdse meetresultaten. Grotere effecten van/door verlegging Kapelbeek in het tweede alternatief</p> <p>Bodemstructuur- en profielwijziging door vergraving</p> <p>Aandachtspunt bodemstabiliteit van de dijken</p>
biodiversiteit	<p>Effect van verlaging grondwaterstanden op vegetaties nog te onderzoeken</p> <p>Verstoringseffecten van aanlegfase en exploitatiefase</p> <p>Eutrofiëring en verzuring door de lucht van kwetsbare habitats (PAS)</p> <p>Verkeer op ontsluitingsweg verhoogt barriërewerking lokaal. Hoge bedrijfsgebouwen verhogen barriërewerking voor avifauna. Verlichting verhoogt barriërewerking voor vleermuizen</p>	<p>Effect van zeer lokale verlaging grondwaterstanden op vegetaties nog te onderzoeken</p> <p>Verleggen Kapelbeek en noodzaak compensatie beekbegeleidende broekbossen in het tweede alternatief</p> <p>Het waterspaarbekken is potentieel leef/pleistergebied voor watervogels</p> <p>Uitwerking ecologische migratieroutes o.a. naar antitankgracht moet nog gebeuren</p>
mobilititeit, geluid, lucht, mens	<p>Veel grondverzet voor het dempen van de zwaaiikom veroorzaakt lucht- en geluidsemissies</p> <p>Ook tijdens de exploitatiefase zorgen het verkeer en de bedrijvigheid voor versturende- en gezondheidseffecten van geluid, stof en licht</p> <p>Geen fietssnelweg mogelijk langs Albertkanaal door laad- en losactiviteiten en recreatieve fietsverbinding in storend industrieel landschap</p>	<p>Veel minder werfverkeer in de aanlegfase omdat gestreefd wordt naar een neutrale grondbalans, grondaan- en afvoer eventueel via het kanaal</p> <p>Fietssnelweg langs Albertkanaal mogelijk en groen ingepaste recreatieve fietsverbinding naar de antitankgracht toe</p> <p>Dijken van het spaarbekken maken een aangepaste landschappelijke inpassing mogelijk</p> <p>Verplaatsing/integratie van 4 hoogspanningsmasten nodig</p>

Tabel 2 – actueel overzicht van de onderscheidende milieueffecten, nog verder in het onderzoek in detail uit te werken (Arcadis 2015, Sweco 2021)

De mogelijke impact van de realisatie van de drie alternatieven zijn op een gelijkaardige wijze in kaart gebracht (zie tabel 1). Vanuit deze eerste inschatting van de onderscheidende milieueffecten door het studie bureau Sweco in 2021 kunnen volgende algemene conclusies worden getrokken. In het vervolgtraject wordt dit verder onderzocht en worden de verschillende waarden in het gebied mee in rekening gebracht:

1. De valleien van de Tappelbeek en de Kapelbeek zijn een zeer waardevolle beekvallei met belangrijke grondwaterafhankelijke habitats, waarvan sommige zeldzaam en bijzonder (91E0_vc – goudveil - essenbronbos)
2. De kwel t.h.v. de Zwaaiikom/Ranst lijkt – o.b.v. tussentijdse bevindingen – momenteel beperkt te zijn tot de onmiddellijke nabijheid van de Zwaaiikom. Dit bevestigt de bevindingen uit vergelijkbare studies (Varenheuvel-Abroek) maar zal verder geverifieerd worden op basis van grondwaterpeilmetingen gedurende de periode najaar 2021 – najaar 2022.

3. De voorlopige grondwatermodellering -o.b.v. tussentijdse meetresultaten- :
 - a. Voor het bedrijventerrein worden verlagingen van de grondwaterstanden door de demping van de Zwaaiikom vastgesteld, vooral ten oosten en ten noorden, tot in de Tappelbeekvallei (zie figuur). Deze resultaten zijn gelijkaardig aan de modelleringen ten tijde van het planMER.
 - b. Voor het waterspaarbekken een zeer lokale verlaging van de grondwaterstanden in het oosten en verhoging in het westen. In het tweede alternatief zorgt de verlegging van de Kapelbeek voor bijkomende grotere effecten
 - c. De invloed van de wijzigende grondwaterstanden op de vegetatie wordt verder onderzocht in 2022 via peilmetingen op het terrein volgens de NICHE modellering. Bijkomende meetresultaten maken verfijndere modelvoorspellingen in 2022 mogelijk.

3.2 CONCLUSIES ZWAAIKOM/RANST

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 (per spoor) opgesomd en als dusdanig voorgelegd in het coördinatieoverleg Oostrand van 25 oktober 2021:

economie

- De vraag die momenteel voor dit terrein bestaat situeert zich met name op een aantal regionale bedrijven (o.a. bouwmaterialen). Voor dergelijke bedrijven is er momenteel nog een aanbod in Zandhoven (bedrijventerrein bij de N14). Dit neemt niet weg dat er verder in de regio een nood is aan dit type watergebonden bedrijventerrein.
- Een grote niet-mobiliteitsgenererende activiteit (bijvoorbeeld een energiecentrale) is - zoals eerder in het DB ENA reeds werd besproken - niet meer aan de orde.
- Gelet op het eerdere onderzoek, de milieufweging en de mobiliteitsargumenten is er onvoldoende kans op een ontwikkeling op de korte noch middellange termijn.
- Zwaaiikom/Ranst wordt beschouwd als het enige bedrijventerrein in de ruime omgeving van Antwerpen dat realiseerbaar is binnen 10 à 15 jaar. Enkele actoren zoals de Vlaamse Waterweg en VLAIO hebben vragen bij het opgeven van dit terrein.
- Voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein met enige omvang, die tevens voldoet aan verschillende ENA-doelen wordt op langere termijn een 'cluster' voorzien ter hoogte van de Lage Keer. De verschillende (bestaande) ENA-bedrijventerreinen ten westen van de verkeerswisselaar worden best geclusterd bekeken, hetgeen nu verder onderzocht wordt (>> drie sporen).

mobiliteit

- Uitgangspunt is de plenaire vergadering Zwaaiikom/Ranst 19 december 2018 (en het eerder gemaakte planMER), de toen ingediende bezwaren, het opvolgingsgesprek georganiseerd vanuit het DB ENA, het onderzoek planMER E313 en het onderzoek AWW naar de verkeerswisselaar.

- Op basis van de verkeerstellingen van het Vlaams Verkeerscentrum (2019) en vaststellingen op het terrein door verschillende actoren wordt geconcludeerd dat de situatie bij de verkeerswisselaar is gewijzigd met een grotere verkeerslast en druk naar het oosten en de Kempen.⁷ Er zijn geen actuele mogelijkheden noch vragen om (bijkomende) activiteiten te ontsluiten. In het overleg bleken de eerdere standpunten van 2018 en 2020 te worden bestendigd.
- Een directe aansluiting op de verkeerswisselaar is uitgesloten, mede omwille van de afstandsregels, de technische aspecten (en bijhorende kosten) en de impact ervan (versnippering). Ook wordt een (mogelijke) vervollediging van de wisselaar, de snelbus, de aanleg van de leidingstraat en de fietssnelweg dan mogelijkereeds gehypothekeerd en de Groenpool verder versnipperd.
- Zwaaiikom/Ranst (bedrijventerrein) moet apart op de oprit Oelegem worden aangetakt, en maakt aldus verder geen deel uit van het toekomstig gesloten economisch ontsluitingssysteem. Er zal veeleer een (bijkomende) druk ontstaan op het gemeentelijk verkeersnet en de verkeersleefbaarheid in Zandhoven, en er zal qua ontsluiting meer druk ontstaan naar de oprit met de N14 (Massenhoven). Deze bijkomende druk moet uiteraard worden vermeden. De voorstellen voor een meer robuust systeem (met o.a. een verbreding van de E313) moeten die druk milderden, met name ook omdat in deze corridor verschillende opties worden uitgewerkt die de modal shift helpen bewerkstelligen (zie ook Routeplan). Deze opties kunnen niet op de korte termijn worden gerealiseerd.
- De mobiliteitsaanpak kwam reeds aan bod in kader van het Routeplan 2030. De verkeerswisselaar (al dan niet gesloten) maakt deel uit van het hoofdwegennet. De voorstellen voor het hoofdwegennet overstijgen het niveau van de regionale schaal en worden op Vlaams niveau gecoördineerd, met name in het kader van het complex project De Nieuwe Rand. De vervollediging van de verkeerswisselaar werd bijgevolg als een mogelijke optie opengehouden in de veronderstelling dat deze qua leefbaarheid voor de omliggende kernen een verbetering zal betekenen. Eventuele ingrepen die hier kunnen worden voorzien zullen noch op korte noch op middellange termijn kunnen worden gerealiseerd en dus geen directe oplossing bieden voor de ontsluiting van Zwaaiikom/Ranst.
- In de huidige situatie is het niet mogelijk i.f.v. de mobiliteit om een bijkomend bedrijventerrein in deze zone te ontwikkelen dat zou aansluiten op de oprit Oelegem of rechtstreeks op de snelweg (verkeerswisselaar). Dit zowel omwille van de verzadiging van de snelweg als i.f.v. verkeersveiligheid op de snelweg. Investeren in een nieuw/apart ontsluitingssysteem voor een bedrijventerrein op langere termijn betekent eveneens dat er bijkomende oplossingen moeten worden gezocht voor het verminderen van de bijkomende druk vanuit het Antwerpse deel van het ENA op de verkeerswisselaar en naar het oosten (Massenhoven). Onder meer om deze redenen is het niet voorzien om dit verder te onderzoeken, ook niet in het kader van het complex project De Nieuwe Rand.

open ruimte

- De locatie blijkt vrij kwetsbaar met name ook op vlak van natte natuur, vleermuizen, grondwater. Deze zaken werden in het planMER voor de Zwaaiikom/Ranst reeds onderzocht en vertaald in een uitgebreid pakket van maatregelen.
- Integratie van dit gebied in Groenpool vergroot de oppervlakte ervan en versterkt de ecologische noord-zuid verbinding op regionaal niveau en maakt een meer samenhangende en toegankelijke open ruimte mogelijk (fietssnelweg, brug, ecologische verbinding...)

⁷ De laatste beschikbare cijfers met verkeerstellingen voor de hoofdwegen voor de periode 2012-2018 staan in het rapport 'Verkeersindicatoren – snelwegen Vlaanderen 2018' vermeld, pp. 112-115 voor wat betreft de E313, Vlaams Verkeerscentrum, 2019

- Bij een eerste lezing van de mogelijke effecten bij een ontwikkeling van het terrein, lijkt een ontwikkeling van een waterspaarbekken minder negatieve effecten op het milieu te veroorzaken dan een ontwikkeling van een bedrijventerrein.
- De nood aan (een reserve) voor drinkwater in de Antwerpse regio is onbetwistbaar. Alternatieven zoals in het Maasbekken hebben een grote (ondergrondse) impact.
- Belangrijk aandachtspunt vormt de effectieve inplanting van het spaarbekken in relatie tot de omliggende omgeving naar natuurwaarden, watersysteem, landschappelijke inpassing en recreatieve verbindingen. Hiervoor is een gedegen alternatievenonderzoek noodzakelijk dat rekening houdt met enerzijds de wenselijkheden vanuit de drinkwatersector en anderzijds de milieu-impact op de inplantingsplaats. Bij de alternatieven kan ook gekeken worden naar: een kleiner spaarbekken aan Zwaikom met capaciteitsaanpassing aan het bestaande spaarbekken in Broechem of de impact van een diepere ligging van het spaarbekken op de grondwaterstromen.

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 Zwaikom/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 milieuafweging 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,...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 spaarbekken te Ranst geen afbreuk doet aan doelstellingen rond de economische ontwikkeling of op vlak van mobiliteit binnen het ENA.

4. AFSTEMMING MET PROJECTEN IN DE OMGEVING

complex project De Nieuwe Rand: begin 2021 werd er van start gegaan met het complex project De Nieuwe Rand (voorheen Oostelijke Verbinding). Zo werd er een multidisciplinair projectteam opgericht en werden er (naast een algemeen toelichtingsmoment) per wegsegment werkbanken ingericht waaraan de leden van de werkbank van het Haventracé konden deelnemen. Gelijktijdig werden er aparte gesprekken georganiseerd met de betrokken lokale besturen. De werkbanken en gesprekken verliepen aan de hand van praatkaarten (*mura/s*), waarin zowel teksten als beelden werden verwerkt die betrekking hebben op het onderzoeksgebied van het complex project. Alle input van het projectteam, de werkbankleden en de lokale besturen werd verzameld en verwerkt in syntheses *mura/s* en -documenten, die via de SharePoint van het Haventracé geraadpleegd kunnen worden door de leden van de werkbank. In het najaar van 2021 werd er een werkbank over de klimaatgordel georganiseerd, waarvan de toelichting, de presentatie en het verslag tevens op deze sharepointlocatie staan.

In een volgende stap werd de input van de werkbanken verwerkt in een ontwerp ambitiedocument, dat op 30 november 2021 aan de werkbankleden van het Haventracé werd toegelicht. In deze presentatie werden de antwoorden op een aantal vragen verduidelijkt, worden er (niet) te onderzoeken voorstellen opgesomd, wordt er meer duiding gegeven over de term 'quick win'... Begin 2022 werd er tijdens een nieuwe werkbank van het Haventracé ruimte gemaakt om dieper in te gaan op enkele aspecten die in deze ontwerp ambitienota (hernoemd naar een synthesesdocument) aan bod komen. Na de verwerking van deze input lag er vervolgens een einddocument (van de ambitiefase) klaar.

Begin 2022 werd er een studiebureau aangesteld door AWW dat voor begeleiding zorgt tijdens de onderzoeksfase (2022/2023). Deze fase werd startte met allereerst de focus op de opmaak van een alternatievenonderzoeksnota, waartoe verschillende werkbanken werden ingericht. In het najaar van 2022 zal deze nota ter publieke consultatie gelegd worden.

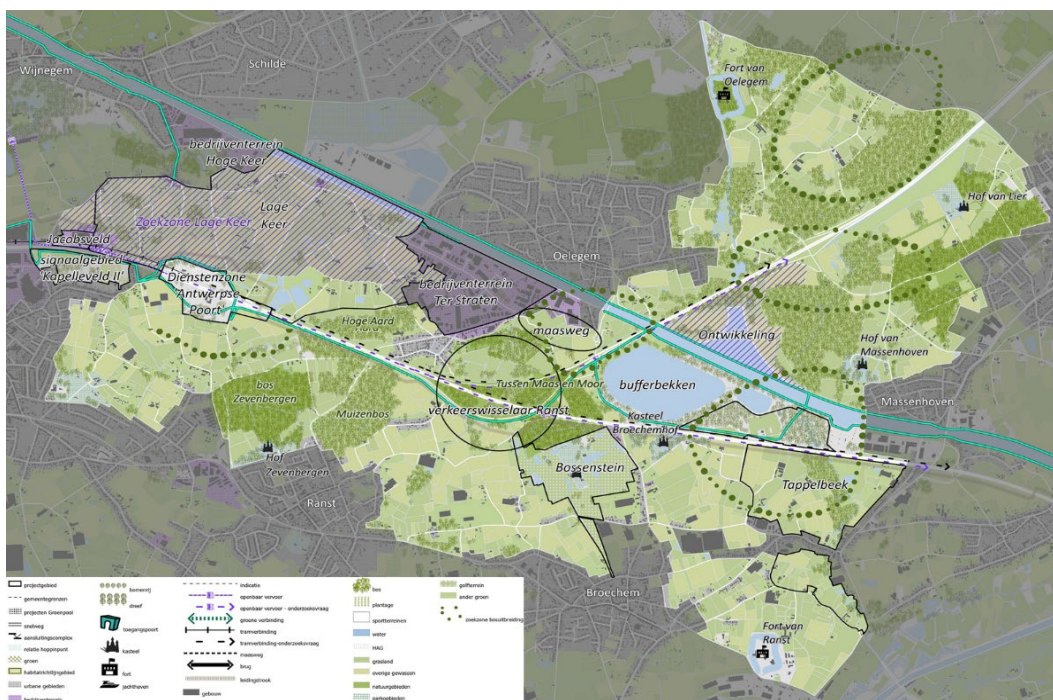
Tweede spoorontsluiting: het planningsproces voor de Tweede spoorontsluiting van de zeehaven Antwerpen werd nog niet opgestart in 2021. Verdere afspraken met TUC-rail over de afstemming van dit proces zullen worden gemaakt van zodra dit proces wordt hernomen (najaar 2022).

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 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 mogelijkwijze passeert kunnen worden rekening gehouden, wat met name ook voor de Lage Keer potenties biedt.

Strategische projecten Kleine Nete (o.a. Ranst en Zandhoven), Beleefbare ruimte in de Antwerpse Zuidrand (BOZAZ) en Integraal Project Groot Schijn (Ranst, Wommelgem)

- 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. Eén van de vier klimaatprogramma's binnen het strategisch project Kleine Nete is 'aanpak verdroging en ontharden'. Hierbij wordt gestreefd naar een ontharding van 1 ha/gemeente.
- SP 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.
- In 2022 werd het integraal project Groot Schijn door het bekkensecretariaat Benedenscheldebekken opgestart, zoals in het ontwerp derde stroomgebiedbeheerplan voorzien.

5. GROENPOOL ANTWERPEN



Figuur 17. actuele programmakaart Groenpool Antwerpen, departement Omgeving (Sweco), augustus 2022

Programmaelementen

Groenpool Antwerpen:

- Waterbekkens Ranst
- Kapelleveld 2
- dienstzone Antwerpse Poort
- HOV-as (bepaalde delen)
- fietsnelweg
- 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,

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 studiebureau Sweco (in opdracht van DOMG) 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), dienstzone Antwerpse Poort (7), openbaar vervoersas E313 (OV) – oost (9), fietssnelweg (10), Nieuwe Maasweg (12), golfterrein Bossenstein,
- te vertalen vanuit thematische analyses: water, landbouw, bos.....

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.

Gelijktijdig werd er binnen het overleg voor het spoor open ruimte verder gewerkt aan de aanpak van de realisatiestrategie en grondenbank.

Het beleidsdomein Omgeving wordt hierbij door de Vlaamse overheid gelast met de coördinatie en uitwerking van de globale realisatiestrategie. In het overleg 'open ruimte' wordt deze strategie gezamenlijk verder concreet gemaakt, teruggekoppeld en afgestemd met de sporen en deelprojecten rond economie en mobiliteit en worden volgende onderwerpen meer in detail bekeken:

- 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 vanuit de initiatiefnemers via overeenkomsten (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;
- samenhang en relatie met de thema's water en landbouw vanuit de impact van de voorstellen.
- aanpak naar beheer en organisatie op langere termijn.
- cumulatieve effecten voor landbouw, natuur, water,... inclusief relatie met vragen/projecten rond compensatie of milderende maatregelen.

In 2022 zal er verder gewerkt worden rond de verdere inrichting van de Groenpool, zullen de taakstellingen geobjectiveerd worden en zullen – in relatie tot instrumenten – acties voor realisatie uitgewerkt worden. Er zal telkens de link gelegd worden met het programma van de Groenpool en het GRUP Groenpool Antwerpen. Hiertoe zullen het Agentschap Natuur en Bos en het

departement Omgeving gezamenlijk een studieopdracht uitschrijven rond bovenstaande onderwerpen, inclusief 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. 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.

Tot slot werd met het besluit uit 2020 het beleidsdomein Omgeving gevraagd om een gebiedsspecifieke grondenbank Wommelgem/Ranst voor te bereiden, vertrekkend van de vragen die zich voordoen, i.f.v. de realisatie van de verschillende open ruimtedoelen in het gebied, incl. ten behoeve van de compensaties. Hierbij gelden volgende aandachtspunten:

- 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

6. VERDERE TRAJECT

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 studiebureaus 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.