

Q&A maart 2013

VRAAG: WAT WORDT VERSTAAN ONDER 'VOORKEURSCENARIO', OOK WEL MAATSCHAPPELIJK MEEST HAALBARE ALTERNATIEF GENOEMD?

Antwoord: Bij de opmaak van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen heeft men naar een evenwicht gezocht tussen de economische ontwikkeling, de mobiliteit, het leefmilieu, de landbouw en de leefbaarheid van de polderdorpen. Hiervoor werden verschillende scenario's bestudeerd. Dit resulteerde in een weloverwogen en evenwichtige keuze van de Vlaamse Regering voor het 'maatschappelijk meest haalbare alternatief of MMHA'. Die keuze houdt haveninbreiding in op Rechterscheldeoever (RSO). Op RSO is de haven immers al sterk uitgebouwd en verweven met de stad. De situatie op de Linkerscheldeoever is anders. Daar zijn nog mogelijkheden tot havenuitbreiding. De naam MMHA zegt het: er werd zoveel als kon rekening gehouden met de belangen van de verschillende partijen.

VRAAG: WAT HOUDT DE ONTWIKKELING VAN HET HAVENGEBIED VOLGENS HET MMHA PRECIES IN?

Antwoord: In het voorkeurscenario ontwikkelt de Antwerpse haven zich verder als knooppunt van belangrijke transportroutes. Tegelijk streeft de Antwerpse haven ernaar om al de goederenstromen evenwichtiger te spreiden over zowel het wegverkeer als over milieuvriendelijke transporttypes zoals het spoor, de binnenvaart en pijpleidingen. Daarnaast wordt ook ruimte gecreëerd voor nieuwe logistieke ontwikkelingen. Het voorkeurscenario gaat uit van een economische groei waarbij de vraag naar verwerkingscapaciteit voor containers nog fors zal toenemen. Daarom heeft de Vlaamse Regering beslist ruimte te reserveren voor een mogelijke uitbreiding van de haven op Linkeroever met een tweede containerdok. De Liefkenshoekspoortunnel zal mee de groei helpen opvangen.

VRAAG: HOE KOMT HET DAT BEWONERS EN LANDBOUWERS MOETEN WIJKEN VOOR HAVEN- EN NATUURONTWIKKELING?

Antwoord: De Antwerpse haven is een belangrijke motor van onze Vlaamse welvaart. De ontwikkeling van de haven is nodig om onze economie draaiende te houden. Daarnaast is de voorziene natuurontwikkeling een noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de haven. Verdere havenontwikkeling is immers slechts mogelijk wanneer tegelijkertijd, en liefst zelfs voorafgaand, ook natuurwaarden gerealiseerd worden. De polders en schorren van de Schelde hebben unieke natuurwaarden die van Europees belang zijn. De Europese Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn leggen ook Vlaanderen verplichtingen op om een aantal natuurdoelstellingen te halen. Met de

natuurontwikkeling op de Linker- en Rechterscheldeoever komt Vlaanderen hieraan tegemoet.

De Vlaamse overheid beseft dat de havenuitbreiding en de daaraan gekoppelde natuurontwikkeling grote impact heeft op de getroffen landbouwers, bewoners, zelfstandigen en ondernemingen. Daarom zijn tal van flankerende maatregelen voorzien om de gevolgen zo veel als mogelijk op te vangen.

VRAAG: WELKE MAATREGELLEN WORDEN ER VOORZIEN VOOR DE GETROFFENEN?

Bewoners kunnen een beroep doen op een premie voor herinrichtingskosten en kunnen rekenen op een snelle toegang tot sociale huisvesting of op maat gesneden begeleiding door de bemiddelaar. De Vlaamse Regering zal ook mogelijkheden creëren voor herhuisvesting in Prosperdorp. Daardoor krijgen onder meer de bewoners van Ouden Doel en Rapenburg de kans een nieuwe woonst te betrekken in een gelijkaardige leefomgeving.

Landbouwers krijgen de mogelijkheid om via de 'grondenbank' elders gronden te kopen. Zij kunnen ook een beroep doen op een vergoeding voor de omschakeling van teelt (reconversievergoeding), voor het uitoefenen van hun landbouwactiviteit op een kleinere oppervlakte (reductievergoeding) of voor bedrijfsverplaatsing. Bovendien kunnen ze rekenen op begeleiding door de bemiddelaar grootschalige Vlaamse infrastructuurprojecten.

Zelfstandigen kunnen dan weer rekenen op individuele begeleiding door de bemiddelaar.

VRAAG: WAT HOUDT HET ACTIEPROGRAMMA IN DAT SAMEN MET HET AFBAKENINGSGRUP VOOR DE HAVEN DOOR DE VLAAMSE REGERING WERD GOEDGEKEURD?

Antwoord: De Vlaamse Regering kiest er nadrukkelijk voor om de economische ontwikkeling in en om de haven van Antwerpen te realiseren in overeenstemming met leefbare polderdorpen, een duurzame landbouw en robuuste natuur. Daarom keurde de Vlaamse Regering – naast het GRUP – een uitgebreid actieprogramma goed. Dat actieprogramma bevat flankerende maatregelen en acties die de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied moeten versterken.

Die maatregelen hebben onder meer betrekking op economie en werkgelegenheid, op de landbouw en de leefbaarheid van de woonkernen, op de natuur en het milieu (bv. luchtkwaliteit), op de mobiliteit en de recreatie (bv. fietsverbindingen zowel voor woon-

en werkverkeer als voor recreatie), op de landschappelijke en de erfgoedwaarden (bv. studie ruraal erfgoed).

Rond al die thema's werden concrete acties uitgewerkt die in overleg met de lokale besturen en de middenveldorganisaties uitgevoerd worden. Daartoe werd in november 2012 het Centraal Netwerk opgericht, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de betrokken middenveldorganisaties en overheden. De voorzitter van het Centraal Netwerk is Jan Hemelaer, die door de Vlaamse Regering werd aangesteld als procesmanager. De procesmanager wordt bijgestaan door een procesteam.

VRAAG: WIE IS ER VERANTWOORDELIJK VOOR DE UITVOERING VAN HET ACTIEPROGRAMMA? WIE ZORGT VOOR DE FINANCIERING?

Voor iedere actie of maatregel uit het actieprogramma zijn er een of meerdere uitvoerende instanties aangeduid. Het is de bedoeling dat die instanties ook voor de financiering van de actie of maatregel zorgen of dat zij partners zoeken die voor co-financiering zorgen.

De coördinatie van de uitvoering van het actieprogramma gebeurt door de procesmanager. Hij wordt daarin ondersteund door het procesteam en door het Centraal Netwerk. De procesmanager treedt dus niet in de plaats van de instanties die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Hij behoudt wel het overzicht over het hele proces en bewaakt de samenhang van de verschillende acties en maatregelen uit het actieprogramma. Hij kan ook gericht overleg organiseren of probleempunten signaleren aan de Vlaamse Regering, met de bedoeling mogelijk vastgelopen acties weer vlot te krijgen.

VRAAG: WAAROM VERDWIJNEN OUDE DOEL EN RAPENBURG?

Antwoord: De twee gehuchten komen in een aan getijden onderhevig gebied te liggen, wat consequenties heeft voor de veiligheid. Een behoud van de gehuchten zou betekenen dat de bewoners als het ware in een kuip gaan leven, omringd door hoge dijken die het getij moeten keren. Bovendien zou de woon- en leefkwaliteit ingrijpend veranderen omdat de bereikbaarheid en het uitzicht sterk zouden wijzigen. De aanleg en het onderhoud van deze dijken, de infrastructuurwerken en onderhoud voor de waterhuishouding (afwatering, waterzuivering, tegengaan van verzilting), voor de bereikbaarheid en voor de nutsleidingen zouden een hoge investeringskost met zich meebrengen. Daarnaast kan het behoud van de gehuchten een beperkte negatieve impact hebben op de omliggende natuur omdat er meer visuele en geluidsverstoring zal optreden.

De overheid heeft sinds de jaren '80 in de gebieden die door het gewestplan van 1978 als "havenuitbreidingsgebied" werden aangeduid (onder andere Ouden Doel en Rapenburg), al heel wat woningen verworven. Als gevolg daarvan zijn er op dit ogenblik in Ouden Doel nog 16 bewoonde woningen in private eigendom, in Rapenburg 2.

VRAAG: HOE WORDEN DE MENSEN DIE ONTEIGEND WORDEN, VERGOED?

Antwoord: De vergoeding gebeurt volgens de onteigeningswetgeving. Het aankoopcomité, dat deel uitmaakt van de federale overheid, is als enige bevoegd om de waarde van de woning en/of de landbouwgrond te schatten. Deze schatting wordt met de eigenaars besproken. Het is de taak van de aangeduide commissaris van het aankoopcomité om zoveel als mogelijk tot een consensus te komen met de eigenaar. Indien er bijkomende vragen zijn, kan men altijd terecht bij de bemiddelaar.

VRAAG: WAAROM IS EEN GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (GRUP) NODIG VOOR DE VERDERE ONTWIKKELING VAN DE ANTWERPSE HAVEN?

Antwoord: Willen we de haven van Antwerpen zijn rol als economische draaischijf van Vlaanderen laten behouden, dan moeten we de toekomst van de haven veilig stellen. Met het GRUP worden de nieuwe contouren van de haven uitgetekend. In het GRUP legt de Vlaamse Regering vast welke activiteiten in het gebied kunnen en mogen plaatsvinden, welke stedenbouwkundige voorschriften van toepassing zijn en hoe het gebied ingericht en beheerd moet worden.

VRAAG: WELKE PLANNEN ZIJN ER VOOR DE ONTWIKKELINGSZONE SAEFTINGHE? KOMT ER EEN NIEUW DOK OP LSO?

Antwoord: In haar regeerakkoord heeft de Vlaamse Regering aangegeven dat zij de Ontwikkelingszone Saeftinghe wil voorbehouden voor maritieme, logistieke en/of industriële functies. Zij zal pas verder beslissen over de exacte invulling van de Saeftinghezone (bijvoorbeeld de verhouding van containeroverslag versus industriële activiteiten) nadat een maatschappelijke afweging en bijkomend studiewerk afgerond zijn. Het GRUP maakt nu alvast de verdere projectontwikkeling van een Saeftinghedok ruimtelijk mogelijk.

Momenteel wordt in opdracht van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever een kosten-baten analyse uitgevoerd over de toekomstige ontwikkeling van de Saeftinghezone. Die studie moet nagaan welke de meest aangewezen infrastructurele ontwikkelingen in het gebied zijn en welke timing en fasering gewenst is voor de aanleg en de ingebruikname van de Saeftinghezone.

VRAAG: WAAROM IS BIJKOMENDE NATUURONTWIKKELING NODIG? DESTIJD WERD REEDS AAN NATUURCOMPENSATIES GEDAAN BIJ DE AANLEG VAN HET DEURGANCKDOK.

De Europese Unie geeft in twee belangrijke richtlijnen – de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn – aan welke natuurwaarden de lidstaten moeten beschermen. Daartoe behoren onder meer bedreigde vogelsoorten en overwinteringsgebieden, planten- en diersoorten en habitats. De lidstaten wijzen zelf de beschermingszones aan waar maatregelen nodig zijn om de natuurwaarden in stand te houden of te herstellen. Grote delen van het Antwerpse havengebied behoren tot zo'n speciale beschermingszone.

De compensatiedoelstellingen voor Deurganckdok hebben enkel betrekking op wat aan natuur verloren ging bij de aanleg van het Verrebroek- en Deurganckdok (inclusief infrastructuur, omliggende terminals, ...) en het historisch passief. Deze verliezen compenseren brengt het gebied nog niet in een duurzame gunstige staat van instandhouding, zoals door de Europese Commissie gevraagd. Ook vóór deze natuurverliezen bevond het gebied zich immers niet (meer) in een gunstige staat van instandhouding. Uit milieu- en natuuronderzoek blijkt dat de meeste soorten die getroffen werden door de aanleg van het Deurganckdok, intussen opnieuw hun niveau hebben bereikt van voor de aanleg van het dok. Dit wil echter niet zeggen dat vandaag, in het hele gebied, de Europees opgelegde natuurdoelstellingen reeds worden gehaald.

Bovendien zullen de geplande uitbreiding en inbreiding van de haven opnieuw natuurwaarden aantasten. We willen deze verliezen opvangen en de natuur herstellen, en willen de natuur ook weerbaarder maken. Niet stukje bij beetje, maar doordacht en weloverwogen. Om versnippering tegen te gaan, krijgen hoogwaardige, aaneengesloten natuurgebieden de voorkeur.

VRAAG: NEMEN DE NATUURCOMPENSATIES NIET TE VEEL RUIMTE IN BESLAG?

Antwoord: Om versnippering tegen te gaan, krijgen hoogwaardige aaneengesloten natuurkerngebieden de voorkeur. Daar kunnen de beschermde habitats en populaties zich optimaal ontwikkelen. Doordat we de natuur in die kerngebieden samenbrengen, worden allerlei versturende invloeden kleiner. Dat past ook in de filosofie van zuinig ruimtegebruik: door de natuurgebieden te concentreren heb je in totaal minder oppervlakte nodig. Een aaneengesloten natuurgebied valt bovendien beter te beheren dan vele kleine lapjes natuur en de vooropgestelde natuurwaarden kunnen zich intensiever ontwikkelen.

In het afbakeningsGRUP worden de natuurgebieden zoveel mogelijk geconcentreerd en op een zo klein mogelijke oppervlakte voorzien. Hierbij werden de reeds gerealiseerde natuurcompensatiegebieden voor Deurganckdok en de andere

bestaande natuurgebieden, meegerekend. Bovendien werd gezocht naar een maximale afstemming met verschillende andere projecten en processen zoals de Ontwikkelingsschets 2010, het Sigmaphan, de Instandhoudingsdoelstellingen voor Linkerscheldeoever. Hierdoor worden de Europese natuurdoelstellingen in een bredere regio gerealiseerd en wordt de oppervlakte natuurcompensatie beperkt.

VRAAG: WAAROM KUNNEN DE NATUURDOELSTELLINGEN NIET ELDERS GEREALISEERD WORDEN?

Antwoord: Het natuurherstel moet volgens de Europese regelgeving steeds binnen speciale beschermingszones gebeuren, zones waar door de infrastructuurwerken schade optreedt of waar er tekorten zijn. Het doel van de Europese Unie is om net die natuurtypes te versterken die in het verleden op grote schaal aanwezig waren in het Schelde-estuarium maar vandaag erg zeldzaam geworden zijn op Europees niveau. En dergelijke natuur kan niet zomaar overal worden gecreëerd. Voor getijdennatuur bijvoorbeeld kan men niet elders dan langs de Schelde natuur ontwikkelen, omdat er op andere plaatsen geen getijden zijn.

Het gaat daarbij enerzijds om natte natuurgebieden als natte graslanden of natuurlijke waterplassen, maar anderzijds ook om getijdennatuur (of 'estuariene natuur') zoals slikken en schorren, die ook gedeeltelijk begroeid kunnen zijn met vegetatie.

VRAAG: HOUDT MEN IN DE PLANNEN VOLDOENDE REKENING MET DE MOBILITEIT, IN EN ROND DE HAVEN?

Antwoord: In de plan-Milieueffectenrapport dat aan het Maatschappelijk Meest Haalbare Alternatief voorafging, werden de effecten van de havenontwikkeling op de mobiliteit onderzocht. De havenactiviteit zal inderdaad een impact hebben op de mobiliteit. Er worden evenwel verschillende maatregelen voorzien om dit op te vangen. Zo zal er gezorgd worden voor een betere verkeersdoorstroming en een betere weginfrastructuur. Verder wordt gezorgd voor een betere spreiding van het verkeer door milieuvriendelijke alternatieven te voorzien zoals spoorwegen, binnenvaart en pijpleidingen. Tot slot zullen er ook maatregelen genomen worden om de CO₂-uitstoot te beperken. Al deze maatregelen zijn opgenomen in het bovenvermelde actieprogramma.

HOE VERLOOPT DE WERKING VAN HET CENTRAAL NETWERK? WAT IS DE ROL ERVAN?

Het Centraal Netwerk is het overlegforum waar alle aspecten van de verdere ontwikkeling van het havengebied Antwerpen en het daarbij horende actieprogramma aan bod komen. Het Centraal Netwerk bestaat uit alle belanghebbende organisaties in

het gebied, met name middenveld- en sectororganisaties en lokale en Vlaamse overheden Het Centraal Netwerk is een klankbord voor de procesmanager om de bezorgdheden te capteren en om die in het proces te kunnen meenemen.

Het Centraal Netwerk komt ten minste twee maal per jaar samen onder het voorzitterschap van de procesmanager. Voor de uitvoering van het actieprogramma worden binnen het Centraal Netwerk werkgroepen opgericht waarin de belanghebbende organisaties kunnen participeren..

VRAAG: WAT DOET DE PROCESMANAGER? WAT IS HET PROCESTEAM?

De uitvoering van het actieprogramma zal nadere studies, verdere beleidsbeslissingen en specifieke budgettaire engagementen vragen. Het is belangrijk dat de timing, financiering en samenhang tussen de acties bewaakt worden om het dynamisch proces van het actieprogramma te kunnen waarmaken. Daarom heeft de Vlaamse Regering beslist een sterke overlegstructuur uit te bouwen. Die structuur bestaat uit een procesmanager, een procesteam en een Centraal Netwerk.

De procesmanager is coördinator, facilitator en centraal aanspreekpunt van het ontwikkelingsproces voor het havengebied Antwerpen. Hij krijgt daarvoor een duidelijk mandaat van de Vlaamse Regering en rapporteert twee keer per jaar aan de Vlaamse Regering. Hij werkt vanuit een onafhankelijke positie en treedt niet in de plaats van organisaties, beleidsdomeinen, besturen of instanties die verantwoordelijk zijn voor bepaalde acties en maatregelen. Hij coördineert de uitvoering van het actieprogramma en zorgt er voor dat het actieprogramma in overleg met de belanghebbenden wordt uitgevoerd.

Het procesteam is een ambtelijk, multidisciplinair team dat de procesmanager bijstaat vanuit verschillende, inhoudelijke expertises. Het bestaat uit vertegenwoordigers van de meest betrokken instanties op Vlaams niveau - de departementen Mobiliteit en Openbare Werken, Leefmilieu, Natuur en Energie en het departement Ruimtelijk Vlaanderen, het Agentschap voor Natuur en Bos en de Vlaamse Landmaatschappij, en een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf en van de Maatschappij Linkerscheldeoever.