



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

STRATEGISCH PLAN GENTSE KANAALZONE

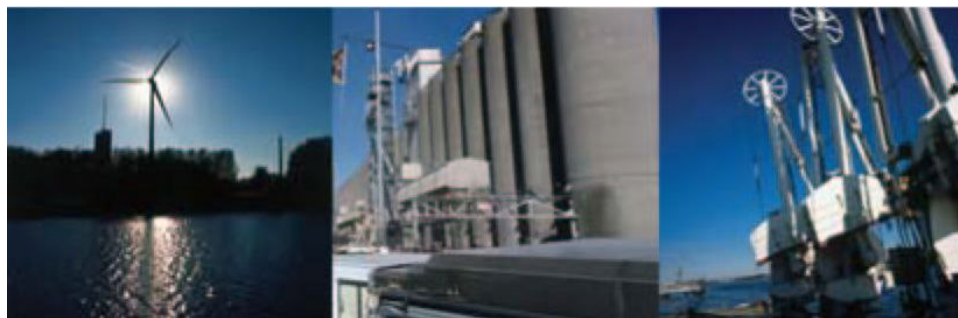
Oorspronkelijke naam document

kwalitatieve groei vóór de nieuwe zeesluis en in stroomversnelling erna. Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone – definitief ontwerp

Project

Kanaalzone Gent

■ wel-varende kanaalzone



kwalitatieve groei vóór de nieuwe zeesluis
en in stroomversnelling erna

strategisch plan voor de Gentse kanaalzone – definitief
ontwerp

mei 2007

Gebalde inhoudstafel

DEEL 0 – OPZET VAN DIT STRATEGISCH PLAN

1. *Opdracht en statuut van het strategisch plan*
2. *Planningsproces, opgebouwde structuren en planningscontext*
3. *Uitdagingen voor het strategisch plan*

DEEL 1 – ACTUELE SITUERING VAN DE GENTSE KANAALZONE

4. *Actuele economische positionering van de haven van Gent*
5. *Huidige ontsluiting van de kanaalzone en de haven van Gent*
6. *Huidige omgevingskwaliteit*

DEEL 2 – ONTWIKKELINGSVISIE VOOR DE GENTSE KANAALZONE

7. *Geïntegreerde en duurzame ontwikkeling van de Gentse kanaalzone*
8. *Visie op de (socio-)economische ontwikkeling*
9. *Visie op de ontsluiting van de kanaalzone en de haven van Gent*
10. *Visie op de kwaliteitsvolle inbedding van de zeehaven in de Gentse kanaalzone*
11. *Gewenste ruimtelijke structuur van de Gentse kanaalzone*

DEEL 3 – REALISATIE

12. *Uitvoeringsprogramma*
13. *Nieuwe werkwijzen*

DEEL 4 – KERNBESLISSINGEN

14. *Kernbeslissingen over het streefbeeld*
15. *Kernbeslissingen over nieuwe werkwijzen*
16. *Kernbeslissingen over het hoofdactieprogramma en het kortetermijn plan van actie*

BIJLAGEN

Inhoud

DEEL 0 – OPZET VAN DIT STRATEGISCH PLAN	9
1. <i>Opdracht en statuut van het strategisch plan</i>	10
1.1. Opdracht en context	10
1.2. Statuut van dit document	12
1.3. Opbouw en statuut van de delen van het document.....	13
1.4. Evaluatie en actualisering van het strategisch plan	13
1.5. Gebieds- en tijdsafbakening	14
2. <i>Planningsproces, opgebouwde structuren en planningscontext</i>	15
2.1. Planvormingsproces	15
2.1.1. 1993 ROM-project	15
2.1.2. 1996 Concept streefbeeld.....	15
2.1.3. 2002 Voorstel strategisch plan	16
2.1.4. 2006 Ontwerp strategisch plan	18
2.1.5. 2007 Strategisch plan.....	18
2.2. Een afgebakend zeehavengebied als tussenresultaat	19
2.3. Structuren voor samenwerking en besluitvorming	20
2.3.1. De reguliere besturen als basis	20
2.3.2. Het Subregionaal Overlegorgaan, ingebed in een Subregionaal Netwerk.....	20
2.3.3. Projectvennootschap voor het Aanvullend grondbeleid in de Gentse kanaalzone	21
2.4. Kernelementen uit de actuele beleids- en planningscontext.....	23
2.4.1. Document Balthazar-Van Gelder - Vlaams-Nederlandse visie voor de verbetering van de nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen.....	24
2.4.2. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	24
2.4.3. Invulling hedendaagse natuurwetgeving.....	25
2.4.4. Nieuwe economische stimulerende maatregelen	25
2.5. Grensoverschrijdende context	26
3. <i>Uitdagingen voor het strategisch plan</i>	27
3.1. Kernuitdaging 1: wervend toekomstbeeld voor de zeehaven en de kanaalzone	27
3.2. Kernuitdaging 2: verbeterde maritieme toegang door grotere zeesluis in Terneuzen	27
3.3. Uitdaging duurzame mobiliteit: rol en functie van bestaande en ontbrekende infrastructuren.....	28
3.4. Uitdaging: leefbaarheidsgaranties en ontwikkelingsperspectief voor de woonkernen in de directe nabijheid van de haven.....	28
3.5. Uitdaging: rechtszekerheid omtrent de actueel aanwezige natuurwaarden... 29	
3.6. Uitdaging: een oplossing voor de baggerspecieverwerking.....	29
3.7. Uitdaging: meer intensief gebruik van de bestemde bedrijventerreinen	29
3.8. Uitdaging: een sterker imago van de haven	30

DEEL 1 – ACTUELE SITUERING VAN DE GENTSE KANAALZONE31

4.	<i>Actuele economische positionering van de haven van Gent.....</i>	<i>32</i>
4.1.	Huidig (socio-)economisch belang	32
4.1.1.	Een invoerhaven met ca. 25 miljoen ton zeetrafiëk, vooral bulk	32
4.1.2.	Een zeevaart- en binnenvaarthaven met een ruim hinterland.....	33
4.1.3.	Een hoge toegevoegde waarde van 6,1 miljard euro.....	33
4.1.4.	Een belangrijke werkverschaffer met meer dan 65.000 jobs.....	34
4.1.5.	Een hoog investeringsvolume	35
4.2.	Huidige positionering van de haven van Gent tussen de Vlaamse zeehavens en in de Hamburg-Le Havrerange.....	36
4.2.1.	Derde Vlaamse zeehaven inzake maritieme overslag	36
4.2.2.	Tweede Vlaamse zeehaven inzake werk en waardecreatie.....	37
4.2.3.	Verhoudingsgewijze de meeste investeringen	38
4.2.4.	Minder grote groei dan in de andere havens in de range.....	39
4.3.	Strategisch belang van de Gentse zeehaven.....	40
4.3.1.	Kwalitatief en strategisch belang voor de economische ontwikkeling van de regio en van Vlaanderen	40
4.3.2.	Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen	42
4.4.	Ruimtegebruik en beschikbare ruimte voor economische activiteiten	44
4.4.1.	Huidig ruimtegebruik in de bedrijventerreinen van het zeehavengebied	44
4.4.2.	Te verwachten ruimtebehoefte inzake bedrijvigheid en terreinen	44
5.	<i>Huidige ontsluiting van de kanaalzone en de haven van Gent.....</i>	<i>48</i>
5.1.	Ontsluiting aan de zeezijde	48
5.2.	Ontsluiting aan de landzijde	49
5.2.1.	Binnenvaart.....	49
5.2.2.	Spoor	49
5.2.3.	Pijpleidingen.....	49
5.2.4.	Over de weg.....	49
6.	<i>Huidige omgevingskwaliteit.....</i>	<i>51</i>
6.1.	Actuele (woon)kwaliteiten in de kanaaldorpen	51
6.1.1.	Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor de leefbaarheid van de woonkernen	51
6.1.2.	Specifieke aandachtspunten voor de leefbaarheid per wijk/dorpskern	52
6.1.3.	Actuele situatie van de landbouw in de kanaalzone.....	53
6.2.	Actuele milieukwaliteit	54
6.2.1.	Milieu-aspecten die lokale verstoringen kunnen veroorzaken	54
6.2.2.	Kwaliteit van de bodem en het water	56
6.2.3.	Externe veiligheidsrisico's	58
6.2.4.	Relatie tussen milieu en gezondheid	58
6.3.	Aanwezige natuurwaarden.....	59

DEEL 2 – ONTWIKKELINGSVISIE VOOR DE GENTSE KANAALZONE63

7.	<i>Geïntegreerde en duurzame ontwikkeling van de Gentse kanaalzone</i>	64
7.1.	Tastbare kwaliteitsverhoging staat centraal.....	64
7.2.	Duurzame ontwikkeling door sterkere integratie van de verschillende beleidsterreinen	65
7.3.	Een verweven gebied met een dynamische zeehaven en goed functionerende bedrijventerreinen met leefbare woonkernen tussenin	66
7.3.1.	De kanaalzone: een gebied van blijvend industrieel-economisch belang	66
7.3.2.	Drie - gedifferentieerd - gelijkwaardige functies	67
7.3.3.	Intensief ruimtegebruik	67
7.3.4.	Kwaliteit op locatie	68
7.3.5.	Verweving als principe, scheiding waar het niet anders kan.....	68
7.3.6.	Scheiding verkeerssystemen.....	69
7.3.7.	Landschap en ecologie in de kanaalzone.....	69
7.3.8.	Een vooruitstrevend en wervend imago.....	69
8.	<i>Visie op de (socio-)economische ontwikkeling</i>	71
8.1.	Gewenste positie van de Gentse zeehaven in de Hamburg-Le Havrerange .	71
8.2.	Ontwikkeling van de maritieme trafieken	72
8.2.1.	Forse inhaalbeweging inzake maritieme trafieken.....	72
8.3.	Ontwikkeling van de industriële functie.....	72
8.3.1.	Maritieme industrieën ondersteunen	72
8.3.2.	Nieuwe industriële ontwikkelingen stimuleren	73
8.3.3.	Vernieuwing in de bestaande sectoren.....	73
8.3.4.	Ruimte reserveren voor industriële activiteiten	74
8.3.5.	Verbreding van de productiehaven met logistieke dienstverlening	74
8.4.	Ontwikkeling van de logistieke en distributiefunctie	75
8.4.1.	Logistiek en distributie verder ontwikkelen	75
8.4.2.	Uitbouw van de shortsea en de containerverwerkingshaven – vergroten van de maritieme cluster	75
8.5.	Globale economische ontwikkeling - visie op de ontwikkeling van de bedrijventerreinen	76
8.5.1.	Versterking van de haven ten bate van de regio	76
8.5.2.	Kwalitatieve ontwikkeling in de periode voor en kwantitatieve groei in de periode na de bijkomende grotere zeesluis	77
8.5.3.	Continuïteit in vernieuwing.....	78
8.5.4.	Visie op ruimtegebruik en ruimtebeschikbaarheid voor economische activiteiten.....	78
8.5.5.	Verdere stappen in de verduurzaming van de economische activiteiten	80
9.	<i>Visie op de ontsluiting van de kanaalzone en de haven van Gent</i>	82
9.1.	Verbeterde maritieme toegang via bijkomende grotere zeesluis in Terneuzen	82
9.2.	Multimodaliteit uitbouwen via binnenvaart en spoor	83
9.3.	Ontsluiting via alle modi.....	83
9.3.1.	Regulering verkeersdruk.....	83
9.3.2.	Verhoogde multimodaliteit	84
9.3.3.	Vrijwaren van tracés voor pijpleidingstroken.....	85

9.3.4.	Een groot multimodaal logistiek park	85
9.4.	Ontsluiting langs de weg	85
10.	<i>Visie op de kwaliteitsvolle inbedding van de zeehaven in de Gentse kanaalzone</i>	87
10.1.	Visie op de ontwikkeling van het dorpsysteem, de leefbaarheid en de lokale ontsluiting.....	87
10.1.1.	Kwaliteitsobjectieven voor de woonkernen	87
10.1.2.	Onleefbaar geachte woninggroepen herlokaliseren	88
10.1.3.	Koppelingsgebieden.....	89
10.1.4.	Landbouw	91
10.1.5.	Lokale ontsluiting binnen een hiërarchische verkeersstructuur.....	92
10.2.	Visie op de milieukwaliteiten	94
10.2.1.	Geïntegreerd milieubeleid als opstap naar duurzame ontwikkeling	94
10.2.2.	Basismilieukwaliteit en remediëring lokale verstoringen	95
10.2.3.	Monitoring en actieplannen	95
10.2.4.	Hinder- en risicozonering als ondersteuning van het concessiebeleid.....	96
10.2.5.	Samenwerking en overleg tussen overheid, bewoners en bedrijven	97
10.2.6.	Vertaling naar specifieke hinderaspecten	97
10.2.7.	Vertaling naar externe veiligheidsrisico's	98
10.2.8.	Vertaling naar het aspect bodem	99
10.3.	Visie op de natuurwaarden	99
10.3.1.	Elementen van het ecologisch netwerk.....	100
10.3.2.	Principes voor een concrete uitwerking van het ecologisch netwerk	101
10.3.3.	Stapsgewijze verdere detaillering van het ecologisch netwerk	105
10.3.4.	Bossen en boscompensatie	105
10.3.5.	Beleidskader	106
11.	<i>Gewenste ruimtelijke structuur van de Gentse kanaalzone</i>	107
11.1.	Landschapsopbouw	107
11.2.	Ruimtelijke concepten	107
11.2.1.	Ontwikkeling van een veelzijdige compacte haven met kanaal en dokken, R4-west en R4-oost als dragers	108
11.2.2.	Clustering van milieubelastende activiteiten op plaatsen waar zij minst hinderlijk zijn voor woonkernen en vooral in het noordelijke kanaaldeel	109
11.2.3.	Versterking van lineaire kanaaldorpen met de hoofdstraat als drager, met een voelbare band naar de open ruimte	110
11.2.4.	Buffers uitbouwen tot koppelingsgebieden, als kwaliteitsvolle overgang van kanaaldorpen en –wijken naar bedrijvenszones	111
11.2.5.	Versterking van de natuurlijke (bos)structuur van de gehele kanaalzone in een samenhangend ecologisch netwerk, met robuuste natuur op de stuifzandrug en in de Kale-, Moervaartvalleien en met stapstenen en verbindingen in de ecologische infrastructuur van het zeehavengebied	113
11.2.6.	Opwaarderen van de twee armen van de R4 als ontsluiting van de haven en met zichtlocaties en bakens als verzorgd contactvlak tussen haven en omgeving	114
11.2.7.	Kanaaldorpen en bedrijventerreinen uitbouwen als knopen in het lijnennet van het gemeenschappelijk en zacht vervoer	115
11.2.8.	De Gentse zeehaven rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland.....	116
11.3.	Gewenste ruimtelijke structuur	116

DEEL 3 – REALISATIE117

12.	<i>Uitvoeringsprogramma</i>	118
12.1.	Prioritaire actiedomeinen.....	120
12.2.	Hoofdactieprogramma op Vlaams niveau.....	121
12.2.1.	Uitbouw en optimalisering bedrijventerreinen en economische zones in de gehele Gentse kanaalzone.....	121
12.2.2.	Stimulering van de leefbaarheid van dorpen, woonwijken en landbouw en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen.....	121
12.2.3.	Infrastructuren en mobiliteit.....	123
12.2.4.	Landschappelijke en ecologische structuur en beeld.....	126
12.2.5.	Milieukwaliteiten.....	126
12.2.6.	Voorwaardenscheppende acties inzake planning, communicatie en draagvlakvorming.....	127
12.3.	Subregionaal actieprogramma.....	128
12.3.1.	Uitbouw en optimalisering bedrijventerreinen en economische zones in de gehele Gentse kanaalzone.....	128
12.3.2.	Stimulering van de leefbaarheid van dorpen, woonwijken en landbouw en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen.....	129
12.3.3.	Infrastructuren en mobiliteit.....	132
12.3.4.	Landschappelijke en ecologische structuur en beeld.....	134
12.3.5.	Milieukwaliteiten.....	136
12.3.6.	Gerichte recreatie en toerisme.....	139
12.3.7.	Voorwaardenscheppende acties inzake planning, communicatie en draagvlakvorming.....	139
12.4.	Kortetermijn plan van actie.....	140
12.5.	Ingrepen met snel resultaat.....	141
13.	<i>Nieuwe werkwijzen</i>	142
13.1.	Beleidsinstrumenten.....	142
13.1.1.	Grondbeleid.....	142
13.1.2.	Beleidsovereenkomsten.....	142
13.2.	Nieuwe procedures.....	143
13.2.1.	Geïntegreerd ontwerp.....	143
13.2.2.	Gezamenlijke adviesvoorbereiding met formele bekrachtiging in officiële procedures.....	144
13.2.3.	Toegewezen beheers- en investeringstaken.....	144

DEEL 4 – KERNBESLISSINGEN.....145

14.	<i>Kernbeslissingen over het streefbeeld</i>	146
14.1.1.	Beslissing over het statuut van het streefbeeld.....	146
14.1.2.	Beslissingen over algemene doelstellingen.....	146
14.1.3.	Beslissingen over specifieke doelstellingen.....	147
15.	<i>Kernbeslissingen over nieuwe werkwijzen</i>	149
16.	<i>Kernbeslissingen over het hoofdactieprogramma en het kortetermijn plan van actie</i>	150
16.1.1.	Beslissing over het uitvoeringsprogramma.....	150

16.1.2.	Beslissing over de jaarprogramma's	150
16.1.3.	Beslissing over het hoofdactieprogramma	150
16.1.4.	Beslissingen over het plan van actie 2006-2008.....	150
BIJLAGEN.....		157
1.	<i>Afkortingen.....</i>	<i>157</i>
2.	<i>Overzicht van de bijlagenbundel.....</i>	<i>158</i>

Kaarten en figuren

Kaart 1	Situering van Gentse en Zeeuwse kanaalzone: afbakening plangebied
Kaart 2	Situering in de Gentse kanaalzone
Kaart 3	Situering bedrijventerreinen in de Gentse kanaalzone
Kaart 4	Risicozonering in de bedrijventerreinen, cfr. RVR
Kaart 5	Veiligheidszonering rond de bedrijventerreinen, cfr. RVR
Kaart 6	Schema gewenste ruimtelijke structuur
Kaart 7	Hypothese van gewenste ruimtelijke structuur
Kaart 8	Te verwijderen woninggroepen
kaart 9	Bij prioriteit te saneren gronden
Kaart 10	Interventiekaart met overzicht lokaliseerbare zeer kortetermijnacties

Figuur 1	SRO/SRN-samenwerkingsverband
Figuren 2 t/m 5	Evoluties maritieme trafiek, toegevoegde waarde, werk, investeringen haven van Gent
Figuur 6	Evolutie van maritieme trafiek haven van Gent in vergelijking met deze van de Hamburg-Le Havrerange
Figuur 7	Beleidskader inzake ecologische infrastructuur
Figuren 8 t/m 14	Ruimtelijke conceptelementen

Deze figuren zijn in de tekst verweven; de kaarten bevinden zich achteraan dit document.



Deel 0 – Opzet van dit strategisch plan

informatief deel

Dit deel is informatief en bevat geen inhoudelijke keuzen of opties.

1. Opdracht en statuut van het strategisch plan

1.1. Opdracht en context

Met dit strategisch plan reikt de stuurgroep van het Subregionaal Netwerk Gentse kanaalzone aan de Vlaamse regering een samenhangend en gedragen document aan dat voor de Gentse zeehavens beantwoordt aan de bepalingen van de laatste regeerakkoorden.

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

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

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

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

Dit regeerakkoord bouwt voort op de opties in het Vlaams regeerakkoord van 9 juli 1999: 'Binnen de twee jaar moet door de Vlaamse regering in elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld dat uitgaat van een maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behoud en het versterken van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en zuinig ruimtegebruik, waardoor de economische expansie van die havens niet langer gelijk staat met het innemen van steeds nieuwe open ruimte ten koste van landbouw, natuur of bestaande woongebieden. (...) De principes van het strategisch plan vormen voorts de vertrekbasis voor elke verdere ontwikkeling van de haven, ongeacht of het hierbij gaat over maritieme, dan wel over industriële ontwikkeling. (...) Tevens zullen deze ontwikkelingen voortaan gekoppeld worden aan de realisatie of de versterking van de ecologische infrastructuur in en rondom het havengebied. Tot slot moet bij elke inname van nieuwe gronden in het havengebied worden aangetoond dat de beschikbare reserves inzake industrieterreinen hiervoor niet in aanmerking komen.'

Het document dat thans voorligt, is het resultaat van een proces van intensieve en jarenlange samenwerking tussen overheden en andere partners in het oorspronkelijke ROM-project voor de Gentse kanaalzone, thans Project Gentse Kanaalzone.

Het 'Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' beoogt een kwaliteitsimpuls in dit complexe gebied in te brengen. Deze moet tegelijk leiden tot een goede economische ontwikkeling en een volwaardig functioneren van de haven temidden de andere West-Europese havens, een behoorlijke milieukwaliteit en goede woon- en leefsituaties in de dorpen en wijken van de kanaalzone.

Centraal element op Vlaams niveau in dit strategisch plan is het garanderen van de economische ontwikkeling en van de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone, beide rekening houdend met de andere in de kanaalzone aanwezige elementen zoals wonen, landschap, milieu. Naast acties en investeringen van diverse administraties vormen het ondersteunen van het noodzakelijke instrument van een werkbare structuur (aangehaakt aan het Subregionaal Overlegorgaan) en een verdere voorfinanciering van het noodzakelijk grondbeleid essentiële bijdragen van de Vlaamse overheid in de realisatie van voorliggend strategisch plan.

De partners zijn er zich van bewust dat dit strategisch plan een ambitieus plan is dat van elk van hen binnen zijn reguliere middelen forse inspanningen zal vragen. Te denken valt aan investeringen in infrastructuur, investeringen door bedrijven in de vermindering van de uitstoot van emissies, investeringen in de herstructurering van kanaaldorpen en -wijken en de inrichting van de gebieden daaromheen. Duidelijk is dat de gewenste situatie niet op korte termijn tot stand is te brengen. Sommige maatregelen kunnen snel worden uitgevoerd. Andere vergen vele jaren van voorbereiding en uitvoering.

Een bijzonder aspect betreft de aanpak van de milieubelasting in de kanaalzone. Dit strategisch plan trekt terzake een haalbare kaart voor een lokale gebiedsgerichte aanpak en focust op het wegwerken van de lokale milieuverstoringen, in het bijzonder deze naar de bewoonde kernen, en op de bodemkwaliteit. De aanpak van globale milieubelasting inzake lucht-, water-, waterbodemkwaliteit komt slechts zijdelings aan bod en wordt veeleer aangezien als een terrein waarop de hogere overheden, bij middel van globale regelingen o.m. in opvolging van internationale afspraken en verdragen, verbetering dienen te bewerkstelligen. De wettelijke regelgeving die daaruit voortvloeit, zal evident ook in uitvoering van het Vlaamse en federale beleid in de Gentse kanaalzone worden toegepast. Ook op dit vlak is dit strategisch plan een geïntegreerd plan dat aspecten in samenhang benadert, maar geen integraal plan dat alle aspecten omvat.

Belangrijk is dat dit strategisch plan, ook al kijkt het ver vooruit, geen eindbeeld schetst. De uitvoering van het plan vindt plaats in een uiterst dynamische context. Wijzigingen daarin kunnen vooral de acties die voor de langere termijn zijn voorzien in een ander licht plaatsen. Dit kan ertoe leiden dat zij in de toekomst worden gewijzigd of zelfs geheel vervangen. De zekerheid over de realisatie van projecten neemt dan ook af naarmate de projecten verder in de toekomst zijn geplaatst. Dit betekent niet dat het streefbeeld zo maar ad hoc kan aangepast worden. De ingestelde structuren zullen er zorg voor dragen dat elke wijziging zorgvuldig wordt voorbereid en beslist door middel van overleg en onderhandeling tussen en met de betrokken partners. Een blijvend goede verstandhouding tussen de partners, gevoed door goede bemiddelaars vanuit het voorzitterschap en het secretariaat, is hierbij essentieel.

De grote waarde van het strategisch plan ligt in de richting die wordt gegeven aan de verdere ontwikkeling van de kanaalzone; een richting die is gebaseerd op een consensus tussen de overheden en andere partners die belangen hebben in de kanaalzone. Daarmee wordt gewaarborgd dat via samenwerking en overleg en in onderlinge afstemming vooral die activiteiten worden uitgevoerd die de gewenste richting zo soepel mogelijk realiseren.

1.2. Statuut van dit document

Het strategisch plan is een belangrijke stap, maar ook niet meer dan een **tussenstap**, op weg naar de daadwerkelijke verhoging van de kwaliteiten in de Gentse kanaalzone. Het kristalliseert en richt de relevante ingrepen en initiatieven in het gebied naar dit doel.

Het strategisch plan vormt de **leidraad** voor de toekomstige uitbouw en inrichting van de Gentse kanaalzone. Het strategisch plan met de kernbeslissingen geeft een beeld van de gewenste toekomstige situatie in de kanaalzone en geeft minstens voor de eerstkomende jaren duidelijkheid over de vraag wie wanneer welke acties zal uitvoeren om die situatie te verwezenlijken.

Voor de Vlaamse overheid, die vanuit het havendecreet een bijzondere verantwoordelijkheid over de strategische plannen voor de zeehavens heeft, wordt voorgesteld dat de Vlaamse regering met de actenamen van het strategisch plan zich uitspreekt om het streefbeeld mede als leidraad voor het gehele Vlaamse overheidsbeleid ten aanzien van de Gentse kanaalzone te (laten) hanteren en om het hoofddactieprogramma op Vlaams niveau mede als leidraad voor de opmaak van de opeenvolgende beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanningen voor de Vlaamse zeehavens te hanteren.

Voorgesteld wordt dat zij met haar actenamen de hoofdtaken van de **Vlaamse overheid** m.b.t. de Gentse kanaalzone erkent en dat zij zich engageert voor het (mee) continueren van de noodzakelijke instrumenten en voor het principe van het uitwerken van verdere beleidsovereenkomsten met de andere ROM-partners voor de acties waarin Vlaamse administraties een wezenlijke rol of bijdrage hebben.

Het strategisch plan heeft in de wet- en regelgeving **geen expliciet omschreven juridische status**. Het plan vervangt dan ook geen enkel momenteel rechtsgeldig plan in de sfeer van de ruimtelijke ordening. Het gewestplan, B.P.A.'s en ruimtelijke uitvoeringsplannen blijven onverkort van kracht tot hun eventuele officiële herziening; ook de er aan gekoppelde procedures van milieuvergunning blijven tot hun herziening gelden. Het strategisch plan heeft dus geen enkele rechtstreekse juridische kracht naar de burgers en bedrijven.

Toch zal het strategisch plan zich op het terrein doen gevoelen, vooreerst door de diverse acties uit het algemene uitvoeringsprogramma en het kortetermijn plan van actie 2006-2008. Daarnaast zullen waar nodig de rechtsgeldige plannen worden aangepast of vervangen. In de kernbeslissingen engageren de goedkeurende bevoegde overheden zich hiertoe.

Voor het geheel van het strategisch plan is uiteraard de regeringsbeslissing van 3 juni 2005 over de aanpak van de strategische plannen voor de zeehavens van belang. Hierin wordt op basis van een nota van LIN niet alleen de te volgen behandelingsprocedure op Vlaams niveau vastgelegd, maar wordt ook aangegeven dat de strategische plannen als beleidsondersteunende planningsdocumenten een **dubbel opzet** hebben (enerzijds het strategisch plan met o.m. een visie, streefbeeld en actieplan en anderzijds de voorbereiding van een R.U.P. voor de afbakening van het zeehavengebied). Dit laatste aspect is gelet op de historiek voor het Gentse zeehavengebied thans minder van belang.

1.3. Opbouw en statuut van de delen van het document

Deel 0 beschrijft de context en het opzet van dit plan en deel 1 de actuele toestand en positionering van de kanaalzone. Deze delen zijn louter **informatief**.

Delen 2 en 3 van het strategisch plan hebben een **richtinggevend statuut**. Het streefbeeld met de visie-elementen, het uitvoeringsprogramma en de aangegeven werkwijzen zijn voor de lokale partners van kracht tot ze bij consensus en met een doorwegende verantwoording zouden worden aangepast of verfijnd om toekomstige situaties en mogelijkheden en thans onvoorziene ontwikkelingen kwaliteitsvol te beantwoorden. De lokale partners vertalen de keuzen uit deze delen door in het eigen regulier beleid.

De conclusies van deelonderzoeken zoals opgenomen in deel 2 hebben eveneens dit richtinggevend statuut; de deelstudies zelf en de uitgebreide samenvattingen ervan in de bijlagen zijn informatief en geven (bijvoorbeeld voor structuurschetsen en inrichtingsschetsen) alleen voorbeelduitwerkingen weer.

Deel 4 van het strategisch plan, met kernbeslissingen over streefbeeld, over werkwijzen en over het hoofdactieprogramma en het kortetermijn plan van actie, is voor de goedkeurende actoren een **bindende tekst** waarin zij hun effectieve inspanningen en engagementen (inhoudelijke zowel als financiële, door te vertalen in het eigen, reguliere beleid) voor de eerstkomende jaren vastleggen.

1.4. Evaluatie en actualisering van het strategisch plan

De evaluatie en eventuele actualisering van dit strategisch plan verloopt op twee niveaus.

Op het niveau van de acties worden de vorderingen in de uitvoering van het lopende plan van actie jaarlijks in het jaarverslag gerapporteerd en wordt elke periode van een plan van actie (2006-2008, 2009-2012, 2013-2018, ...) afgerond met een uitvoerige evaluatie en een daarop stoelende planning voor de volgende periode. In deze nieuwe plannen van actie en in de jaarprogramma's die er een detaillering van zijn kunnen de uitvoeringsperioden van voorziene acties worden aangepast in functie van de noden, de realiseerbaarheid, de investerings-toezeggingen van de Vlaamse overheid of de betere onderlinge afstemming van acties. Deze bijstellingen kunnen ook actualisering van het hoofactieprogramma op Vlaams niveau voor de Gentse kanaalzone aanleveren, die de Vlaamse overheid in een volgende beleidsdomein-overschrijdende meerjarenplanning kan inwerken.

Op het niveau van het streefbeeld (visie, concepten, aard van de acties en prioriteiten), staat een grotere continuïteit en stabiliteit in de keuzen voorop en is een volledige herbevestiging of (gedeeltelijke) actualisering per lokale beleidsperiode of legislatuur aangewezen. Er wordt voor gekozen om dit de eerste keer naar aanleiding van het aflopen van het tweede plan van actie in 2012 te doen. Tot de actualisering blijven de kernbeslissingen en de richtinggevende delen van dit strategisch plan in hun respectieve status van kracht. Eventuele noodzakelijke onderzoeken ter onderbouwing worden tijdig opgestart zodat de conclusies ervan bij de eventuele actualisering kunnen worden meegenomen.

1.5. Gebieds- en tijdsafbakening

De Gentse kanaalzone is het **gebied** rond het kanaal Gent-Terneuzen en de R4-oost en R4-west met inbegrip van respectievelijk een kilometerbrede strook en een honderd meter brede strook rond deze ringweg. In het zuiden wordt de Kanaalzone begrensd door de woonwijken van Mariakerke/Wondelgem, de Gentse kernstad (Dampoort) en Oostakker/Sint-Amandsberg. Dit gebied omvat grotere delen van de gemeenten Gent, Evergem en Zelzate, en sluit bij het projectgebied van het Zeeuws-Vlaamse ROM-project aan (*zie situeringskaarten 1, 2 en 3*). Het afgebakende zeehavengebied vormt een omvangrijk gedeelte van de kanaalzone.

De als dusdanig aangeduide Gentse kanaalzone wordt op hoofdlijn gekenmerkt door volgende kengetallen :

- een langgerekt gebied van ca. 60 km² (3 tot 5 km breed, 15 km lang), waarvan de haven ongeveer driekwart inneemt;
- met ca. 8.000 inwoners in de vijf dorpen en een wijk, ca. 12.000 in Zelzate en ca. 6.000 in de aanleunende randen van de Gentse stadswijken;
- met ca. 600 grote ondernemingen en KMO's die samen rechtstreeks ca. 28.300 mensen werk verschaffen ¹.

Als **tijdshorizon** voor dit strategisch plan wordt een periode van enkele decennia, tot ongeveer **2030**, vooropgezet. Deze tijdshorizon doet recht aan de lange levensduur en hoge kostprijzen van bepaalde infrastructuren, bedrijfseconomische aspecten gemoeid met eventuele investeringen in duurzame productie en de lange ontwikkelingstijden van elementen uit de natuurlijke structuur. Daarbij wordt voor sommige aspecten, naargelang de inschatbaarheid van bepaalde tendensen, en rekening houdend met de ruime tijds�pannes die eigen zijn aan de ontwikkeling van zeehavens een onderverdeling gemaakt in zeer korte termijn (tot 2008), korte termijn (tot 2012), middellange termijn (tot 2018, mogelijke openingsdatum van de nieuwe zeesluis en vermoedelijke tijdshorizon van het herziene Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen), lange termijn (tot ca. 2030). Voor sommige aspecten die buiten de tijdshorizon van dit plan vallen wordt gesproken over de zeer lange termijn (na ca. 2030).

Voor het aflopen van deze tijdshorizon wordt met een actualisatie van dit strategisch plan gestart.

¹ Volgens de gegevens van de Nationale Bank, waarin geteld wordt aan de hand van btw-nummers.

2. Planningsproces, opgebouwde structuren en planningscontext

2.1. Planvormingsproces

2.1.1. 1993 ROM-project

De wortels van het ROM-project Gentse kanaalzone liggen in het begin van de jaren negentig. Toen werd duidelijk dat in de kanaalzone een diversiteit aan vraagstukken aanwezig was op het vlak van ontwikkelingsmogelijkheden, ruimtelijke ordening, milieu, verkeer en vervoer. Ook werd ingezien dat de oplossing ervan een complexe zaak zou zijn. Een groot aantal overheden en private partijen waren betrokken. De bevoegdheid voor het realiseren van oplossingen was uiteenlopend verdeeld. Tussen de vraagstukken bestonden sterke onderlinge verbanden.

Situaties en tendensen die de oplossingen nog verder bemoeilijkten werden onderkend.

- Er was onvoldoende samenwerking tussen de vele instanties en besturen in de verschillende sectoren en met uiteenlopende niveaus van zeggenschap over het gebied en de afstemming van hun activiteiten om de complexe problematiek in de kanaalzone effectief en met daadkracht aan te pakken.
- Door onvoldoende samenhang in de vroegere ingrepen en infrastructuren stonden de kwaliteiten die de Gentse kanaalzone voor de verschillende functies bood steeds meer onder druk en dreigden deze functies elkaars functioneren te gaan belemmeren.
- De positie van de kanaalzone werd op diverse terreinen, met name als haven, als bedrijvengebied en als woongebied, in meer of mindere mate diffuus. De behoefte om de positionering weer aan te scherpen werd door vele partijen gevoeld.
- Nieuwe ontwikkelingen van infrastructuren, zowel gewenst in de regio (zeesluis Terneuzen, kanaalverbeteringswerken) als ongevraagd (Westerschelde Vaste oeververbinding), konden resulteren in een extra druk op de regio.

De provincie Oost-Vlaanderen heeft in 1993 samen met de gemeenten Gent, Evergem en Zelzate het initiatief genomen samenhangende kwaliteitsvolle perspectieven voor de ontwikkeling van het gebied in zijn geheel aan te reiken. Daartoe is naar voorbeeld van een Zeeuws-Vlaams initiatief het ROM-project Gentse kanaalzone opgezet. ROM staat daarbij voor Ruimtelijke Ordening (met inbegrip van leefbaarheid) en Milieu; in de praktijk is daarbij eveneens aandacht besteed aan Economie. Bijlage A synthetiseert de diverse projectstappen die zijn gezet, gekoppeld aan de tussentijdse besluitvormingsprocedures.

In essentie is het project er sindsdien op gericht in samenspraak met alle betrokken partijen in de Gentse kanaalzone en op basis van een gedeelde probleemformulering gedragen oplossingen voor de diverse vraagstukken uit te werken. Aan dit proces nemen zowel overheden en private organisaties en bedrijven, als de verschillende overheidsniveaus en de sectorale overheden binnen eenzelfde bestuursniveau deel. Door de aard van de oplossingen tussen al deze partijen af te stemmen heeft het ROM-project tevens basiscondities geschapen om tot een gecoördineerde uitvoering van de oplossingen te komen.

2.1.2. 1996 Concept streefbeeld

De Stuurgroep ROM-project Gentse kanaalzone heeft in juli 1996 een concept-streefbeeld voor de Gentse kanaalzone vastgesteld. De deelnemende overheden hebben dit, soms met enkele

aanvullingen, als tussentijdse beslissing onderschreven. Dit concept-streefbeeld heeft vanaf die tijd richting gegeven aan de verdere koers van het ROM-project. Het concept-streefbeeld bevatte daartoe zeventien kernbeslissingen, zowel over uitgangspunten als over komende acties en onderzoeken.

In uitvoering van de regeerakkoorden heeft de gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen van de Vlaamse regering vanaf 1999 de opdracht gekregen de werkzaamheden te organiseren en te coördineren om tot een gedragen strategisch plan voor de Gentse kanaalzone te komen.

In het verdere planvormingsproces zijn onderzoeken verricht om tot een volwaardig streefbeeld en actieplan te komen, zijn tussentijdse beslissingen genomen en is reeds gedeeltelijk met de uitvoering gestart. Deze inspanningen hebben ongeveer zes jaar in beslag genomen en hebben in 2002 geresulteerd in het eerste voorstel voor een strategisch plan voor een van de Vlaamse zeehavens. De intensiteit van werken in die periode was wisselend. De laatste paar jaar ervan raakte het ROM-project vooral door de steun van de Vlaamse administratie in een stroomversnelling en zijn belangrijke stappen vooruit gezet in de aanpak van de vraagstukken waarmee de kanaalzone wordt geconfronteerd.

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

Niet in de laatste plaats is te vermelden dat de wijze van samenwerking tussen partners in het Gentse een stevige basis heeft gelegd voor een verdere geïntegreerde aanpak van de ontwikkeling van de kanaalzone. De bijzondere waarde van de vorm van samenwerking is ook opgemerkt op Vlaams niveau. Zowel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als in het Vlaams Milieubeleidsplan (MINAplan II) is de gebiedsgerichte aanpak erkend. Op gewestelijk niveau zijn dan ook verdere stappen gezet om elders vergelijkbare projecten te starten.

2.1.3. 2002 Voorstel strategisch plan

In juni 2002 stelde de stuurgroep van het toenmalige ROM-project Gentse kanaalzone het 'Voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' vast.

Sindsdien is op Vlaams niveau de procedure voor behandeling van de strategische planning vastgelegd en zijn ook bijkomende voorbereidende stappen (zoals de opmaak van milieueffecten en veiligheidsrapporten) decretaal verplicht gesteld. In functie van deze procedure heeft de Vlaamse regering zich dan ook niet uitgesproken over het aangereikte voorstel van strategisch plan. Op vraag van de Vlaamse overheid is het eerste 'Voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' uit 2002 vanuit drie invalshoeken getoetst of onderzocht voor verdere aanvulling.

- De milieueffecten zijn getoetst in een 'Nota-planMER strategisch plan Haven van Gent' (september 2004), dat inhoudelijk volgens de geest en de krachtlijnen van het decreet betreffende het plan-MER (18/12/02) is uitgewerkt en dat de visies en acties uit de 'Wel-

varende kanaalzone' toetst aan de milieubeleidsdomeinen zoals voorzien in artikel 4.2.7 van het decreet.

De Nota-planMER en de beoordeling daarvan door de bevoegde instantie constateren dat het 'Voorstel van strategisch plan Gentse kanaalzone' globaal overkoepelend geen alternatieven voorstelt (zoals die in principe voor toetsing in een plan-MER moeten worden voorgelegd), maar zijn van oordeel dat via de evaluatie de suggesties en maatregelen uit dit plan bepaalde accenten krijgen die hetzij gebiedsgericht, hetzij uitvoeringsgericht en milieutechnisch, hetzij strategisch als alternatieven naar visie en aanpak kunnen beschouwd worden.

Algemeen besluit de Nota-planMER dat het eerste voorstel van strategisch plan positieve effecten met zich meebrengt inzake nuttig ruimtegebruik, werkgelegenheid en algemene optimalisatie van het industriegebied, maar dat dergelijke uitbreiding zonder strenge maatregelen mogelijk de draagkracht voor mens en milieu zal overschrijden. De visies en acties die het plan vooropstelt om dergelijke overschrijding te vermijden worden als goede intenties en uitspraken beoordeeld, maar de Nota-planMER wijst op verschillende moeilijkheden en onzekerheden naar de uitvoerbaarheid daarvan. Ze geeft ook aan dat enkele belangrijke onderdelen, onder meer in functie van die uitvoerbaarheid, verder zouden moeten worden uitgewerkt; het betreft vooral een toepasbaar systeem van milieuzonering, al dan niet in combinatie met verbeteringen aan enkele voor de leefbaarheid van de woonkernen te zwak bevonden bufferzones/koppelingsgebieden en clustering van milieuhinderlijke bedrijven. Deze verdere uitwerking is, onder meer onder vorm van een hinderzoneringsinstrument, in voorliggend document opgenomen.

- De veiligheidsaspecten zijn getoetst in het 'Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau' (april 2004), dat volgens de geest van het decreet betreffende het plan-MER en het ruimtelijk Veiligheidsrapport (BS 15/2/03) is opgemaakt. Het document is door de Cel VR van AMINAL gunstig beoordeeld.

Het RVR op planniveau concludeert dat het voorstel van strategisch plan beantwoordt – vanuit het oogpunt van de externe mensrisico's – aan de vereiste om te voorkomen dat door wijziging van grondbestemmingen of –gebruik de risico's van zware ongevallen toenemen, dit in de veronderstelling dat

- de verdere invulling van de Gentse kanaalzone (de inplanting of wijziging van bedrijven met gevaarlijke stoffen) gebeurt overeenkomstig de vastgestelde risicozonering;
- bijkomende woongebieden en kwetsbare locaties enkel in de vastgestelde veiligheidszones worden toegelaten.

Afwijkingen hiervan kunnen enkel mits bijkomend, meer gedetailleerd onderzoek zoals bijv. een kwantitatieve risicoanalyse.

Wanneer op de geschetste wijze wordt gewerkt, wordt ook aan het voorkomen van milieurisico's voor zware ongevallen in het kader van de Sevesoregeling voor landhabitats beantwoord (alhoewel hiervoor geen echte risicozonering kan worden opgemaakt).

- Een bijkomende onderbouwing en oplading van de economische positionering en visie in het strategisch plan is voorbereid in de studie 'Continue verduurzaming van de Gentse kanaalzone' (december 2004).

Behoudens het inbrengen van een omvangrijk pakket over de economische ontwikkeling van de kanaalzone in verschillende delen van het plan, is de meest verstrekkende aanbeveling van deze studie om het strategisch plan minder alleen vanuit de overheden te bekijken en te formuleren, maar met name de bedrijven, die elk voor zich een belangrijke rol spelen in het effectief realiseren van 'verduurzaming', nauwer bij de opmaak en de

uitvoering te betrekken en hierover dialoog op te zetten. Ook wordt de kernidee aangereikt dat duurzame economische ontwikkeling uitgaat van een loskoppeling van economische ontwikkeling en milieudruk, dat dit een proces is en dat dit aan de hand van meetbare indicatoren op regelmatige basis dient opgevolgd en aan- of bijgestuurd te worden.

Ter concretisering van de optie in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen over ecologische infrastructuur in zeehavengebieden is gelijktijdig een vierde onderzoek naar de natuurwaarden in de kanaalzone verricht, waarvan de eindoplevering in een consensus met de verschillende actoren in voorjaar 2006 heeft plaatsgevonden.

De studie concludeert dat voor de instandhouding van alle beleidsrelevante soorten van internationaal, Vlaams of regionaal belang binnen de Gentse kanaalzone, met inbegrip van alle compensaties voor de verboden te wijzigen vegetaties cfr. het natuurbehouddecreet, een ecologisch netwerk van iets meer dan 200 ha aan specifieke habitats nodig is, dat deze oppervlakte en habitats actueel nog binnen het zeehavengebied aanwezig zijn, maar bij voortzetting van geplande economische projecten gedeeltelijk zullen verdwijnen.

De uitvoering van deze bijkomende stappen heeft een relatief lange periode, veelal tot midden 2005, in beslag genomen. Een reeks uitvoeringsacties zijn ondertussen evenwel en evident aangevat of voortgezet.

Kort na de goedkeuring van 'Wel-varende kanaalzone' is het SubRegionaal Overlegorgaan voor het Gentse zeehavengebied (SRO-Gent) op vraag van de ROM-partners door de minister erkend en sindsdien werkzaam. Bij deze gelegenheid is het ROM-project omgevormd tot Project Gentse Kanaalzone en de ROM-stuurgroep tot de stuurgroep van het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone (SRN-Gent). Punt 2.3 gaat hier dieper op in. Bijlage A geeft een overzicht van de deelnemers aan het Project Gentse Kanaalzone.

2.1.4. 2006 Ontwerp strategisch plan

Op basis van de verschillende uitgevoerde onderzoeken (voornoemde en andere) en de verschillende gewijzigde elementen in de plannings- en beleidscontext met relevantie voor de Gentse kanaalzone is in najaar 2005 de fase van integratie en bijstelling van het eerste voorstel van strategisch plan aangevat.

Als resultaat hiervan heeft de stuurgroep van het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone zich voor de zomer van 2006 over een aangepast 'Ontwerp van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' uitgesproken, waarna dit aan de bevoegde Minister voor actename en verdere opvolging op Vlaams niveau is overgemaakt met aankondiging dat nog een adviesronde ter vergroting van het lokale draagvlak zou worden doorlopen.

2.1.5. 2007 Strategisch plan

De voor het draagvlak wenselijke/noodzakelijke ruimere besprekings- en adviesronde bij bewonersgroepen, bedrijvenfora en raden heeft in najaar 2006 plaatsgevonden. Het 'Ontwerp van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' is daarbij voor eindadvies aan de gemeente- en provincieraden worden voorgelegd en wordt (na de wijzigingen in functie van die adviezen) in voorjaar 2007 definitief door de stuurgroep van het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone en het Subregionaal Overlegorgaan voor het Gentse zeehavengebied goedgekeurd en door de lokale hoofdactoren ondertekend.

Dit definitieve document 'Wel-varende kanaalzone, kwalitatieve groei vóór de nieuwe zeesluis en in stroomversnelling erna. Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' kan dan officieel aan de bevoegde minister worden overhandigd.

De behandelingsprocedure op Vlaams niveau betekent dat de Vlaamse regering, na inwinning van adviezen van SRO-Gent, de Vlaamse Havencommissie en de MINA-raad, acte neemt van het lokaal voorgedragen strategisch plan. Deze passieve vorm van goedkeuring impliceert dat de Vlaamse overheid het strategisch plan zal hanteren als kader om verdere stappen en investeringsprogramma's van alle Vlaamse administraties te toetsen. De regering als dusdanig verbindt zich hiermee niet tot de uitvoering van acties uit het voorgestelde uitvoeringsprogramma, daar deze telkens volgens de geëigende procedures dienen te worden behandeld en afgewogen in functie van de voorhanden zijnde budgettaire middelen.

2.2. Een afgebakend zeehavengebied als tussenresultaat

Het in 2002 overgemaakte document 'Wel-varende kanaalzone' is de jaren nadien als basis gehanteerd voor de opmaak van het gewestelijk afbakenings-R.U.P. voor het zeehavengebied.

Het zeehavengebied Gent is op 15 juli 2005 in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan definitief vastgesteld. Daarmee is uitvoering gegeven aan de betreffende bindende bepaling van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en aan de optie in de opeenvolgende regeerakkoorden. En daarmee is duidelijk geworden welk gebied precies (*zie kaart 3*) van Vlaams belang wordt geacht waarbinnen de Vlaamse overheid een trekkende initiatiefnemer is en waarbinnen het Havenbedrijf Gent GAB in uitvoering van het havendecreet als gebiedsbeheerder actief zal kunnen zijn.

Tegelijk zijn in dit gewestelijk R.U.P. 'Afbakening Zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west' nog een reeks herbestemmingen in het gebied doorgevoerd. Deze vullen de eerdere herbestemmingen die in 1998 en 2001 in gewestplanwijzigingen zijn doorgevoerd aan. Het planologisch kader voor de verdere ontwikkeling van de zeehaven is daardoor op enkele kleinere punten na aangegeven. Dit is een belangrijk tussenresultaat in het gehele planningsproces.

Doordat het ruimtelijk kader voor de verdere ontwikkeling van de zeehaven en met name de begrenzing van het havengebied nu volledig verordenend is vastgelegd, hoeft het strategisch plan zich niet meer in te laten met afbakeningsdiscussies en verantwoording van aangeduide oppervlakten, maar kan het zich **toespitsen op de kwaliteitsvolle uitvoering van de genomen opties**, zowel wat betreft de inpassing van de haven in haar omgeving als wat betreft de duurzame uitbouw van de werkplekken en infrastructuren in functie van de actuele noden.

Een belangrijk gevolg van deze goedkeuring bepaalt mee de inhoud van dit strategisch plan. Thans is immers wettelijk vastgelegd voor welk gebied het Gemeentelijk Havenbedrijf Gent GAB haar havenrechtelijke bevoegdheid kan en dient op te nemen (dus ook voor welke gebieden niet) en daarmee eveneens waar het Havenbedrijf Gent GAB voortaan als een **actieve gebiedsbeheerder** zal optreden. Actieve ontwikkelaar, trekker en mede-kaderveer van kwaliteitsvolle voorbereidingen van nieuwe ontwikkelingen en herstructureringen (ook van private actoren), bevoorrechte adviesverlener naar plannings- en vergunningsprocessen zijn enkele van de onderdelen van deze rol, die de beoogde dynamische en kwaliteitsvolle uitvoering van het strategisch plan ten goede moeten komen. Deze grotere rol van het Havenbedrijf Gent GAB is in voorliggend document ingewerkt.

2.3. Structuren voor samenwerking en besluitvorming

Om de beleidsopties van het strategisch plan op een effectvolle en efficiënte wijze gedurende de komende decennia op te nemen, zijn werkzame samenwerkings- en besluitvormingsstructuren noodzakelijk. Van bij de start van het ROM-project in 1993 was dit inzicht reeds aanwezig. Een decennium lang zijn dan ook omvangrijke inspanningen geleverd om een hecht samenwerkingsverband van alle betrokken overheden, het bedrijfsleven en organisaties van bewoners in het gebied tot stand te brengen en vorm te geven.

Dit punt schetst kort de structuren en procedures die gebiedsgericht op niveau van de kanaalzone sinds 2003 werkzaam zijn. Zij structureren de gegroeide netwerkvorming tussen alle bevoegde overheidsinstanties en geïnteresseerde belangengroepen in het gebied. Zij vervangen geen enkele bestaande instantie of geëigende reguliere procedure, maar voegen er, als noodzakelijke smeerolie, afstemming door geïnstitutionaliseerde samenwerking aan toe.

2.3.1. De reguliere besturen als basis

Het Vlaams gewest, de Provincie Oost-Vlaanderen en de gemeenten Gent, Evergem en Zelzate dragen verder hun wettelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden op vlak van economie, milieu, ruimtelijke ordening, leefbaarheid, mobiliteit en infrastructuur in de betrokken delen van de kanaalzone. Zij oefenen deze op een effectvolle en efficiënte wijze uit.

Voor een slagkrachtige bestuurlijke aanpak van de verdere ontwikkeling van de kanaalzone zijn drie nieuwe structuren opgezet.

2.3.2. Het Subregionaal Overlegorgaan, ingebed in een Subregionaal Netwerk

De ontwikkeling van de Gentse haven binnen een kanaalzone met drie gedifferentieerde gelijkwaardige functies (stedelijke functie, havenfunctie en bedrijvenfunctie) noodzaakt tot een verdere en permanente afstemming van de initiatieven in en rond de haven.

In toepassing van art. 28 van het Havendecreet is in 2002 een subregionaal overlegorgaan voor de Gentse haven (SRO) geïnstalleerd. De opdracht en samenstelling van het SRO-Gent op hoofdlijn beperkt tot de adviesopdrachten en de beperkte samenstelling die artikel 28 van het Havendecreet aangeeft. Daarom is een dubbele structuur voorzien voor de verdere werkzaamheden, overleg en samenwerkingsverbanden in de Gentse kanaalzone, namelijk een Subregionaal Netwerk (SRN) met een ruime samenstelling en actieve werkwijzen en een Subregionaal Overlegorgaan dat in dit Netwerk is ingebed.

Figuur 1 geeft dit samenwerkingsverband schematisch weer.

Het Subregionaal Overlegorgaan voor het Gentse zeehavengebied (SRO-Gent) geeft formeel de adviezen aan de Vlaamse regering over alle aangelegenheden aangegeven in artikel 28 van het Havendecreet.

De leden van dit SRO-Gent vormen samen met de andere relevante actoren in de kanaalzone de stuurgroep van het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone (SRN-Gentse kanaalzone), waarin ook werkgroepen en het Projectbureau Gentse Kanaalzone werkzaam zijn.

Dit SRN-Gentse kanaalzone stimuleert en bewaakt de uitvoering van het strategisch plan, voert alle nodige overleg en afstemming en vergroot het draagvlak voor de acties en bereidt de (discussies over de) adviezen van het SRO-Gent voor. Het SRN-Gentse kanaalzone is dus

meer dan een klankbordgroep, maar stuurt ook de werkzaamheden. Het is echter geen uitvoerder en de standpunten van de SRN-stuurgroep zijn ook niet bindend voor de Vlaamse ministers en regering. Het SRN-Gentse kanaalzone werkt met jaarplannen.

Om de verdere uitvoering van het strategisch plan minder dan in het verleden alleen vanuit de overheden te bekijken en te formuleren, maar met name de bedrijven die elk voor zich een belangrijke rol spelen in het effectief realiseren van 'verduurzaming' en de bewoners die een essentiële bijdrage aan (de appreciatie van) de leefbaarheid in het gebied leveren nauwer bij de verdere opmaak en uitvoering ervan te betrekken, worden in de SRN-structuur de inbreng van bedrijvenorganisaties, van belangrijke bedrijven en van bewonersgroepen en dialoog tussen hen en overheidsadministraties verder structureel georganiseerd. In overleg met de vertegenwoordigers in de stuurgroep worden op regelmatige basis en gericht voor specifieke thema's informatie- en discussieplatforms voor alle geïnteresseerde bedrijven en voor alle geïnteresseerde bewoners opgezet.

Het SRN-Gentse kanaalzone wordt bijgestaan door een permanent secretariaat (hetzelfde als dit van het SRO), dat aan het ambt van de provinciegouverneur wordt toegevoegd. Het Vlaams Gewest, het Havenbedrijf Gent GAB, de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent en de gemeenten Evergem en Zelzate voorzien – binnen een verdeelsleutel – in een jaarlijkse financiële ondersteuning om dit secretariaat vorm te geven en in stand te houden. Dit Projectbureau Gentse Kanaalzone voert het projectmanagement op actieve en kwaliteitsvolle wijze. Dit projectbureau verzorgt de nodige administratieve, ontwerpmatige, evaluatieve en communicatieve ondersteuning van het SRO/SRN en haar werkgroepen, alsook van de externe communicatie naar bevolking en georganiseerde belangengroepen toe.

2.3.3. Projectvennootschap voor het Aanvullend grondbeleid in de Gentse kanaalzone

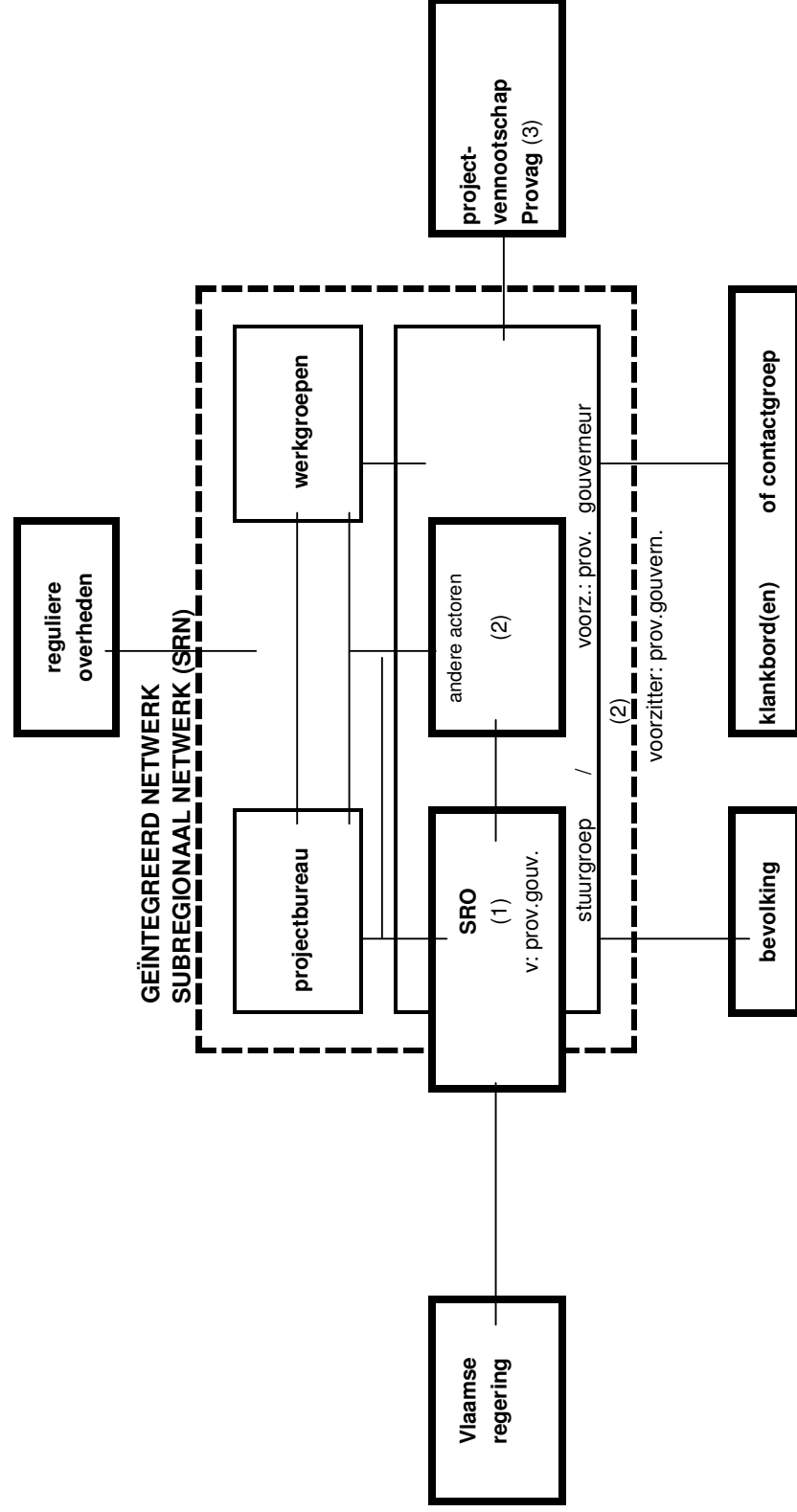
Teneinde de taakstellingen, voorzien in het uitvoeringsprogramma en die betrekking hebben op het grondbeleid, te kunnen organiseren is de nieuwe Projectvennootschap voor het Aanvullend grondbeleid in de Gentse kanaalzone (Provag) in het leven geroepen. Hiertoe is een specifieke beleidsovereenkomst tussen het Vlaamse gewest, het Havenbedrijf Gent GAB, de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent, en de gemeenten Evergem en Zelzate, met luiken over het opzet, de voorfinanciering en de financiering van het grondbeleid in de Gentse kanaalzone afgesloten.

De gewestelijke voorfinanciering voor het aanvullend grondbeleid wordt hierbij benut voor de voorfinanciering van de verwerving en verwijdering van woningen die door de uitbouw van bedrijventerreinen of infrastructuur onleefbaar dreigen te worden, in afwachting van een latere realisatie en terugbetaling daarvan door de verantwoordelijke initiatiefnemers; de noodzakelijke waardebeoordelingen hiervoor steunen op de actuele omgevings situatie.

De projectvennootschap heeft als taken de opstelling van het jaarprogramma inzake het grondbeleid, de opstelling van het jaarprogramma inzake de acties gekoppeld aan het grondbeleid en de verworven gebieden, de nadere prospectie ten behoeve van concrete projecten, voor zover niet door andere instanties op een adequate manier opgenomen.

Provag beheert de financiële middelen voor het (aanvullend) grondbeleid en is opdrachtgever van de betreffende acties. De inhoudelijke aansturing en controle hiervan zijn een taak van het SRN-Gentse kanaalzone, dat hiervoor jaarlijks de werkzaamheden van Provag evalueert en een programma, voorgesteld door de projectvennootschap, adviseert.

Structuur SRO / SRN – werkzaam samenwerkingsverband *(figuur 1)*



Taken:

(1) advies cfr. art. 28 havendecereet

(2) zie tekst

(3) financieel beheer aanvullend grondbeleid

Samenstelling:

(1) cfr. art. 28

(2+3) zie tekst

sro: subregionaal overlegorgaan

srn: subregionaal netwerk

2.4. Kernelementen uit de actuele beleids- en planningscontext

Het gewestelijk afbakenings-R.U.P. van het zeehavengebied is, zoals aangegeven in punt 2.2, een zeer belangrijk element in de planningscontext. De overige relevante elementen uit de beleids- en planningscontext zijn, met uitzondering van de wetgeving, uitvoerig in de bijlagen weergegeven.

Naast de wetgeving op velerlei vlakken zijn kernelementen in de plannings- en beleidscontext :

- ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
- ruimtelijk structuurplan provincie Oost-Vlaanderen
- ruimtelijk structuurplan Gent
- de conclusies van de Nationale Bank over het Economisch Belang van de Vlaamse zeehavens
- het Europees beleid inzake interne markt en vervoer
 - Witboek over de voltooiing van de interne markt
 - Witboek over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid
 - Groenboek Havens en Maritieme Infrastructuur van december 1997
 - Transeuropese netwerken TEN
 - de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa (commissie vervoer 8 februari 2001)
 - Witboek Transport van 2001
- het internationaal en Vlaams natuurbeleid
 - List of Important Bird Areas (IBA list 2000)
 - het Vlaamse milieubeleidsplan 2003-2007
 - de vaststelling van de eerste fase van het VEN
- verordenende plannen
 - het gewestplan Gentse en kanaalzone in zijn actueel geldige toestand, met inbegrip van het raamplan voor R4-oost en R4-west
 - het gewestelijk R.U.P. Afbakening zeehavengebied Gent – Inrichting R4-oost en R4-west (zie ook punt 2.2)
 - diverse bijzondere plannen van aanleg (BPA's)
- de internationale context
 - Belgisch-Nederlandse verdragen en Vlaams-Nederlandse verhoudingen
 - Langetermijnvisie Schelde-estuarium

en van recente aard :

- ProSes en de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium
- de Langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens
- het Mobiliteitsplan regio Gent
- het raamplan onderliggend wegennet Gentse kanaalzone
- het gewestelijk R.U.P. Afbakening grootstedelijk gebied Gent
- het definitief ontwerp ruimtelijk structuurplan Evergem
- het ontwerp ruimtelijk structuurplan Zelzate
- het VLM-planprogramma landinrichtingsproject fase 1 koppelingsgebieden Gentse kanaalzone
- het sociaal begeleidingsplan voor de Gentse kanaalzone.

De bij de afronding van dit planningsproces meest relevante elementen in de plannings- en beleidscontext kunnen als volgt worden samengevat.

2.4.1. Document Balthazar-Van Gelder - Vlaams-Nederlandse visie voor de verbetering van de nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen

Vlaanderen en Nederland hebben in 2001 gezamenlijk een lange termijnvisie opgesteld voor het Schelde-estuarium. In het Tweede Memorandum van Overeenstemming in 2002 spraken beide landen af om gezamenlijk een Ontwikkelingsschets 2010 op te stellen inzake natuurlijkheid, veiligheid en toegankelijkheid. In het Derde Memorandum van Overeenstemming is expliciet een titel over de toegankelijkheid van het kanaal Gent-Terneuzen opgenomen.

In het kader van deze Vlaams-Nederlandse onderhandelingen over de Ontwikkelingsschets is grensoverschrijdend in de kanaalzone Gent-Terneuzen een Vlaams-Nederlandse visie ontwikkeld voor verbetering van de nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen (november 2004). Het document Balthazar-Van Gelder motiveert de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen van het type 'gelichterde Cape-size variant anno 2004' als noodzakelijke basis voor het behoud van de bestaande grote bedrijfssectoren in de kanaalzone, met name metaal en autobouw, en als stimulans voor de verdere grensoverschrijdende economische ontwikkeling van de gehele kanaalzone. De lichtere (minder diepe) sluisvariant waarvoor gekozen is, houdt in dat de aansluitende verdieping van het kanaal met minder aanpassingen van kunstwerken en slechts met beperkte verbreding en dus met relatief geringe ruimtelijke implicaties kan gebeuren.

Mede op basis van deze studie hebben Vlaanderen en Nederland in het kader van de Technische Schelde Commissie in september 2005 beslist om uiterlijk tegen september 2008 een gezamenlijke, grensoverschrijdende verkenning uit te voeren naar de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone. Aan de hand hiervan zal de exacte locatie en het type van de bijkomende zeesluis worden bepaald. Deze projectorganisatie, KGT2008 genaamd, is thans opgestart en voert de voorbereidende studies uit.

2.4.2. Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

De opties van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) vormen sinds hun goedkeuring op 17/12/97 het toetsingskader voor het ruimtelijk beleid van alle overheden in Vlaanderen en voor de ruimtelijke component van het sectorale overheidsbeleid.

Volgende algemene ontwikkelingsperspectieven uit het RSV zijn van belang voor de Gentse kanaalzone :

- het garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor de zeehavens, waarbij ook het zeehavengebied van Gent als een poort is geselecteerd en – door afbakening in ruimtelijke uitvoeringsplannen – beleidsmatig garanties worden geboden voor haar ruimtelijke uitbouw tot 2007. Daarbij is expliciet gesteld dat een gedeelte van de bedrijvzones in de actuele gewestplannen als regionale bedrijventerreinen moet worden benut (maximaal 650 ha), hetgeen ondertussen in de gewestplanwijzigingen en het afbakenings-R.U.P. is ingebouwd. Een – niet nader bepaalde – locatie in dat zeehavengebied dient als internationaal georiënteerd multimodaal (zee, waterweg, spoor, pijpleiding en weg) logistiek park te worden geselecteerd en uitgebouwd;
- Gent-Terneuzen is als grensoverschrijdend stedelijk en economisch netwerk geselecteerd;
- het optimaliseren van het lijninfrastructuurnetwerk door de categorisering naar de gewenste functie. Het RSV selecteert in de Gentse kanaalzone A11/N49 bindend als hoofdweg en R4-west, R4-oost en N423 (Tractaatweg) als primaire wegen (categorie I en II). Het RSV selecteert verder bindend de hoofdspoorwegverbindingen voor het goederenvervoer vanuit

(Zeebrugge en) Gent naar Rijsel, Parijs en Luxemburg. Daarnaast opteert het RSV om langs A11/N49 een traject bebouwingsvrij te houden voor de aanleg op lange termijn van een rechtstreekse verbinding tussen de zeehavens van Zeebrugge, Gent en Antwerpen. Merelbeke wordt geselecteerd als vormingsstation (deze activiteit is rond 2000 overgebracht naar het vormingsstation Gent-Zeehaven);

- het garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor natuur. Meer specifiek geeft het RSV aan dat voor alle zeehavengebieden samen (niet per zeehavengebied) maximum 5 % van de oppervlakte gereserveerd kan worden voor ecologische infrastructuur, waarbij deze zo wordt gelokaliseerd dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd;
- wonen en werken concentreren in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied, waarbij in de stedelijke gebieden een geconcentreerde groei voorop staat en in de kernen van het buitengebied een ontwikkeling in functie van de lokale behoeften (de behoeften van een bevolking met de huidige omvang en samenstelling).

2.4.3. Invulling hedendaagse natuurwetgeving

Natuurdoelstellingen die ook ten aanzien van de Gentse kanaalzone van tel zijn vallen uiteen in twee luiken.

Enerzijds gelden Europese verplichtingen van de Vogelrichtlijn voor alle gebieden in Europa waar feitelijk populaties van beschermde soorten voorkomen (broeden, foerageren, overwinteren), los van het feit of deze gebieden al dan niet als Vogelrichtlijngebied zijn voorgedragen of erkend. Twee aspecten zijn bij deze Europese natuurbehoudsdoelstellingen van belang: het overschrijden van normen en de bijlage I-soorten. De Gentse kanaalzone is daarbij opgenomen in de inventaris van de Important Bird Areas (IBA list 2000), maar niet aangeduid als Vogelrichtlijngebied. Dit houdt in dat de uitzonderingsclausule van art. 6 (soepeler bescherming door compensatiemogelijkheden bij projecten van groot maatschappelijk belang) in de Gentse kanaalzone niet van toepassing is.

Daarnaast zijn de verplichtingen van het natuurbehoudsdecreet over de te verboden te wijzigen vegetaties in (welbepaalde kleinere gebiedjes binnen) de kanaalzone van tel, naast de algemene principes van zorgplicht en het standstillbeginsel.

2.4.4. Nieuwe economische stimulerende maatregelen

Half december 2006 keurde de Vlaamse regering een nieuw besluit houdende **de subsidiëring van (strategische) bedrijventerreinen** principieel goed. Het besluit doorloopt nu de adviesprocedure bij de raden. Nieuw aan te leggen bedrijventerreinen kunnen voortaan op steun rekenen als ze CO₂-neutraal zijn. Dit betekent dat het elektriciteitsverbruik van de bedrijven alleen afkomstig is van hernieuwbare energiecentrales of via de aankoop van groene stroom of CO₂-emissierechten wordt gecompenseerd. De Havenbedrijven zijn als subsidiebegunstigden uitgesloten, maar andere initiatiefnemers in de zeehavengebieden kunnen er in theorie beroep op doen.

Het ontwerp decreet betreffende de **brownfieldconvenanten** ligt ter goedkeuring voor bij het Vlaams parlement en wordt normalerwijze voorjaar 2007 goedgekeurd. Het ontwerpdecreet voorziet een tijdelijke bijzondere regeling tot eind 2009. Om deze te effectueren zal een convenant tussen de Vlaamse regering enerzijds en actoren en regisseurs anderzijds bij een brownfieldproject moeten worden afgesloten. Het convenant houdt een reeks voordelen in inzake tijdelijke vrijstelling van onroerende voorheffing, registratierechten, e.a. Ook biedt een dergelijk convenant een faciliterend administratief kader voor de brownfieldontwikkeling (mogelijke inkorting van procedures, werk van algemeen belang, ...).

Voor het opzetten van industriële ecosystemen kunnen bedrijven sinds enige tijd beroep doen op projectsubsiemiddelen van de Vlaamse overheid.

2.5. Grensoverschrijdende context

De kanaalzone Gent-Terneuzen functioneert thans economisch in de relaties tussen bedrijven en diensten en infrastructureel (qua kanaal en autowegen, beperkter qua spoor) in de feiten reeds in zekere mate in samenhang. Het ligt dan ook voor de hand dat zij **op termijn ontwikkelt tot één samenhangend grensoverschrijdend gebied** (cfr. de optie in het RSV, de voorheen gezette stappen zoals de installatie van het Coördinatieorgaan Grensoverschrijdende Afstemming ROM Gent-Gebiedsgericht Beleid Kanaalzone Zeeland, ...). Wanneer de kanaalzone wordt uitgebouwd in de richting van één economisch en ruimtelijk samenhangende grensoverschrijdende zone van Gent tot aan Terneuzen, groeien daarmee de perspectieven en mogelijkheden van de gehele kanaalzone als havengebied binnen de Hamburg - Le Havrerange. Een grotere voorraad aan beschikbare ruimte voor bedrijventerreinen komt in het vizier. De flexibiliteit in gebruik van die gronden stijgt daar een groter aantal opties voor de inrichting ervan mogelijk wordt. De private havensector is dan ook grote voorstander van een dergelijke evolutie.

Het recente verleden leert evenwel dat dit **een stapsgewijs en gedifferentieerd groeiproces** is, dat zich niet te snel in bestuurlijke reorganisaties kan vertalen. Voor de eerstkomende jaren staan dan ook vooral de verdergaande afstemmingsinitiatieven vanuit het bedrijfsleven (cfr. de afgewerkte studie strategische visie bedrijventerreinen), de gezamenlijke stappen naar verbeterde nautische toegankelijkheid en verkennende samenwerkingsverbanden tussen Havenbedrijf Gent GAB en Zeeland Seaports (wat betreft niet-exploitatievlakken zoals EU-regelgeving, veiligheid, vaarbeleid, gegevenskoppeling) op de agenda. Mogelijk worden deze aangevuld met afstemmingsinitiatieven op vlak van milieubeleid en/of een gezamenlijk, grensoverschrijdend ROME-project voor de gehele regio, nu de gemeente Terneuzen in overleg met de provincie Zeeland opnieuw met een ROM-project is gestart. De vanuit Gent gewenste meer verregaande vormen van werking en integratie tussen de beide havens en havenbedrijven zijn op vraag van de Nederlanders echter minstens voorlopig opgeborgen.

3. Uitdagingen voor het strategisch plan

Het hoofdopzet van dit strategisch plan is de **twee kernuitdagingen** waar de Gentse kanaalzone thans voor staat expliciet in de aandacht te brengen en van een wervend en onderbouwd antwoord te voorzien.

Daarnaast blijven, ook na het reeds doorlopen strategisch planningsproces en de bevestiging van de hoofdelementen daaruit in het gewestplan en ruimtelijk uitvoeringsplan, enkele uitdagingen aanwezig waarvoor dit strategisch plan en de uitvoering van de acties die er in voorzien worden een antwoord zullen moeten bieden.

3.1. Kernuitdaging 1: wervend toekomstbeeld voor de zeehaven en de kanaalzone



Vooreerst schetst dit strategisch plan, in aanvulling op de beslissingen die op Vlaams niveau de voorbije jaren reeds zijn genomen en in een samenhangende uitvoering van het RSV **een wervend toekomstbeeld voor de Gentse zeehaven, op een kwaliteitsvolle manier ingebed in de Gentse kanaalzone**. De kernuitdaging hierbij is de lokaal gedragen consensus over dit toekomstbeeld te laten uitstralen in effectieve en tijdige concrete acties op het terrein, met bijdragen van alle, ook bovenlokale actoren.

Wil de haven haar toekomstmogelijkheden vrijwaren en een effectvolle invloed op het havenbeleid kunnen uitoefenen, is een duidelijk uitklaren van haar specifieke rol en haar toekomstige sociaal-economische betekenis in Vlaanderen een noodzaak. De ligging van Gent als haven kan op lange termijn een voor Vlaanderen welkome verdeling van de inland gelegen havenactiviteit geven zodat in Vlaanderen het megaport syndroom - met de maatschappelijke belasting, de nood aan steeds complexere infrastructuurwerken en het verkeersinfarct - wordt vermeden en daardoor de aantrekkelijkheid, de mobiliteit van Vlaanderen als eerste keuze vestigingsplaats wordt gevrijwaard en het efficiënte aanwenden van de openbare middelen wordt bevorderd.

Om op overtuigende wijze haar maatschappelijk draagvlak te behouden zal deze verdere uitklaring moeten steunen op de uitgangspunten van het Europese (vervoer)beleid, evenwichten met andere sectoren en inpassing van de haven in haar omgeving zoals vooropgesteld in het Vlaams regeerakkoord.

3.2. Kernuitdaging 2: verbeterde maritieme toegang door grotere zeesluis in Terneuzen

De tweede kernuitdaging hangt hier nauw mee samen. De leefbaarheid van de Gentse zeehaven voor de lange termijn hangt nauw samen met **één essentiële garantie** hiervoor, **namelijk de keuze voor een verbeterde nautische toegang en in het bijzonder voor een bijkomende, grotere zeesluis in Terneuzen**. Het is een uitdaging voor alle actoren met bevoegdheid over de Gentse kanaalzone om op korte termijn tot een positieve beslissing hierover te komen.

De zeehaven van Gent wordt momenteel ontsloten langs één zeesluis (de Westsluis in Terneuzen) die reeds bijna 40 jaar in dienst is (en aan bedrijfszekerheid inboet) en qua capaciteit beperkt is tot 80.000 ton waardoor de grootste zeeschepen die Gent thans aandoen reeds op de Schelde een deel van hun lading moeten overslaan op binnenvaartschepen.

Een betere nautische toegankelijkheid omvat de bouw van een nieuwe, diepere zeeluis op termijn een gedeeltelijke verdieping van het kanaal, met ook vervanging van de tunnel in Zelzate. Ze is van levensnoodzaak voor de verdere ontwikkeling van de Gentse zeehaven.

3.3. Uitdaging duurzame mobiliteit: rol en functie van bestaande en ontbrekende infrastructuur

Bereikbaarheid voor alle modi is voor een haven de hoofdbezorgdheid. Als de Gentse haven haar troef als diep landinwaarts gelegen haven wil uitspelen, zullen de hinterlandverbindingen en de interne verbindingen optimaal moeten zijn, zonder woonkernen te belasten. De hinterlandverbindingen functioneren momenteel behoorlijk; verbeteringsprogramma's (bijv. voor de binnenvaart) zijn lopende. Naast die infrastructurele ingrepen dienen voor deze optimalisering van met name binnenvaart en spoor ook organisatorische en financiële instrumenten te worden overwogen.

De haveninterne verbindingen nemen met de stelselmatige uitbouw van de haven op de westelijke kanaaloever alsmatig in belang toe; geschikte infrastructuur hiervoor ontbreekt grotendeels. In het noordelijk deel van de haven kan hiervoor de tunnel van Zelzate worden benut, maar met de opwaardering van N49 tot E34 en de groeiende trafiek vanuit de Westerschelde Oeververbinding is het niet evident dat de menging van internationaal en lokaal verkeer in dit snelwegsegment op termijn wenselijk blijft. In het middendeel ontbreekt elke vorm van kanaalkruisend goedertransportmiddel. In het zuidelijk deel loopt de huidige haveninterne verbinding op de rand van de Gentse kernstadswijk Muide-Meulestede die hiervan behoorlijk hinder ondervindt. Een nieuwe oeververbinding ter hoogte van het Sifferdok die de beide takken van R4 met elkaar verbindt en zowel als haveninterne hoofdverbinding als als stedelijke ringweg fungeert, is een oplossing met een duidelijke meerwaarde voor de gehele regio en komt ten goede aan de mobiliteit van een veel groter gebied binnen Vlaanderen. De precieze aard, locatie en financiering van deze Sifferoeververbinding is dan ook sleutelkwes- tie voor het Gentse.

Een aantal specifieke problemen komen tot uitdrukking in volgende deelduidingen :

- Fietsbereikbaarheid van de dorpen en van de bedrijventerreinen in de haven. Daar het kanaal alleen met de veren overstekbaar is voor fietsers, is het belangrijk dat deze ook op termijn worden behouden om het gebruik van dit duurzame verkeersmiddel binnen de haven te ondersteunen. Ook voor fietsers uit de omliggende woonkernen kunnen verbindingen naar de haven, tussen de dorpen en naar de voorzieningen in de omliggende grotere kernen aantrekkelijker worden gemaakt.
- Benodigde versterking van openbaar en gemeenschappelijk personenvervoer. Deze versterking is noodzakelijk voor een meer duurzame uitbouw van het personen- en/of werknemersvervoer in het gebied.

3.4. Uitdaging: leefbaarheids garanties en ontwikkelingsperspectief voor de woonkernen in de directe nabijheid van de haven

Specifiek voor de Gentse kanaalzone is de historisch gegroeide en gecontinueerde verstrengeling van woondorpen en bedrijventerreinen. Meer dan in andere Vlaamse zeehavens zijn de dorpen in de kanaalzone niet louter aan de rand van de haven gelegen, maar zijn zij grotendeels omgeven door haveninfrastructuur en bedrijventerreinen. De leefbaarheid van deze dorpen is dan ook een grote sleutelkwes- tie. Deze vereist een specifieke aanpak. Zowel versterkende ingrepen in die dorpen zelf (op hun niveau van dorp in het buitengebied), een

betere ordening van de verkeersstromen als een afgestemde inrichting en gebruik van de aangrenzende haventerreinen kunnen bijdragen aan een goede oplossing voor dit probleem. Voor te geïsoleerd gelegen woninggroepen waar dit niet mogelijk is, zal een goed begeleide verwijdering overwogen moeten worden.

De omliggende en tussenliggende dorpen dienen te worden gebufferd tegen zowel de zeehavenactiviteiten als bepaalde belangrijke spoorweg- en wegeninfrastructuren. De inrichting en het beheer van deze buffers vormen een belangrijke actie binnen het afgebakende zeehavengebied.

3.5. Uitdaging: rechtszekerheid omtrent de actueel aanwezige natuurwaarden

In de Gentse kanaalzone zijn van oudsher natuurwaarden aanwezig in enkele valleien en op de stuifzandrug en in de bossen die deze begeleiden. Sommige hiervan zijn door havenontwikkelingen aangetast of verdwenen of maken kans dit in de toekomst te doen. Anderzijds hebben ingrepen van bedrijven en voor haveninfrastructuur de voorbije decennia nieuwe natuurwaarden in ruigten, waterplassen en opgespoten zandgebieden laten ontstaan, die inmiddels een specifiek belang voor bepaalde soorten flora en fauna hebben gekregen.

Het vinden van een passende aanpak om het behoud en de versterking van de belangrijkste van deze natuurwaarden te combineren met wenselijk geachte economische ontwikkelingen is een sleutelkwestie voor dit strategisch plan.

3.6. Uitdaging: een oplossing voor de baggerspecieverwerking

De blijvende toevoer van slib in het kanaal en de dokken is een voortdurende bedreiging voor de bevaarbaarheid. In afwachting van het effect van ruimere maatregelen (o.m. inzake erosiebestrijding) om deze toevoer te verminderen, is speciebagging en –verwerking noodzakelijk. De klassieke ontwatering door lagunering neemt erg veel ruimte in beslag. Met moderne industriële technieken kan de ontwatering van specie met minder / weinig ruimtebeslag in het functioneren van de haven worden ingepast, mits dit budgettair en/of organisatorisch haalbaar is. Ook dan blijft echter berging van het ontwaterde volume (en dus een zeker ruimtebeslag) noodzakelijk, te meer daar de actuele bergingsplaats aan Callemansputte stilaan volzet raakt. Nieuwe verwerkingsmethoden van het gedroogde slib dat aan de wettelijke normen hiervoor beantwoordt in bijvoorbeeld bouwmaterialen zijn in volle evolutie, maar nog veelal experimenteel. Mogelijks zijn er toepassingen in landschapsbouw.

3.7. Uitdaging: meer intensief gebruik van de bestemde bedrijventerreinen

De meeste bedrijventerreinen in de Gentse kanaalzone zijn reeds decennia als dusdanig bestemd; de recente gewestplanwijzigingen en R.U.P. hebben alleen lokaal correcties in een of andere richting aangebracht. Enkele bedrijventerreinen zijn als geheel nog niet ontwikkeld, hetgeen geen probleem is wanneer dat op gefaseerde wijze in de toekomst wel gebeurt.

Maar ook in reeds ontwikkelde bedrijventerreinen in de kanaalzone en met name op bedrijfspercelen daarin in private eigendom bevinden zich thans nog aanzienlijke oppervlakten die weinig of niet voor bedrijfsactiviteiten worden benut. Bodemvervuiling, aanwezigheid van bosjes, niet geschikte perceelsconfiguraties rond nog aanwezige woningen, bedrijfskeuzen om (soms ruime) interne reserves strategisch naar de toekomst te behouden, zijn er mede oorzaak

van. Gelet op de groeiende nood aan bedrijfsgronden is het inschakelen van deze gronden voor effectief economisch gebruik (eventueel om te beginnen al tijdelijk) een sleutelkwestie voor dit plan. Hierbij dient uiteraard rekening gehouden met realistische strategische reserves die noodzakelijk zijn om nieuwe projecten te kunnen aantrekken.

3.8. Uitdaging: een sterker imago van de haven

De Gentse haven heeft globaal genomen een positief imago in de regio, in beleidskringen en bij het bedrijfsleven. De omvangrijke werkgelegenheid en toegevoegde waarde, het vriendelijk karakter en de duurzaamheid door het hoge aandeel spoorverkeer en binnenvaart dragen hier toe bij. Negatieve elementen in dit imago komen voort uit de historiek van inname van landbouwgrond rond de dorpen, het vroegere en thans herstelde beeld van bedreiging voor Desteldonk, milieuhinder in omliggende dorpen, de geleidelijke verkommering van oude haventerreinen nabij de stad, het storende beeld van sommige minder goed ingerichte of onderhouden constructies en omgevingen op de randen van dorpen en haven.

Evoluties in de aard van de havenactiviteiten, zoals een ontwikkeling naar logistieke poort en vestigingsplaats voor distributie, of een herbronning van sterke overslagsegmenten zoals de agro-industrie naar biobrandstoffen, zullen het imago van de haven in de toekomst veranderen en mee bepalen.

Deel 1 – Actuele situering van de Gentse kanaalzone

informatief deel

Dit deel is informatief en bevat geen keuzen of opties.

4. Actuele economische positionering van de haven van Gent

De Gentse zeehaven en de kanaalzone in het algemeen nemen al jaren een belangrijke positie in het economisch weefsel van hun ruime omgeving in. Dit hoofdstuk geeft beknopt de huidige situatie daarin vanuit binnenlands en internationaal perspectief weer, alsook de economische troeven en trendmatig verwachte ontwikkelingen zoals die uit onderzoek naar voor komen.

4.1. Huidig (socio-)economisch belang

Het maatschappelijk en economisch belang van de haven van Gent voor de regio en voor Vlaanderen als geheel is **niet te onderschatten**. De haven van Gent is een van de belangrijke economische poorten voor Vlaanderen die in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zijn geselecteerd. Daarnaast onderstrepen de informatie van het Havenbedrijf Gent GAB en de laatst beschikbare gegevens van de Nationale Bank (deze van 2004) dit economisch belang.

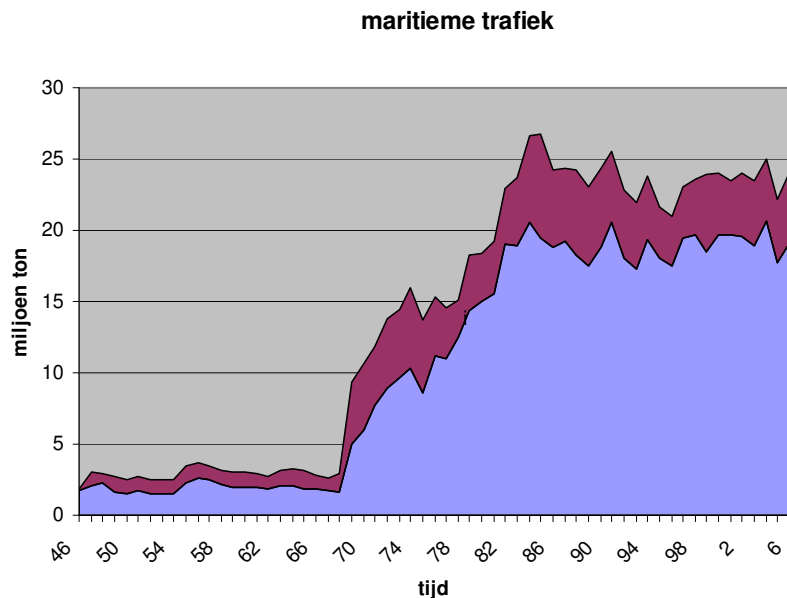
De haven van Gent is, gezien de hoge toegevoegde waarde en omvangrijke werkgelegenheid, **de economische hoeksteen voor de ruime regio en vanuit sociaal-economisch perspectief van belang voor heel (Oost-)Vlaanderen**.

4.1.1. Een invoerhaven met ca. 25 miljoen ton zeetrafiiek, vooral bulk

Na de indienstname in 1968 van de Westsluis, de huidige zeesluis, is de maritieme trafiek van en naar de Gentse zeehaven gegroeid van minder dan 5 miljoen ton naar meer dan 26 miljoen ton in 1985. Sindsdien schommelt de jaarlijkse maritieme trafiek **tussen 22 en 25 miljoen ton**. Van 1997 tot 2003 bleef de trafiek ongeveer gelijk, terwijl sinds 2003 de schommeling met grotere pieken en dalen verloopt. Gemiddeld bedraagt de maritieme trafiek over de periode 2002-2006 23,8 miljoen ton. *Figuur 2 geeft deze evolutie weer.*

Het merendeel van deze maritieme trafiek (ca. 50 à 60 %) is intercontinentaal, de kleine helft is shortseavervoer van en naar andere Europese havens. Dit aandeel shortseatrafiiek neemt gestadig toe: gemiddeld over de periode 2002-2006 bedraagt het 42,6 % en in 2006 48,0 %.

Figuur 2 : Evolutie van de maritieme trafiek in de haven van Gent (1946-2006)



Bron: NBB / Havenbedrijf Gent GAB / Vegho

De haven van Gent is een **invoerhaven**. Hoewel de uitvoer de laatste jaren gestaag aan belang wint, is nog steeds 80% van de totale maritieme trafiek invoer en slechts 20% uitvoer. In 2006 bedroeg de maritieme aanvoer 19,1 miljoen ton en de maritieme afvoer 5 miljoen ton. Een scheepsvolume van minstens 14,5 miljoen ton (of 60 % van het totaal dat Gent aandoet) vaart dus leeg de haven uit. Mogelijk liggen hier interessante en eenvoudige potenties voor trafiekgroei.

De maritieme trafiek bestaat **vooral** uit **bulk**, dat het leeuwendeel van het totaal uitmaakt, en daarnaast uit twee kleinere maar nog substantiële componenten (Ro/Ro en conventioneel stukgoed). De droge en natte bulk (respectievelijk 16,9 en 2,9 miljoen ton gemiddeld in de periode 2003-2006) maken doorheen de jaren systematisch iets meer dan 80 % van de totale maritieme trafiek uit. De Ro/Ro-trafiek als veel kleinere component bedraagt over diezelfde periode jaarlijks 1,6 miljoen ton, of bijna 7 % van het totaal (en daarmee meer dan de helft van de Ro/Ro in de mainport Antwerpen). Deze trafiek zit duidelijk in stijgende lijn. Het conventionele stukgoed haalt in die periode gemiddeld een maritieme trafiek per jaar van 2,0 miljoen ton of 8,5 % van het totaal. De containertrafiek is nog zeer gering en bedraagt gemiddeld over de periode 2003-2006 31.700 TEU (eenheidslaadkisten) of 0,25 miljoen ton; een netwerk van containerbehandelaars en bijhorende logistiek en ondersteunende functies is in Gent dan ook niet aanwezig. Toch is een stijgende trend merkbaar. Mogelijk liggen ook hier interessante potenties voor trafiekgroei.

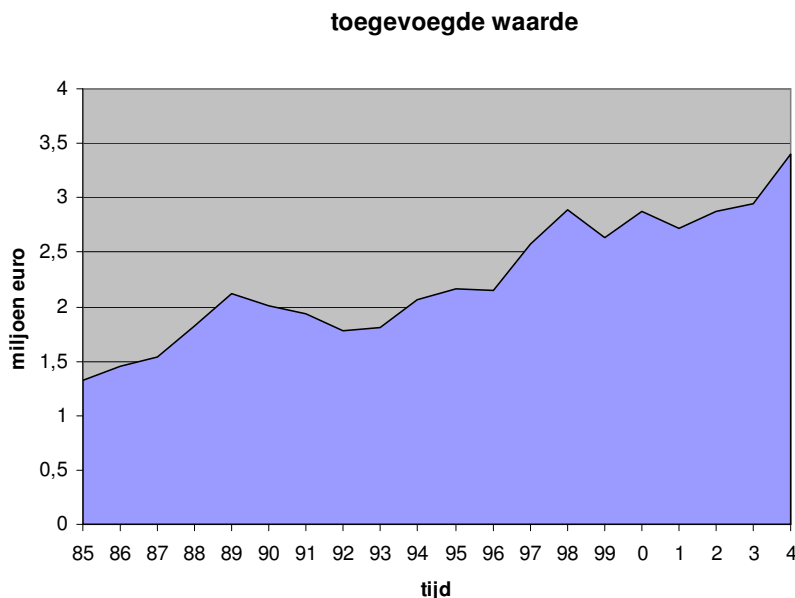
4.1.2. Een zeevaart- en binnenvaarthaven met een ruim hinterland

Gent is zowel een **zeevaart- als een binnenvaarthaven**. De binnenvaartrafiek bedraagt ongeveer 2/3 van de maritieme trafiek en groeit sneller dan de maritieme trafiek. Ook bij de binnenvaart ligt het accent op invoer, maar dan vanuit de landzijde en minder uitgesproken (in 2006 11,6 miljoen ton de haven in en 6,8 miljoen ton uit). Bij de binnenvaart kunnen drie soorten trafieken worden onderscheiden: deze die goederen van de zeetrafiek aan- of afvoeren, de autonome binnenvaart die als systeem op zich functioneert en de doorgaande binnenvaartstromen (bijv. tussen Antwerpen en regio Kortrijk) waarvan sommige schepen en lijnen een stopplaats in de Gentse haven hebben. Omdat in een industriehaven het merendeel van de inkomende bulktrafieken een bewerking ondergaan en onder een andere vorm de haven weer verlaten, is het moeilijk te bepalen hoeveel inkomende maritieme trafieken de haven via de binnenvaart weer verlaten. Toch geven voornoemde cijfers een indicatie dat mogelijk iets meer dan een derde (6,8 van 18,4 miljoen ton of 37 %) van de inkomende zeetrafiek per binnenschip wordt afgevoerd.

4.1.3. Een hoge toegevoegde waarde van 6,1 miljard euro

De haven van Gent realiseert volgens de gegevens van de Nationale Bank van 2004 een rechtstreekse toegevoegde waarde van ruim 3,4 miljard euro. Over de periode 2001-2004 bedraagt dit gemiddeld jaarlijks 3,0 miljard euro. De toegevoegde waarde van de haven van Gent groeide daarmee in de periode 2001-2003 in totaal met 9 % ten opzichte van de periode 1997-2000. Bij deze rechtstreekse toegevoegde waarde dient daarenboven de onrechtstreekse toegevoegde waarde (die gerealiseerd wordt in de sectoren die aan de havenondernemingen toeleveren) geteld te worden. Deze is ongeveer even groot als de rechtstreekse en bedraagt voor de periode 2001-2004 iets meer dan 3,1 miljard euro. De totale **rechtstreekse en onrechtstreekse toegevoegde waarde voor de haven van Gent bedraagt aldus 6,1 miljard euro** of bijna 2,4 % van het Bruto Binnenlands Product van België.

Figuur 3 : Evolutie van de toegevoegde waarde in de haven van Gent (1985-2006), in lopende prijzen



Bron: NBB.

De toegevoegde waarde per behandelde ton maritieme trafiek blijft in de periode 1997-2004 in constante prijzen stabiel. Uitgedrukt in lopende prijzen neemt ze gestadig licht toe van 113 €/ton in 1997 naar 136 €/ton in 2004; van 116 €/ton in 1997-2000 naar 124 €/ton in 2001-2004. Dit heeft uiteraard alles te maken met het grote aandeel aan industriële activiteiten in de Gentse zeehaven. Tot de top-tien van de bedrijven met de grootste directe toegevoegde waarde behoren zeven industriële bedrijven; die zeven halen in 2003 samen een rechtstreekse toegevoegde waarde van 1,66 miljard euro of de helft van de gehele haven. Gent is duidelijk een **industriehaven**.

Het belang van de Gentse zeehaven voor Gent en voor Oost-Vlaanderen als geheel wordt daarmee onmiddellijk duidelijk. Immers realiseren alle bedrijven in Gent samen in 2004 een toegevoegde waarde van 4,3 miljard euro. De **rechtstreeks gerealiseerde toegevoegde waarde in de haven maakt bijna vier vijfde van deze van de hele provincie uit**, daar waar ook een aanzienlijk deel van de onrechtstreeks met de haven gerealiseerde toegevoegde waarde uit Gentse bedrijven komt. **En een kwart van de totale toegevoegde waarde van heel Oost-Vlaanderen wordt**, zo blijkt uit cijfers van de provincie, **rechtstreeks of onrechtstreeks langsheen de Gentse zeehaven gerealiseerd**.

4.1.4. Een belangrijke werkverschaffer met meer dan 65.000 jobs

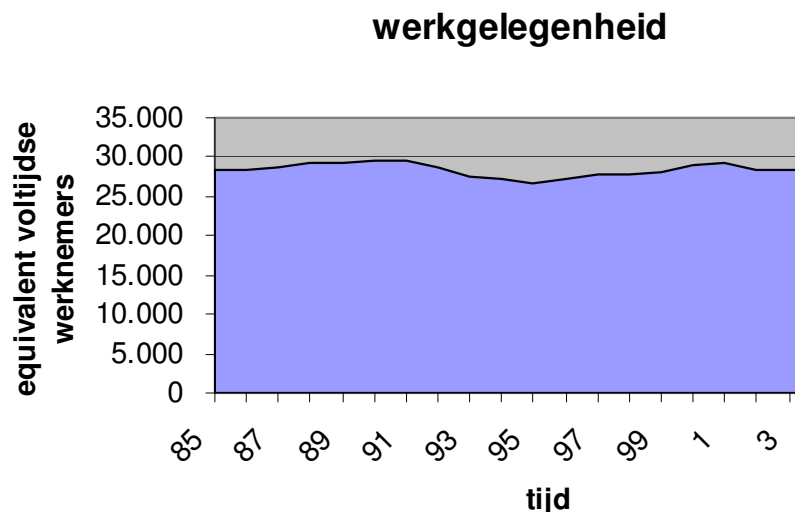
De directe werkgelegenheid in de haven van Gent kende met 28.501 loontrekkende werknemers een piek in 2002. Het totale werkaanbod voor werknemers en zelfstandigen uitgedrukt in voltijdse equivalenten (vte), ligt door het toenemend aantal deeltijdse contracten, evenwel wat lager. In 2004 bedraagt de werkgelegenheid 28.420 vte; over de periode 2001-2004 gemiddeld 28.550 vte. Van dit aanbod wordt precies de helft door de acht industriële

bedrijven uit de top-tien van de grootste werkverschaffers aangeboden. Ten opzichte van de vorige periode 1997-2000 nam dit totale werkaanbod licht toe met 1,25 %; sinds 1999 zit het daarbij echter ongeveer op een constant peil. Naast deze directe werkgelegenheid dient nog een iets groter aantal onrechtstreekse voltijdse jobs in toeleveringsbedrijven in de regio geteld te worden; in de periode 2001-2004 bedraagt dit aantal gemiddeld 37.190 vte. Ook deze stijgt gestadig, en met een stijging van 9 % ten opzichte van de periode 1997-2000 sneller dan de rechtstreekse tewerkstelling. De **rechtstreekse en onrechtstreekse werkgelegenheid** die met de haven samenhangt bedraagt in 2004 **65.996 voltijdse** of 3,2 % van de totale werkgelegenheid in Vlaanderen. Deze rechtstreekse jobs in de haven maken een vijfde van alle arbeidsplaatsen voor loontrekkenden en zelfstandigen in Gent uit. Met de meer dan 65.000 voltijdse arbeidsplaatsen die de Gentse haven in totaal genereert, is zij goed voor **15 % van de volledige werkgelegenheid en meer dan 40 % van de industriële werkgelegenheid in Oost-Vlaanderen**.

In verhouding tot de behandelde maritieme trafiek blijft de werkgelegenheid gedurende de twee voorbije perioden constant op 1.191 rechtstreekse werknemers/miljoen ton.



Figuur 4 : Evolutie van de werkgelegenheid in de haven van Gent (1985-2006), in voltijdse equivalenten



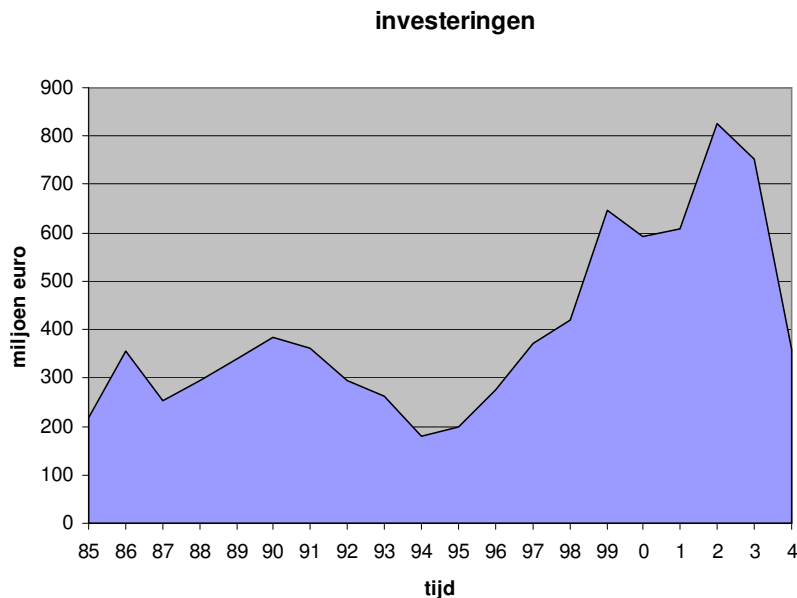
Bron: NBB / Havenbedrijf Gent / Vegho.

4.1.5. Een hoog investeringsvolume

Het bedrag aan nieuwe investeringen in materiële vaste activa bedroeg aldus de Nationale Bank in 2004 360 miljoen €, en over de periode 2001-2004 gemiddeld jaarlijks 636 miljoen €. Dit bedrag ligt ongeveer een kwart hoger dan de 507 miljoen € gemiddeld in de periode 1997-2000. Gemiddeld over de laatste 20 jaar bedragen de jaarlijkse investeringen 451,5 miljoen euro. Een kwart van alle private investeringen in de provincie gebeuren in de Gentse haven². Ook op dit vlak nemen de industriële bedrijven het voortouw, met ongeveer de helft van dat investeringsbedrag vanwege de zeven industriële bedrijven in de top-tien van investeerders in 2004.

² Bron: Provincie Oost-Vlaanderen, 2005.

Figuur 5 : Evolutie van de investeringen in de haven van Gent (1985-2006), in lopende prijzen



Bron: NBB.

4.2. Huidige positionering van de haven van Gent tussen de Vlaamse zeehavens en in de Hamburg-Le Havrerange

De Gentse haven behoort tot de Hamburg-Le Havrerange ³, die het gebied met de hoogste economische densiteit in West-Europa bedient. Het gaat om een uiterst concurrentiële omgeving. Binnen deze range bekleedt Gent een eerder bescheiden plaats met een aandeel van ca. 2,5 % van de totale tonnage en behoort ze tot de kleine havens in de range (naast, Vlissingen, Terneuzen en Oostende).

De haven van Gent is, afhankelijk van de parameter die gehanteerd wordt, de tweede of de derde grootste Vlaamse zeehaven.

4.2.1. Derde Vlaamse zeehaven inzake maritieme overslag

Op vlak van maritieme overslag verzet de haven van Gent 10 % van het totaal van de vier Vlaamse zeehavens. Zij is hiermee de derde Vlaamse haven na Antwerpen en Zeebrugge die respectievelijk 167,4, 39,5 en 24,1 miljoen ton behandelen in 2006. Waar deze beide andere havens qua trafiek echter gestadig blijven groeien, stabiliseert Gent globaal sinds 1985. De hoge bezettingsgraad van 90 % die reeds geruime tijd in de Westsluis wordt gehaald is hier niet vreemd aan.

³ De range is de verzamelnaam voor de Noordwest-Europese continentale zeehavens en omvat volgens de klassieke benadering in de interenationale havenwereld negen havens: Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Duinkerken en Le Havre. In Vlaanderen wordt ook Oostende er bij gerekend en in het kader van dit strategisch plan ligt het ook voor de hand Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) mee te nemen.

Van deze maritieme overslag is de trafiekverdeling naar aard van goederen in de Gentse zeehaven het minst evenwichtig gespreid (ca. 80 % bulk).

Tabel 1: *Maritieme overslag van enkele havengebieden uit de Hamburg-Le Havrerange*

Overslag	1997	2002	2006
<i>Miljoen ton</i>			
<i>(kanaalzone)</i>	35	38	38
Gent	23	24	24
Terneuzen °	12	14	14
Rotterdam °	306	322	377
Antwerpen	112	132	167
Amsterdam – Noordzeekanaal °	57	70	?
Zeebrugge	32	33	40

Bron: Havenbedrijf 2006 en NBB 2003, Nationale Havenraad 1997 en 2002 (°)

4.2.2. Tweede Vlaamse zeehaven inzake werk en waardecreatie

Voor twee andere parameters die de economische en sociale bijdrage van de havens aan de globale economie weergeven, de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid, is Gent **de tweede Vlaamse zeehaven**. Met een rechtstreekse toegevoegde waarde van ruim 3,4 miljard euro in 2004, neemt zij 26 % van de toegevoegde waarde van alle Vlaamse zeehavens voor haar rekening na koploper Antwerpen (65 %). Ook gemiddeld genomen over de periode van 1999 tot 2004 is zij na Antwerpen de sterkste stijger.

Relatief bekeken, met de toegevoegde waarde per behandelde ton maritieme trafiek, steekt Gent ook sterk positief af tegenover de andere Vlaamse zeehavens. Dit heeft uiteraard alles te maken met het grote aandeel aan industriële activiteiten in de Gentse zeehaven. Deze relatieve toegevoegde waarde ligt in Gent (120 €/ton in 2002 en 141 €/ton in 2004) minstens dubbel zo hoog als in de meeste omringende havens (in 2002: 21 €/ton in Zeebrugge en 47 in Antwerpen, 14 €/ton in Rotterdam en 39 in Amsterdam/Noordzeekanaal). Alleen de zusterhaven Terneuzen heeft een vergelijkbaar cijfer van 85 €/ton in 2002. De resultaten voor werkgelegenheid per ton zijn gelijkaardig. De reden voor de grote toegevoegde waarde per ton is het grote aandeel van de industrie in de activiteiten in het havengebied: industriële activiteiten vertegenwoordigen meer dan 80 % van de toegevoegde waarde gecreëerd in het havengebied. In Rotterdam bedraagt dit aandeel slechts 50 %. Men bedenke overigens wel dat die industrie een zekere graad van kwetsbaarheid kan vertonen. Met name door het relatief hoge aandeel van de metaalsector is het niet ondenkbaar dat naar de toekomst toe de industriële impuls zou kunnen verzwakken.

Ook voor de werkgelegenheid scoort de Gentse zeehaven positief. De 28.424 voltijdse equivalenten (vte) in 2004 maken dat jaar 27% van de totale werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens uit. Hier echter is Gent de enige haven waar de werkgelegenheid in de periode 1997-2004 is toegenomen, voor Zeebrugge waar ze over die periode stabiel is gebleven.

Tabel 2: Kerncijfers toegevoegde waarde en werkgelegenheid van enkele havengebieden uit de Hamburg-Le Havrerange

	Toegevoegde waarde <i>Miljard EUR</i>	Toegevoegde waarde per ton <i>EUR/ton</i>	Werk- gelegenheid <i>Aantal vte</i>	Werkgelegen- heid per ton <i>Aantal/milj. ton</i>
1997				
<i>(kanaalzone)</i>	3,7	106	35.861	1.025
Gent	2,6	113	27.788	1.208
Terneuzen °	1,1	95	8.073	684
Rotterdam °	6,1	20	55.108	180
Antwerpen	6,1	54	61.862	552
Amsterdam – Noordzeekanaal °	3,8	67	36.977	654
Zeebrugge	0,5	16	9.244	289
2002				
<i>(kanaalzone)</i>	4,0	105		
Gent	2,9	120	28.247	1.228
Terneuzen °	1,1	85		
Rotterdam °	4,6	14		
Antwerpen	7,1	47	62.391	473
Amsterdam – Noordzeekanaal °	2,7	39		
Zeebrugge	0,7	21	9.982	302
2004 / 2006				
<i>(kanaalzone)</i>				
Gent	3,4	141	28.313	1.175
Terneuzen				
Rotterdam				
Antwerpen	8,3	50	61.558	369
Zeebrugge	0,7	18	9.712	246

Bron: NBB 2004, NBB 2003, Nationale Havenraad 1997 en 2002 (°)

4.2.3. Verhoudingswijze de meeste investeringen

In de haven van Gent wordt er **behoorlijk geïnvesteerd** in vergelijking met de andere Vlaamse zeehavens. De investeringen in verhouding tot de totale trafiek bedragen voor de periode 1999-2004 26 miljoen euro per ton. Voor Antwerpen is dit 11,6 miljoen euro, voor Zeebrugge bedraagt dit 4,7 miljoen euro en voor Oostende 13,6. Met het gemiddeld jaarlijks bedrag aan nieuwe investeringen in materiële vaste activa over de periode 2001-2004 van 636 miljoen €

neemt Gent over die periode meer dan 24 % van alle bedrijfsinvesteringen in de Vlaamse zeehavens voor haar rekening. Per jaar bekeken is dit steeds zeer afhankelijk van de investeringen in de automobiel en metaalnijverheid. En daarbij – zo blijkt uit de cijfers van de Nationale Bank – is de Gentse haven met een stijging van de investeringen van 25,4 % tegenover de periode 1997-2000 een even grote groeier als het geheel van de Vlaamse zeehavens samen.

Tabel 3: Kerncijfers investeringen van Vlaamse havengebieden uit de Hamburg-Le Havrerange

	Investeringen Miljoen EUR	Investeringen per ton EUR/ton
gemiddelde 1997-2000		
Gent	507	21
Antwerpen	1.243	10
Zeebrugge	171	5
gemiddelde 2001-2004		
Gent	628	26
Antwerpen	1.718	12
Zeebrugge	140	4

Bron: NBB 2003 en 2006

4.2.4. Minder grote groei dan in de andere havens in de range

Met de min of meer sinds 1985 stabiliserende maritieme trafiek is de Gentse zeehaven een **minder grote groeier dan het gemiddelde van de range** en heeft zij de voorbije decennia stilaan een duidelijke achterstand opgelopen. Het is in studies aangetoond dat deze achterstand in belangrijke mate toe te schrijven is aan een onaangepaste maritieme toegang die in de laatste 25 jaar de evolutie van de scheepvaart niet volgde (zie o.m. Beleidsanalyse voor de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen, TV SWK – Grabowski & Poort, mei 1998 en Economische impact van de modernisering van de maritieme toegang tot de havens van Gent en Terneuzen, KPMG, oktober 2002).

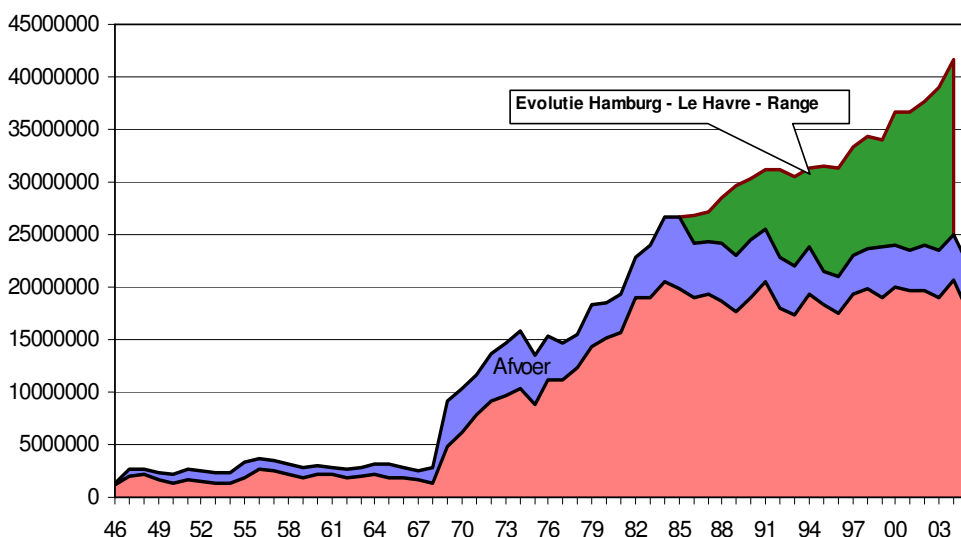
Gemeten naar overslagvolume is de gehele kanaalzone Gent-Terneuzen met 38,2 miljoen ton in 2006 echter een middelgrote haven in de Hamburg- Le Havrerange. Ze bevindt zich op de negende plaats, na kort na Zeebrugge.

De kanaalzone is sterk gespecialiseerd in droge bulkgoederen, die meer dan twee derden van de trafiek uitmaken. Indien enkel droge bulk beschouwd wordt, dan klimt Gent-Terneuzen naar de vijfde plaats in de Hamburg-Le Havrerange. Specifiek daarbij voor de Gentse industriehaven is haar sterke gerichtheid op de staalsector; binnen de range is dit ook voor Duinkerken en het Noordzeekanaalgebied (IJmuiden) het geval.

Ook voor Ro/Ro (3,5 %), conventioneel stukgoed (4%) heeft de Gentse haven een groter aandeel in de range dan voor de totaliteit van de trafieken.

Globaal echter dient geconcludeerd te worden dat Gent in vergelijking met de andere Vlaamse zeehavens nog wel groei en ontwikkeling kent, maar dat zij **op hoofdlijn sinds 1985 stagneert**. Volgende grafiek geeft aan welke maritieme trafiek Gent thans zou kunnen hebben gehad indien de haven sinds 1985 de gemiddelde evolutie van de range had gevolgd; in 2004 zou de maritieme trafiek dan – indien de maritieme toegang die zou toelaten – ca. 42 miljoen ton bedragen.

Figuur 6 Hypothetische evolutie van maritieme trafiek haven van Gent in vergelijking met deze van de Hamburg-Le Havre range



Bron: Vegho.

4.3. Strategisch belang van de Gentse zeehaven

Bovenop het hoger geschetste kwantitatieve economisch belang heeft de haven van Gent ook een kwalitatief en strategisch belang voor de economische ontwikkeling van de regio en van Vlaanderen. Hierna worden de belangrijkste sterkten en zwakten van de haven aangegeven en in volgende paragraaf een volledige SWOT-analyse.

4.3.1. Kwalitatief en strategisch belang voor de economische ontwikkeling van de regio en van Vlaanderen

De haven van Gent is centraal gelegen ten opzichte van de belangrijke Noord-West-Europese economische concentraties. Bovendien is de Gentse kanaalzone onderdeel van de belangrijke economische ontwikkelingsas die vanuit de Randstad via de Vlaamse Ruit doorloopt naar de Parijse regio.

De kanaalzone beschikt over een goede infrastructuurontsluiting voor alle landzijdige modi (spoor, weg, pijpleidingen, binnenvaart), die met het wegwerken van enkele resterende knelpunten voor lange termijn optimaal en congestievrij kan functioneren.

De grote aanwezige industrieën hebben een stevige maritieme binding. Studies van de nationale bank bewijzen dat de investeringen in de industrie op peil blijven. De vestigingsmogelijkheden op watergebonden terreinen die de haven van Gent deze bedrijven indertijd bood, waren doorslaggevend. Nu blijken deze bedrijven van levensbelang voor de ontwikkeling van de regio en de werkgelegenheid.

De haven van Gent beschouwt de aanwezigheid van de industrie als een blijvende garantie voor de welvaart van de mensen in de omgeving. Dit blijkt ook uit de bewustwording voor de bedrijven voor duurzaamheidsaspecten; zij hebben ondertussen al heel wat inspanningen geleverd.

Staalfabrikant Arcelor-Gent (het vroegere Sidmar) is als onderdeel van de Arcelor-Mittal groep een wereldspeler en gekend omwille van zijn kwalitatief hoogwaardig staal. Het is de enige overblijvende staalproducent in Vlaanderen, en dit is te danken aan de ligging aan water en de toegankelijkheid vanuit diepzeewater, in combinatie met de optimale en congestievrije afvoermogelijkheden via alle modi.

De automotive sector is vertegenwoordigd door zowel Volvo Cars (Ford) als Honda als Volvo Trucks. De sector heeft de afgelopen jaren nog fors geïnvesteerd in zijn Gentse fabrieken. Naast Europese distributie (Honda) geschiedt bij Volvo Cars en Volvo Trucks ook assemblage in exclusiviteit voor een aantal modellen. Deze assemblage-activiteiten zorgen voor een aantal spin-offs naar de toeleveranciers, waardoor die zich zijn komen vestigen in de nabijheid van de assemblagefabrieken, en waardoor sterke multiplicatoreffecten worden gecreëerd op tewerkstelling en investeringen.

De haven van Gent heeft in het verleden een bewuste keuze gemaakt, mede door haar inlandse ligging, om complementair te zijn met de andere Vlaamse zeehavens en zich aldus niet in eerste instantie op diepzee-containertrafik te richten. **Qua stukgoed en kleinere bulktrafiken richt de strategie zich op een aantal marktsegmenten waarin ondertussen een gespecialiseerde kennis kon worden ontwikkeld.** Dit is het geval voor o.a. de diepgevroren fruitsaptrafiken uit Brazilië, waarvoor de haven van Gent als Europees distributiecentrum werkzaam is.

In het afgebakende zeehavengebied is nog ruimte beschikbaar voor nieuwe industrieën, in het bijzonder voor watergebonden industrieën. Ook voor meer milieubelastende activiteiten die goed zijn ingepast, biedt het zeehavengebied meer dan elders in de regio nog mogelijkheden.

Evident beschikt de haven van Gent niet alleen over kansen en troeven, maar zijn er een aantal zwakke punten waarvan één een zeer ernstige bedreiging vormt voor de toekomst indien niet aan de herhaalde roep om duidelijkheid wordt voldaan, namelijk :

Nieuwe sluis als basisvoorwaarde voor nieuwe impuls haven van Gent

De onduidelijkheid over de toekomstige maritieme toegang is een bijzonder zwaarwegende bedreiging voor de toekomst van de Gentse zeehaven en de hele kanaalzone. Met de huidige sluis en kanaaldiepte kan, zo blijkt uit de investeringen van de voorbije jaren, de stabiele economische ontwikkeling van de voorbije twee decennia waarschijnlijk nog wel een aantal jaren worden voortgezet, maar het aantal en de grootte van de te versassen schepen in de Westsluis zitten bijna aan hun plafond. Meerdere bedrijven geven in de recente bevragingen van de grensoverschrijdende studie 'strategische visie bedrijventerreinen' aan dat zij grotere

investeringen zouden overwegen mocht er duidelijkheid zijn over de bouw van een nieuwe, grotere zeesluis. **Deze nieuwe sluis wordt als een wissel op de toekomst, als een basisvoorwaarde voor een nieuwe stap in de ontwikkeling van de Gentse zeehaven beschouwd. Wordt die wissel niet ingezet dan riskeert de haven van Gent in een afbouwscenario naar een loutere shortseehaven en een binnenvaarthaven terecht te komen** omdat de industrie die afhankelijk is van maritieme intercontinentale aan- en afvoer de grotere scheepstypes niet kan ontvangen. De lokale economische actoren weigeren echter om van een dergelijk doemscenario uit te gaan omdat dit ernstige gevolgen zou hebben voor het economische weefsel en voor de werkgelegenheid van de regio.

Zoals reeds aangegeven als kernuitdaging van dit plan, is het daarenboven van belang dat er **zo spoedig mogelijk een beslissing** over de bouw van deze nieuwe sluis valt. Voor de Gentse regio is het vijf voor twaalf. Gelet op de te doorlopen procedures en werkzaamheden dient een dergelijke beslissing nu genomen te worden om de sluis in 2018 klaar te hebben. Een zogenaamd nulscenario waarin de beslissing steeds wordt vooruitgeschoven is het ergste wat de zeehaven van Gent kan overkomen. Op termijn, mogelijk reeds op korte termijn, verdwijnen dan trafieken uit Gent en wegens het geringe belang dat andere havens aan industrie hechten, verdwijnen deze industrieën en trafieken dan naar het buitenland.

Als op korte termijn de beslissing valt dat er geen nieuwe zeesluis in Terneuzen komt, komt de zeehaven van Gent in een afbouwscenario naar een binnenvaarthaven terecht, hetgeen voor het economisch weefsel van de regio en het effect ervan op Vlaanderen absoluut niet wenselijk wordt geacht. Een wachtperiode van opnieuw vijf of tien jaar in **onzekerheid** leven omtrent de toekomst van Gentse haven kan voor de kanaalzone en de regio **nog nefaster** zijn.

4.3.2. Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen

Samengevat kent de Gentse zeehaven volgende sterkten, kansen, zwakten en bedreigingen.

Sterkten

- centrale en diep landinwaartse ligging nabij Europese afzetmarkten
- centrale positie in economisch kerngebied
- polyvalente haven met grote industriële betekenis voor Vlaanderen
- leidende positie in (minder volumineuze) niches
- goede ontsluiting via alle modi: binnenvaart, spoor, weg en pijpleidingen
- Vlaamse verankering van goederenbehandelaars
- bereidheid bestaande grote spelers tot investeren
- hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid
- ruim aanbod aan onmiddellijk beschikbare en goed uitgeruste terreinen
- ruim aanbod aan productieve en goed opgeleide arbeidskrachten
- aanwezigheid kenniscentra in Gent met de grootste concentratie aan kenniscentra in Vlaanderen in UGent, VIB, IBBT, Ocas (en Zeeland)
- een actief en goed samenwerkend netwerk van partners uit overheden en particuliere sectoren

Zwakten

- maritieme toegankelijkheid max. 80.000 DWT en volledig afhankelijk van één zeesluis
- panamaxschepen vertegenwoordigen een dalend aandeel van de wereldbultvloot gerekend naar draagvermogen; op termijn kan de overwogen verruiming van het panamakanaal leiden tot een versnelling van die trend: postpanamaxschepen met een breedte > 34 m kunnen niet geschut worden in de Westsluis

- kwetsbare haven op vlak van bedrijfszekerheid: uitvallen van de veertig jaar oude zeesluis betekent dat maritieme toegang tot de haven is geblokkeerd
- Westsluis die haar capaciteitsgrenzen bereikt heeft en overbezette binnenvaartsluis
- grotere aanloopkosten door meer landinwaarts gelegen haven
- geen aandeel in groeiende containertrafiek
- weinig retourlading door invoerhaven: ruim 80% van het scheepsvolume dat Gent aandoet vaart leeg terug uit
- scheepsgrootte is een belangrijke bepalende factor van de kostprijs en beschikbaarheid van de aanvoer van steenkool en ijzererts voor de staalindustrie
- afhankelijkheid van enkele grote bedrijven met investeringsbeslissingen op afstand
- grote oostelijke hinterland bediend door mainport Antwerpen
- klein deel van uitgeefbare terreinen en sommige interne reserves zijn vervuild en behoeven sanering alvorens voor (nieuwe) economische activiteiten te kunnen worden benut
- nabijheid van woongebieden

Kansen

- verbetering van de maritieme toegang kan sterk bijdragen tot het behoud en de versterking van de bestaande productieactiviteiten, alsook tot het uitbouwen van nieuwe trafieken met grotere zeeschepen (bijv. small capesizers tot 120.000 ton)
- ontwikkeling van het Kluisendok met watergebonden (industriële) activiteiten
- aantrekken kleine en middelgrote containerlijnen of breakbulk om aan landzijde Antwerpen te ontlasten en een Vlaams verkeersinfarct te vermijden en zo de beschikbare middelen in Vlaanderen optimaler in te zetten
- optimalisatie 'lege' uitvarende schepen
- Gent als belangrijkste industriehaven in Vlaanderen
- kansen in reconversie van productieactiviteiten, specialisatie, verschuiving naar de meest hoogwaardige activiteiten en productie met hoge toegevoegde waarde zijn gekoppeld aan het verbeteren van de maritieme toegankelijkheid
- potentie verdere ontwikkeling als bio-energiehaven met aanvoer van grondstoffen per zee- en binnenschip
- goede positie ten opzichte van Noord-Franse markt
- potentie belangrijke rol te spelen in binnenvaarttransport (investeringen in waterwegen: Seine-Schelde-verbinding)
- bij groeiende trafiekstromen zijn er nog mogelijkheden voor een modusverschuiving naar het spoor
- mogelijkheden voor duurzame modal shift
- gerichte ontwikkeling logistiek en distributie in relatie tot diepzeetrafiek en binnenvaart
- synergie kanaalzone Vlaanderen-Nederland
- onderlinge synergie tussen aanwezige sectoren
- potentieel hinterland in zuiden (regio Lille, Henegouwen)
- spin-offs van de aanwezige kenniscentra op vlak innovatieve bedrijvigheid en werkgelegenheid

Bedreigingen

- om trafiekstromen op het huidige peil te houden en behoud en groei van de bedrijvigheid mogelijk te maken is een grotere zeesluis nodig; het niet realiseren van deze zeesluis en de hieraan verbonden verbreding en verdieping van het kanaal kan er op termijn leiden tot de ongewenste evolutie van Gent naar een loutere binnenvaarthaven
- onduidelijkheid over nieuwe maritieme toegang doet potentiële nieuwe investeerders afhaken
- kans dat aanwezige industrie wegtrekt als er geen nieuwe sluis komt

- centralisatietendens van staalindustrie (met name warme staalactiviteiten) en bijhorende verschuiving van bulktrafieken (naar buitenland!)
- verschuiving productie en opkomst Centraal en Oost-Europa
- subsidieregelingen in buitenland voor infrastructuur
- alle aandacht op beleidsniveau naar containers en containerhavens
- toenemende concurrentiedruk tussen havens
- capaciteit van de wegeninfrastructuur in de Gentse regio: zonder bijkomende maatregelen (investeringen) zal de groei van het wegverkeer ingevolge de ontwikkeling van logistieke en distributieactiviteiten wegen op de wegeninfrastructuur in de Gentse regio
- spoorcapaciteit van de haven versus passerende (haven)spoortrafieken van andere havens

4.4. Ruimtegebruik en beschikbare ruimte voor economische activiteiten

4.4.1. Huidig ruimtegebruik in de bedrijventerreinen van het zeehavengebied

In de Gentse kanaalzone is er in 2002 ⁴ (volgens de ruimtebalans van de economische positioneringstudie, netto oppervlakten) 1.030 ha aan openbaar domein en 3.410 ha aan rechtszeker aanbod versus 2.600 ha uitgegeven, waarvan 1.730 ha benut. (Ter vergelijking: in de Nederlandse kanaalzone is er 400 ha aan openbaar domein en 2.100 ha rechtszeker aanbod versus 890 ha uitgegeven, waarvan 660 ha benut.)

4.4.2. Te verwachten ruimtebehoefte inzake bedrijvigheid en terreinen

Vermits de **beschikbare ruimte voor de verdere havenontwikkeling in het afbakenings-R.U.P. is vastgelegd**, zijn de economische vooruitzichten vooral van belang om de aard van de economische ontwikkelingen en de strategieën en instrumenten hieromtrent te kunnen aflijnen, en minder of niet meer als basis voor het nemen van beleidsopties over de ruimtebestemming; voor dit laatste kunnen ze wel een toets aanreiken of de vastgelegde oppervlakte aan bedrijventerreinen al dan niet volstaat om de verwachte ontwikkelingen te kunnen opvangen.

Lange-termijnvooruitzichten voor de **economische groei** zijn in 2000 ⁵ in twee scenario's gevat: **een basisscenario** waarin de bestaande en gekende langetermijntrends worden voortgezet en **een expansief scenario** waarin de competitief sterke sectoren in de kanaalzone sneller groeien dan de sector als geheel (in de onderstelling dat zij hiervoor voldoende ruimte krijgen). Volgende hypothesen zijn daarbij gehanteerd:

- voortzetting lange-termijntrends in industriële productie in elke sector (basisscenario) en een verhoogde productie in de sectoren staal, chemie, automobiel (expansief scenario);
- industriegebonden overslag heeft dezelfde groei als overeenstemmende industriële productie;
- niet-industriegebonden overslag volgt het huidige groeiritme (basisscenario) of de langetermijntrends in Hamburg-Le Havrange (expansief scenario).

In beide groeiscenario's wordt uitgegaan van de huidige omvang van de verschillende sectoren. Met de gehanteerde groeiritmen geven zij daardoor een endogene sectorale groei weer: een

⁴ 'Onderzoeken in het kader van de economische positionering van de kanaalzone Gent-Terneuzen' (WVI – Technum, mei 2000); in 2002 geactualiseerd a.h.v. gewestplan 2001.

⁵ 'Onderzoeken in het kader van de economische positionering van de kanaalzone Gent-Terneuzen' (WVI – Technum, mei 2000).

groei door stelselmatige uitbreiding van bestaande bedrijven en/of door vestiging van bijkomende kleinere bedrijven. Vestiging van nieuwe grote bedrijven (die een plotse en beduidend grotere groei dan de gemiddelde van de sector zouden teweegbrengen) zijn alleen impliciet – uitgesmeerd over een langere periode – mee ingerekend.

De verduurzamingsstudie⁶ beschrijft de actueel ingeschatte macro-economische trends. Hieruit kan worden afgeleid dat de onderzoekers een ontwikkeling verwachten die zich tussen (de hypothesen voor) het basisscenario en het expansieve scenario in bevindt, met name een voortzetting van de langetermijntrends in de industriële productie in elke sector (deel van het basisscenario) met overeenkomstige groei van de industriegebonden overslag enerzijds en een grotere groei in niet-industriegebonden overslag, distributie en logistiek, meer cfr. de langetermijntrends in de Hamburg-Le Havrerange (deel van het expansieve scenario) anderzijds.

De ruimtevraag wordt bepaald door de evolutie van de economische activiteit (zie hiervoor) en door de evolutie in de **intensiteit van het ruimtegebruik**. Ook voor dit tweede element, de ruimteproductiviteit, worden twee scenario's gehanteerd. Een eerste scenario gaat ervan uit dat het ruimtegebruik evenredig toeneemt met de toegevoegde waarde, hetgeen de huidige langetermijntrend is (scenario met een constante ruimteproductiviteit). Een tweede scenario gaat ervan uit dat deze ruimteproductiviteit door verdichting en doelmatiger grondgebruik toeneemt (scenario met een stijgende ruimteproductiviteit).

De resultaten van deze oefening zijn voorgesteld in tabel 4. Deze resultaten steunen op de actuele cijfers van het aanbod zoals deze in 2002 in de studie zijn opgenomen. Van daaruit is naast de Gentse kanaalzone informatief ook de Zeeuwse kanaalzone opgenomen. Vermits de evolutie sinds 2002 relatief stabiel is geweest zijn deze resultaten op hoofdlijn nog steeds actueel.

In de middelste rijen van de tabel wordt een schatting gemaakt van de ruimtevraag (voor de twee economische en de twee ruimteproductiviteitsscenario's). Deze kan worden vergeleken met de bestaande interne reserves en het volume van de nog uitgeefbare terreinen uit de onderste rijen van de tabel.

⁶ 'Continue verduurzaming van de Gentse kanaalzone' (Buck Consultants International, december 2004).

Tabel 4: Geschatte globale ruimtebalans

			Gentse kanaalz.	Zeeuwse kanaalz.	Kanaal-zone
aannames (1999)					
Overslag	Jaarlijkse groei (%)	Basisscen.	0,9	0,6	
		Expansief sc.	2,4	2,7	
Toegevoegde waarde	Jaarlijkse groei (%)	Basisscen.	1,7	2,7	
		Expansief sc.	3,2	4,3	
ruimtevrraag					
Ruimte-inname 99-2010 Abs. toename (ha)	Stijgende ruimtepr.	Basisscen.	256	158	414
		Expansief sc.	361	186	547
	Constante ruimtepr.	Basisscen.	443	260	703
		Expansief sc.	551	288	839
Ruimte-inname 99-2030 Abs. toename (ha)	Stijgende ruimtepr.	Basisscen.	762	445	1213
		Expansief sc.	964	509	1474
	Constante ruimtepr.	Basisscen.	1529	949	2478
		Expansief sc.	1728	1137	2865
ruimte-aanbod					
	Interne reserves (ha, netto)		867	230	1097
	Uitgeefbaar ⁷ (ha, netto)		820	1205	2025
	Totaal potentieel benutbaar ⁸ (ha, netto)		1687	1435	3122

Bron: Onderzoek economische positionering van de kanaalzone Gent-Terneuzen, 2000.

Uit de tabel blijkt dat de alzo geschatte bijkomende ruimtevrraag op korte termijn (2010) in de Gentse kanaalzone hetzij door de bestaande interne reserves, hetzij door de uitgeefbare terreinen kan worden opgevangen. Op langere termijn zijn bovenop deze interne reserves zeker bijkomende terreinen nodig, maar in de Gentse kanaalzone bieden de nu reeds voorziene uitgeefbare terreinen **in drie van de vier scenario's voldoende mogelijkheden**. Er blijft zelfs een overschot, bijv. aan interne reserves, aanwezig. Alleen in het meest ruimtebehoevende scenario (expansieve groei en constante ruimteproductiviteit) komt er een effectief aanbodstekort. In de Zeeuwse kanaalzone is er met het volume van de nu reeds voorziene


⁷ Deze categorie omvat de nog uitgeefbare terreinen en de kleine hoeveelheden terug uit te geven terreinen en toegestane opties. Ze geeft daardoor alle onbenutte terreinen buiten de interne reserves weer.

⁸ Een recente quickscan van de Dienst Economie van de Stad Gent en het Havenbedrijf Gent GAB leert dat in 2005 aan uitgeefbare terreinen en interne reserves samen in het Gentse deel van de haven ca. 1.048 ha aanwezig zijn; door de verschillen qua studiegebied (ontbreken van alle uitgeefbare terreinen en interne reserves in Zelzate en vooral Evergem) is dit niet rechtstreeks te vergelijken met de (gebundelde) cijfers uit het onderzoek van 2002.

uitgeefbare terreinen echter op de lange termijn ook in dat scenario nog een marge, die er voor zorgt dat het thans vastliggende aanbod minstens tot 2030 volstaat voor het geheel van de kanaalzone Gent-Terneuzen.

Een belangrijk element in de timing is evenwel dat een aantal uitgeefbare terreinen en sommige interne reserves vervuild zijn en sanering behoeven alvorens voor (nieuwe) economische activiteiten te kunnen worden benut.

De resultaten van deze tabel slaan op een globale ruimtebalans. Het onderzoek wijst uit dat in de Gentse kanaalzone voor bepaalde types van terreinen (met name voor zware industrie en kadegebonden (overslag)activiteiten) de interne reserves tegen 2010 niet volstaan. Tegen 2030 zou het geheel van interne reserves en nog uitgeefbare terreinen niet volstaan voor zware industrie en kadegebonden activiteiten wanneer de ruimteproductiviteit verder constant zou evolueren.

 In het licht van de wenselijkheid van toenemende ruimteproductiviteit, kan dus geconcludeerd worden dat volgens de inschattingen uit 2002 **de bedrijventerreinen die in de bestemmings- en uitvoeringsplannen zijn vastgelegd minstens zullen volstaan voor de ontwikkelingen tot 2030**. Wanneer de afstemming met de Zeeuwse kanaalzone verderschrijdt, zal dit nog meer het geval zijn.

In de voorbereidende studies van KGT2008 zal het ruimtebeslag van de bedrijventerreinen in de kanaalzone ook gekoppeld aan de evolutiescenario's van de maritieme trafiek onderzocht worden.

5. Huidige ontsluiting van de kanaalzone en de haven van Gent

De Gentse kanaalzone, en in het bijzonder de haven van Gent, beschikken actueel over behoorlijke ontsluitingsmogelijkheden. Toch kent de ontsluitingsstructuur enkele zwakke schakels.

5.1. Ontsluiting aan de zeezijde

De zeehaven van Gent is een landinwaarts gelegen haven, bereikbaar via de Westerschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Via de Westerschelde wordt ook verbinding gemaakt met de buurhavens van Zeeland Seaports, Zeebrugge en Oostende.

De Gentse haven wordt momenteel ontsloten langs één zeesluis (de Westsluis in Terneuzen) die reeds bijna 40 jaar in dienst is, aan bedrijfszekerheid inboet en qua capaciteit beperkt is tot 80.000 ton. Met meer dan 65.000 schepen jaarlijks functioneert de Westsluis bijna op haar maximum capaciteit. Deze sluis is dan ook de achillespees van de Gentse haven.

De basculebruggen aan de uitgangen van de Westsluis zijn eveneens lange tijd een hinderpaal voor grote schepen geweest, maar na 2008 zal dit (hopelijk) geen knelpunt meer zijn. Een eerste van deze bruggen wordt het najaar 2007 vervangen en de tweede brug najaar 2008.

Daarnaast kunnen kleine shortseaschepen (tot 10.000 ton) ook de Middensluis in Terneuzen benutten.

Meer specifiek omvat het sluisencomplex in Terneuzen drie sluisen met volgende afmetingen en toegelaten scheepsafmetingen.

De grootste sluis, de Westsluis, heeft de volgende afmetingen:

- lengte: 290 m (tussen de binnendeuren)
- breedte: 40 m.

In de Westsluis bedragen de maximum toegelaten scheepsafmetingen:

- totale lengte: 265 m
- breedte o.a.: 34 m
- diepgang: 12,50 m.

De afmetingen van de twee andere sluisen bedragen:

	Middensluis	Oostsluis
- lengte:	140 m	270 m
- breedte:	18 m	24 m.

De maximum toegelaten scheepsafmetingen bedragen:

	Middensluis	Oostsluis
- totale lengte:	115 m	140 m
- breedte o.a.:	16 m	22,8 m
- diepgang:	7,25 m	4,00 m

Het zeekanaal Gent-Terneuzen heeft een totale lengte van 31km - gemeten vanaf de sluisen tot de zuidkaai van het Grootdok in de haven van Gent -, een breedte van 150 tot 350 m, een diepte van 13,50 m en een trapeziumvormig dwarsprofiel. Een twintigtal kilometer voorbij Terneuzen bereiken de zeeschepen de noordelijke rand van de haven van Gent.

In het kanaal (zoet water) en ook in de diverse havendokken ondervinden de schepen geen hinder van getijbewegingen of stromingen.

De grootste schepen die tot dusver de haven van Gent aanliepen, hadden een tonnenmaat van 85.000 DWT.

5.2. Ontsluiting aan de landzijde

Langs de landzijde wordt de zeehaven van Gent ontsloten met de binnenvaart, het spoor, met pijpleidingen en over de weg voor (vracht)wagens, openbaar vervoer en fietsers.

5.2.1. Binnenvaart

Via de Westerschelde wordt ook verbinding gemaakt met het Rijnbekken en biedt Gent via de waterweg een verbinding naar het oosten. De binnenschepen benutten hiervoor de Oostsluis in Terneuzen; wanneer te veel binnenschepen zich aandienen, hetgeen de laatste jaren frequent gebeurt, gebruiken de binnenschepen ook (mee) de Middensluis en de Westsluis.

Vanuit het zuidelijk deel van de haven vertrekt de Ringvaart. Deze geeft via Boven-Leie en Boven-Schelde verbinding met het Kortrijkse, Henegouwen en de Noord-Franse regio. De sluis te Evergem op Ringvaart is recent ontdebeld, waardoor de capaciteit op deze hoofdwaterweg thans voldoende is voor de behoeften. De Vlaamse en Franse overheden investeren de komende jaren fors in de doortocht van de Boven-Leie te Kortrijk en meer in het algemeen in de verbetering van de verbinding tussen de bekkens van Seine en Schelde.

Gent is voor de binnenvaart goed gesitueerd en vlot bereikbaar, vooral ten opzicht van de Noord-Franse markt.

5.2.2. Spoor

Een merendeel deel van de bedrijventerreinen in de Gentse haven beschikken over een spooransluiting. Deze sporen leiden naar het vormingsstation Gent-Zeehaven, gelegen aan de zuidelijke rand van het havengebied, waar de (inter)nationale bloktreinen worden samengesteld. De sporen van op de linkerkanaaloever dwarsen hierbij thans het water van de vroegere Voorhaven met een verouderde draaibrug. Deze brug wordt op korte termijn vernieuwd, maar zou op lange termijn best worden vervangen door een vaste brug op een hoger niveau zodat ook de doortocht van het goederenvervoer per spoor door de stadswijk van Voormuide-Muide volledig ongelijkgronds zou kunnen verlopen.

Het vormingsstation Gent-Zeehaven takt rechtstreeks aan op meerdere onderdelen van het hoofdspoorwegennet naar Zeebrugge, Antwerpen-Ruhrgebied, Aalst-Ath-Paris en Kortrijk-Lille-Chunnel. Gent is met het spoor goed gesitueerd en vlot bereikbaar, vooral ten opzicht van de Noord-Franse markt.

5.2.3. Pijpleidingen

De pijpleidingen zijn eveneens een belangrijke pijler van de achterlandverbindingen van de haven. De Gentse haven sluit aan op het Europese petroleumpijpleidingennet.

5.2.4. Over de weg

De kruising van E40 met E17 te Gent levert een efficiënte afwikkeling van het goederenverkeer via de weg op. De havendelen op de beide kanaaloevers zijn hierop aangesloten langs de R4-

ringweg. Deze aansluiting heeft thans nog zwakke schakels in de het onafgewerkte zuidelijk deel van R4 ter hoogte van Merelbeke en in de gelijkgrondse aansluiting van R4-oost Kennedylaan op R4 Eisenhowerlaan.

De reeds ver gevorderde ombouw van N49 tot autosnelweg E34 zorgt voor een bijkomende vlotte verbinding met de haven van Antwerpen en op termijn – na realisatie van de zogenaamde missing link AX – deze van Zeebrugge.

Aansluitend op R4-oost biedt Tractaatweg een vlotte regionale verbinding met Terneuzen en langsheen de nieuwe Westerscheldeoeververbinding ook met het centrale deel van Zeeland en de haven van Vlissingen.

In de Gentse kanaalzone wordt het (vracht)wagenverkeer gedragen door de beide armen van R4. Om op een vlotte en veilige manier als haveninterne verdeelweg (R4-oost) en combinatie van havenonsluitingsweg en verbinding tussen de snelwegen van E34 en E17/E40 (R4-west) te kunnen functioneren, behoeven beide R4's een drastische opwaardering. Een programma voor ombouw van de verschillende knooppunten en aanleg van parallelwegen in enkele delen ligt hiervoor voor. Bij die gelegenheid worden ook de kanaaldorpen losgekoppeld van rechtstreeks doorgaand havenverkeer (de ontsluiting van het dorpensysteem komt aan bod in punt 6.1).

Intern in het zeehavengebied is een vlotte verbinding tussen beide oevers essentieel en met de verdere uitbouw van de linkeroever alsmaar belangrijker. Voor het noordelijk havendeel neemt de E34-tunnel van Zelzate deze rol op zich. In het zuidelijk deel wordt deze verbinding tijdelijk, op niet optimale wijze en met verstoringen voor de naastgelegen stadswijk van Muide-Meulestede, opgenomen door de as P. Arthurlaan – New Orleansstraat. Op termijn dient deze zuidelijke verbinding overgenomen te worden door een nieuwe Sifferverbinding die tegelijk voor de haven als ter sluiting van de grootstedelijke ringweg functioneert.

6. Huidige omgevingskwaliteit

Dit hoofdstuk geeft de actuele situatie weer van een aantal elementen die wezenlijk verbonden zijn met de verwevenheid van functies in de Gentse kanaalzone.

6.1. Actuele (woon)kwaliteiten in de kanaaldorpen

Het "Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten leefbaarheid van de woonkernen" (WES, 1999) beschrijft de toenmalige (woon)kwaliteiten in de kanaalzone. De leefbaarheid in de kanaalzone in 1999 verschilt per kern. Evolutie van de bevolking en kwaliteit en herwaarderingsgraad van de woningvoorraad geven er een indicatie van.

6.1.1. Sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen voor de leefbaarheid van de woonkernen

Het onderzoek geeft aan dat aan een voldoende (toekomstige) leefbaarheid van de woonkernen kan voldaan worden als een aantal principes uitgewerkt worden bij de ruimtelijke organisatie en inrichting van de Gentse kanaalzone. Deze aandachtspunten zijn actueel voor de woonkernen nog steeds van toepassing. Zij kunnen in volgende sterkte-zwakte-analyse (SWOT) worden weergegeven.

Sterkten

- Samenhangende dorpsgemeenschappen
- Identiteit van dorp als een aparte entiteit, leefkamer, in het havengebied
- Het contact met en uitzicht op de landelijke omgeving (buitengebied)
- Landelijke open ruimte loopt door tot rond de dorpen
- Goede verbindingen (zacht verkeer en landbouw) met landelijke omgeving
- Nabijheid van de haven als werkgebied
- Goede woon-werkverbinding
- Veren belangrijke troef voor fietsers en voetgangers

Zwakten

- Aanwezige hinder van geluid, geur en stof
- Onvoldoende effectieve afscherming van de industriële activiteiten
- Minder goede ontsluiting van de dorpen naar de omliggende kernen en steden (Evergem, Ertvelde, Lochistri, Oostakker, Zelzate). In het bijzonder veilige fietsverbindingen en kwalitatief openbaar vervoer (naar Gent-Dampoort en Zelzate)
- Druk van economisch verkeer op de woonkernen (vooral in de hoofdstraten): geringe verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid
- Het merendeel van het openbaar domein vraagt kwaliteitsverhoging

Kansen

- Landelijke open ruimte rond de dorpen is kwalitatief op te waarderen
- Ruimte voor versterking van de woonkernen volgens de schaal van het dorp (beperkt nieuwe woon-gelegenheden) aanwezig
- Mogelijkheden om bewoners goede toegang te verlenen tot nabije werkplaats in het havengebied

- Mogelijkheden voor aanvullen van ontbrekende gemeenschapsvoorzieningen, sport- en spelaccommodatie in de centra en/of goede ontsluiting naar aanvullende verzorgingscentra
- Ruimte en mogelijkheden voor landschapsbouw en maximalisatie van bufferzones en koppelingsgebieden voor afscherming en goede overgang naar bedrijvzones
- Mogelijkheden voor uitbouw contactzones dorp/haven (kop van de dorpen)
- Scheiding van verkeer naar dorpen en haven is relatief eenvoudig mogelijk (sluizen)
- Koppelingsgebieden kunnen de hinder van de bedrijven t.o.v. het wonen afschermen, zonder zelf veel bijkomende hinder te veroorzaken. Bovendien kunnen zij bruikbaar zijn, een bijdrage leveren, een betekenis hebben voor ofwel het wonen, ofwel bedrijvigheid en liefst voor allebei. Vanuit het wonen zijn volgende *criteria* geformuleerd:
 - inrichting zorgt (mee) voor visueel scherm voor bedrijfsinstallaties
 - inrichting weert (mee) het geluid, het stof, de geur uit bedrijvzones
 - is functioneel bruikbaar voor bewoners, bedrijfjes of handel en diensten uit de woonkern
 - zorgt voor extra levendigheid in het dorp en voor potentiële klanten voor de winkels en horeca in het dorp
 - verhoogt het imago (en de bekendheid) als woonkern
 - zorgt (mee) voor een aantrekkelijke overgang vanuit de woonkern naar het naastliggend gebied
- Bereidheid van de lokale besturen tot investeren in de leefbaarheid.

Bedreigingen

- R4 kan een barrière worden indien volledig afgeschermd, weinig oversteken, ...
- Bij verdere uitbouw bedrijventerreinen en infrastructuur steeds meer een ingesloten en omsloten karakter
- Vermindering van de socio-economische basis voor basisschool en handelsvoorzieningen

6.1.2. Specifieke aandachtspunten voor de leefbaarheid per wijk/dorpskern

Aanvullend aan voornoemde sterkte, zwakten, kansen en bedreigingen die voor alle kernen in meerdere of mindere mate van tel zijn, zijn er enkele specifieke aandachtspunten.

Specifiek aandachtspunt voor Desteldonk is:

- blijvende duidelijkheid van alle overheden over de leefbare toekomst van de woonkern.

Specifieke aandachtspunten voor Sint-Kruis-Winkel zijn:

- verdwijnende sportvoorzieningen;
- afwegen hoe sterk het draagvlak van het dorp kan vergroot worden: bijkomend voorzien van woongelegenheden, bij voorkeur langsheen de dorpsstraat (ten oosten van het centrum).

Specifieke aandachtspunten voor Kerkbrugge/Langerbrugge zijn:

- behoedzame aansnijding woongebied in samenhang met uitbouw bufferzone ten noord-oosten van het dorp;
- speelvoorzieningen voor kinderen.

Specifieke aandachtspunten voor Doornzele zijn:

- behoedzame aansnijding woongebied in samenhang met uitbouw bufferzone ten zuiden van het dorp;
- benutten ruimtelijke kwaliteit van Doornzeledries
- ontsluiting Zuid-Ledeplein vanuit Doornzele.

Specifieke aandachtspunten voor Rieme zijn:

- speelvoorzieningen voor kinderen;
- duidelijkheid over Callemansputte.

Aandachtspunten voor Klein Rusland zijn:

- beperkte bijkomende (sociale) woongelegenheid en opwaardering van het bestaande patrimonium;
- versterking van de sociale infrastructuur: sociale voorzieningen, buurtcontactpunt, kinderopvang, speelterrein;
- busverbinding tot in de wijk;
- veiliger fietsverbinding met Zelzate.

6.1.3. Actuele situatie van de landbouw in de kanaalzone

De landbouwstudie uitgevoerd door VLM (april 2004) schetst de huidige situatie en de gevolgen van de havenontwikkeling voor de land- en tuinbouw in de kanaalzone. Ze geeft ook aan welke de mogelijkheden en de vraag zijn naar vervanging van landbouwgronden.

In het studiegebied van de kanaalzone zijn in de economische gebieden en de koppelingsgebieden 172 landbouwbedrijven actief, die er samen 1.170 ha in grondgebruik hebben. Deze bedrijven zijn vergelijkbaar met het gemiddelde in Oost-Vlaanderen. De land- en tuinbouw in de kanaalzone blijkt niet in achteruitgang te zijn; wel scoren de bedrijven in koppelingsgebieden gemiddeld beter dan deze in economische gebieden. De toekomstperspectieven van de bedrijven zijn onderzocht. Daaruit blijkt dat :

- grond een belangrijke productiefactor is en blijft;
- in totaal 89 bedrijven lange termijn blijvers zijn, die hun landbouwactiviteiten op de huidige of op andere gronden willen voortzetten. Zij gebruiken 244 ha in economische gebieden en 287 ha in koppelingsgebieden;
- in totaal 40 andere bedrijven alleen een neveninkomen genereren. Zij gebruiken 32 ha in economische gebieden en 70 ha in koppelingsgebieden;
- er in totaal ten opzichte van het gewestplan 2001 vanuit de economische gebieden een vraag is naar 230 ha landbouwgronden die via de grondenbank ter beschikking zouden moeten komen voor lange termijn blijvers. Deze kunnen zowel in de koppelingsgebieden als buiten de kanaalzone worden gevonden; voor dit laatste (nog te zoeken gronden buiten de kanaalzone) betreft het 126 ha. Mogelijk kan deze oppervlakte nog dalen afhankelijk van de prijzen die bedrijven uiteindelijk voor hun grond zullen kunnen krijgen.

Met de goedkeuring van het afbakenings-R.U.P. zijn in enkele koppelingsgebieden grotere oppervlakten als landbouwgebied voor bestaande bedrijven bestemd dan in het ontwerp-R.U.P. ten tijde van het uitgevoerde onderzoek het geval was. Ook hierdoor is de vraag naar uit te ruilen gronden en nog buiten de kanaalzone te zoeken gronden verminderd. In het afbakenings-R.U.P. zijn voor drie van de elf in de landbouwstudie onderzochte koppelingsgebieden nieuwe agrarische bestemmingen ten opzichte van het gewestplan ingevoerd (voor drie koppelingsgebieden zowel herbestemmingen van agrarische gebieden naar andere bestemmingen als omgekeerd). Per saldo zijn er daardoor volgende vastbestemde agrarische gebieden bijgekomen (cfr. toelichtingsnota R.U.P.) : 145,2 ha in Rieme-zuid en Doornzele-noord, 0,3 ha in Desteldonk-zuid en per saldo 3,1 ha in Sint-Kruis-Winkel-zuid; in Desteldonk-noord is er per saldo 3,5 ha agrarische bestemming verdwenen. In totaal heeft het afbakenings-R.U.P. in deze zes gebieden 145,1 ha bijkomend agrarisch gebied bestemd. Daardoor kunnen

de conclusies van de landbouwstudie in die zin aangepast worden dat de vraag naar landbouwgrond met 145 ha is gedaald. Er dient dus nog ca. 85 ha landbouwgrond gezocht en bestemd om aan de lange termijn blijvers en aan de bedrijven met neveninkomen een oplossing te bieden.

6.2. Actuele milieukwaliteit

De aandacht in dit hoofdstuk gaat in het bijzonder uit naar de milieukwaliteit in de dorpen en woonwijken in de Gentse kanaalzone: Klein-Rusland (Zelzate), Rieme, Doornzele, Kerk- en Langerbrugge (Evergem), St-Kruis-Winkel en Desteldonk (Gent). Het is immers de bedoeling de leefbaarheid en dus ook de milieukwaliteit in deze kernen op zijn minst te behouden en waar nodig en mogelijk op termijn te verbeteren.

Daarbij is de focus gelegd op de milieu-aspecten die lokale verstoringen in zich kunnen dragen (geluid, geur, stof), op bodem- en waterkwaliteit en op externe veiligheid. Van de actuele milieukwaliteiten voor algemeen aanwezige aspecten (zoals luchtkwaliteit) wordt vooraf kort ingezoomd op het aspect fijn stof.

Fijn stof in de 'hot spot kanaalzone'

Stofdeeltjes worden ingedeeld volgens grootte. Naargelang de grootte spreekt men van PM10 en PM2,5 stof, waarbij deze laatste nog kleiner en vermoedelijk schadelijker is dan PM10. Toch blijft PM10 een gevaar vormen voor de gezondheid.

De daggrenswaarde van PM10 voor de bescherming van de gezondheid van de mens werd in 2004 in 24 van de 29 Vlaamse meetstations meer dan 35 keer overschreden, onder andere in Evergem, St-Kruis-Winkel en Zelzate; dit gebeurde in deze meetstations ook in 2005. Toch bleven de metingen zowel in 2004 als in 2005 onder de jaargrenswaarden.

Voor PM2,5 zijn er momenteel nog geen Vlaamse of Europese grenswaarden. De hoogste jaargemiddelde concentratie (op basis van halfuurswaarden) in gans Vlaanderen werd in 2004 wel gemeten in Evergem, namelijk 18 µg/m³, doch deze waarde wijkt niet zoveel af van de andere meetposten in Vlaanderen

In opdracht van de Vlaamse overheid werd ondermeer voor de "hot spot" Gentse kanaalzone een studie uitgevoerd om de oorzaak van de overschrijdingen van PM10 stof te achterhalen en geschikte emissiereductiemaatregelen voor te stellen en door te rekenen.

6.2.1. Milieu-aspecten die lokale verstoringen kunnen veroorzaken

Onderstaande paragrafen bevatten de belangrijkste conclusies uit onderzoeken en metingen voor elk van deze milieu-aspecten.

Geluid

De Vlaamse overheid beschikt over geen enkel permanent meetpunt voor geluid in heel de kanaalzone. In het voorjaar van 2004 werd een geluidsonderzoek uitgevoerd door het Provinciaal Centrum voor Milieu-onderzoek in samenwerking met AMINAL Afdeling Milieu-Inspectie in St-Kruis-Winkel - Mendonk. Dit onderzoek toont aan dat het akoestisch klimaat in de omgeving van St-Kruis-Winkel – Mendonk **redelijk goed** is. Het geluidsklimaat wordt wel sterk beïnvloed door de windrichting (+10dB(A) indien de wind uit het zeehavengebied komt).

Daarnaast werden in 2005 door de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) ook geluidsmetingen uitgevoerd langs de R4-west om de geluidshinder van het weg- en treinverkeer in beeld te brengen. Nabij diverse woningen in Riemesteenweg en de Vogelwijk was de bijdrage op het geluidsniveau van het verkeer op de R4 hoog maar bedroeg ze nergens meer dan 65 dB(A) als equivalent geluidsniveau gemeten; deze plek komt dus niet prioritair in aanmerking voor de plaatsing van geluidsschermen.

Nadien werden er door AWV ook geluidsmetingen uitgevoerd langs de R4-west ter hoogte van Drogenbroodstraat, Elslo, Langerbruggestraat en Evergem-centrum met de bedoeling de bijdrage in de geluidsniveaus te meten van zowel de spoorlijn 55 als de R4-west en na te gaan waar geluidbuffering noodzakelijk is. Uit deze metingen werd geconcludeerd dat **buffering van Evergem-centrum voor het wegverkeerslawaaï noodzakelijk** is. Verder bleek dat ook buffering van de spoorlijn 55 noodzakelijk is.



Geur

Met betrekking tot de geurhinder in Mendonk, Desteldonk en Oostakker is in 2003 een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de stad Gent. Zowel op basis van snuffelmetingen als op basis van geurdagboeken werden **enkele geurbronnen** geïdentificeerd. Een vervolgonderzoek is uitgevoerd in opdracht van Afdeling Milieu-inspectie. Dit resulteerde in enkele aanmaningen voor de betrokken bedrijven.

Een gelijkaardig geuronderzoek werd in 2004 uitgevoerd door de stad Gent voor de zone Wondelgem-Muide-Meulestede. Ook hier werden de geurbronnen in kaart gebracht. Via de huidige vergunningverlening wordt waar nodig aangestuurd op bronmaatregelen.

Ook een aantal bedrijven aan de kop van Rieme voeren geuronderzoeken uit. In deze geuronderzoeken worden ondermeer de geurcontouren in beeld gebracht en wordt onderzoek uitgevoerd naar de best beschikbare technieken van het bedrijf om de geurhinder aan te pakken.

Grof stof

Stofhinder wordt in hoofdzaak veroorzaakt door stofneerslag (grof stof), dit in tegenstelling tot fijn stof dat voornamelijk effect heeft op de gezondheid. Regelmatig worden er stofklachten gemeld. De meeste van deze klachten worden individueel, per bedrijf, aangepakt.

De stad Gent meet sinds 1988 de stofneerslag op een aantal punten in de Gentse kanaalzone. De laatste jaren werd de norm voor stofneerslag niet meer overschreden. Omdat er niettemin **nog steeds stofklachten** geuit worden, wordt onderzocht of er een correlatie bestaat tussen stofhinder en stofmissie. In afwachting van de resultaten van dit onderzoek wordt de grof stof-monitoring in de Gentse kanaalzone verder gezet.

Relatie tussen hinder en leefbaarheid

Het regelmatig overleg met de bevoorrechte getuigen van de bewonersgroepen, de klachten die worden geformuleerd bij het milieuklachtenmeldpunt en de informatie- en bewonersgroepvergaderingen die op regelmatige basis worden georganiseerd, geven een indicatie van de

hinder en daarmee gepaard gaande leefbaarheid in de dorpen en wijk van de Gentse kanaalzone.

Zo wordt het milieuklachtenmeldpunt Gentse kanaalzone maandelijks 30 tot 50 maal opgebeld en dit zowel tijdens als buiten de kantooruren. De meeste klachten hebben betrekking op geur. Er zijn ook regelmatig geluidsklachten en een kleiner percentage klachten heeft betrekking op stofhinder, trillingshinder en recentelijk ook op slagschaduw van windmolens. Het aantal geregistreerde klachten ligt lager dan het aantal oproepen naar het meldpunt. Enkel klachten met betrekking tot de haven- en industriële activiteiten worden immers geregistreerd.

Daarnaast werd door de stad Gent in de loop van 2005 een enquête uitgevoerd bij een representatief aantal inwoners van de stad Gent. Hierin werd de subjectieve beleving van de leefbaarheid in de eigen buurt bevestigd. De vragenlijst bevatte ook een uitgebreid luik met vragen over hinder. Van de geluids-, geur-, licht- en stofhinder werden telkens het voorkomen, de evolutie in de voorbije periode en de belangrijkste hinderbronnen bevestigd.

Uit de enquête bleek dat **hoe kleiner de leefbaarheidsscore van de respondent is, hoe meer hinder men ondervindt**. Deze correlatie is het sterkst voor geurhinder, en eerder zwak voor lichthinder. Algemeen geldt ook: hoe meer verkeer in de omgeving, hoe meer hinder men ondervindt.

6.2.2. Kwaliteit van de bodem en het water

Bodem

In het onderzoek naar de economische positionering van de Kanaalzone Gent-Terneuzen (WVI/ Technum, 2000) werd een inventaris gemaakt van de verontreinigde gronden, de potentieel verontreinigde gronden en niet-verontreinigde gronden (zie ook bijlage D).

Daaruit blijkt dat in 2000 vier sites prioriteit 1 voor sanering hebben (in Kluisendokcomplex (ondertussen gesaneerd), aan beide zijden van het kanaal ter hoogte van Mercatordok en rondom Lourdeshoek en twee sites prioriteit 3 (Kuhlmannkaai-noord en een deeltje aan R4 ter hoogte van Sint-Kruis-Winkel). Een twintigtal andere sites in het zeehavengebied zijn opgenomen in het register van verontreinigde gronden en een zestal sites worden als potentieel verontreinigd beschouwd.

In het kader van het autonoom worden van het Havenbedrijf dienden percelen, waaronder ook risicogronden, overgedragen te worden van de stad Gent naar het Havenbedrijf. Al deze risicogronden zijn eerst door de stad Gent onderzocht. Voor inrichtingen onderworpen aan een periodieke onderzoeksplicht zijn daarbij de conclusies van een periodiek bodemonderzoek afgewacht.

Grondwater

In het noorden van de kanaalzone wordt vaak het Ledo-Paniseliaan aangeboord. Hier zijn er problemen met overbemaling. Dit is ook, maar weliswaar minder, het geval met het Ieperiaan in het zuiden. In het Kwartair zijn er dan weer op heel wat plaatsen problemen met betrekking tot de kwaliteit (hard en ijzerrijk water, verontreiniging, verzilting, ...).

De grondwaterstudies van de stad Gent geven de ruimtelijke spreiding weer van de jaarlijks onttrokken volumes (op basis van de vergunningen) in het studiegebied en de ruime omgeving ervan, voor elk van de drie watervoerende lagen.

Voor elk van de aquifers geldt dat de verdeling van de debieten over de verschillende winningen zeer ongelijkmatig is; een beperkt aantal zeer grote winningen is verantwoordelijk voor het merendeel van de opgepompte debieten.

Oppervlaktewater

De belangrijkste oppervlaktewateren in het gebied zijn het kanaal Gent-Terneuzen en haar dokken, de Moervaart, de Avrijevaart, het Molenvaardeken, de Nieuwe Kale en de Burggravenstroom.

In de Gentse kanaalzone zijn er geen problemen van wateroverlast vastgesteld; er zijn geen recent overstromde gebieden binnen het plangebied. Evenwel geeft het hoge peil in het kanaal aanleiding tot hoge waterpeilen in de Moervaart (die hier in uitmondt), de Zuidlede en het Kanaal van Stekene waardoor het verpompen van zijwaterlopen bemoeilijkt wordt en kan leiden tot lokale wateroverlast.

In uitvoering van het decreet integraal waterbeleid worden er momenteel deelbekken-beheerplannen opgemaakt. Deze deelbekken-beheerplannen hebben betrekking op het lokale watersysteem (waterlopen 2de en 3de categorie, polderwaterlopen). Hiervoor werken onder coördinatie van de Provincie Oost-Vlaanderen de Vlaamse overheid, de gemeenten, de polders en wateringen en andere partners (o.a. VMW, Havenbedrijf) nauw samen. In de Gentse kanaalzone gaat het om **de deelbekkens Burggravenstroom en Moervaart**. Momenteel bevinden de deelbekkenbeheerplannen zich in ontwerpfase. Voor ieder deelbekken of cluster van deelbekkens zijn recent waterschappen opgericht.

De deelbekkenbeheerplannen zijn gestructureerd volgens "7 sporen" : het maximale gebruik van hemelwater, de sanering van afvalwater in het buitengebied, de bewaking en verbetering van de kwaliteit van riolerings- en waterzuiveringsinfrastructuur, de beperking van het gebruik van schadelijke producten, diffuse verontreiniging, erosie en het transport van sediment naar de waterloop, het kwantitatief, kwalitatief en ecologisch duurzaam beheer van waterlopen en duurzaam watergebruik. Ze worden afgestemd op de bekkenbeheerplannen.

Voor de Gentse kanaalzone gaat het om het **bekken van de Gentse kanalen**. In deze plannen komen de onbevaarbare waterlopen van 1^{ste} categorie en de bevaarbare waterlopen aan bod. Het actie- en maatregelenprogramma voor dit bekkenbeheerplan is momenteel in wording. Het bekkenbeheerplan werkt rond 5 krachtlijnen waarvoor streefbeelden, operationele doelstellingen en acties worden uitgewerkt.

- Krachtlijn 1: terugdringen van risico's die de veiligheid aantasten, het voorkomen en herstellen en waar mogelijk het ongedaan maken van het watertekort;
- Krachtlijn 2: water voor de mens: scheepvaart, watervoorziening, industrie en landbouw, onroerend erfgoed en recreatie;
- Krachtlijn 3: de kwaliteit van het water verder verbeteren (oppervlaktewater, grondwater, waterbodem, natuur-ecologie)
- Krachtlijn 4: duurzaam omgaan met water;
- Krachtlijn 5: het voeren van een geïntegreerd beleid.

6.2.3. Externe veiligheidsrisico's

In het RVR, opgemaakt voor het ontwerp van strategisch plan, werden zowel de externe mensrisico's, de milieurisico's en de transportrisico's verbonden aan de verdere ontwikkeling van de Gentse kanaalzone in beeld gebracht.

Voor wat betreft de externe mensrisico's werd een risicozonering doorgevoerd voor het geheel van de zeehaventerreinen. Deze risicozonering werd gebruikt voor de toetsing van de mensrisico's van de bestaande Seveso-bedrijven. Aangevuld met de kwantitatieve risico-analyse uit de veiligheidsrapporten bleek dat er slechts met één bedrijf een probleem was. Dit probleem is inmiddels aangepakt.

Naast een risicozonering werd er ook een veiligheidszonering uitgevoerd die vanuit veiligheidsoogpunt aangeeft binnen welke contouren zich geen nieuwe woonbestemmingen of kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen, rust- en verzorgingstehuizen) mogen ontwikkelen.

Recent werden nieuwe risicocriteria voor Seveso-inrichtingen, en de wijze van gebruik ervan, door de Vlaamse minister bevoegd voor leefmilieu bekrachtigd.

Voor transport zijn er geen risicocriteria opgesteld voor Vlaanderen.

6.2.4. Relatie tussen milieu en gezondheid

In 2002 is een grootschalig gezondheidsonderzoek gestart naar de mogelijke verbanden tussen milieuvervuiling en de gezondheid van de bevolking. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door het steunpunt Milieu en Gezondheid in opdracht van de Vlaamse overheid. Van 2002 tot 2005 werden, verspreid over acht onderzoeksgebieden reeds drie leeftijdsgroepen onderzocht: pasgeborenen, adolescenten (14-15 jarigen) en volwassenen (50-65 jaar). Samen met het Antwerpse havengebied vormt de Gentse kanaalzone één van de 8 aandachtsgebieden.

Het onderzoek gebeurt door biomonitoring wat letterlijk neerkomt op het meten van de vervuiling in de mens aan de hand van bijvoorbeeld urine- en bloedstalen. Bij de pasgeborenen gaat de aandacht vooral uit naar de effecten van micropolluenten op de groei, ontwikkeling en de ontwikkeling van astmatische en allergische problemen. Bij de adolescenten gaat de aandacht vooral naar de acute blootstelling aan polluenten en de effecten op de ontwikkeling. Bij de volwassenen wordt gepeild naar de mogelijke effecten van de opstapeling van polluenten op de ontwikkeling van kanker en astma- en allergieproblemen.

De resultaten van de biomonitoring bij de drie groepen zijn beschikbaar.

De havengebieden van Gent en Antwerpen vertoonden, indien samen beschouwd, geen verhoogde gemiddelde waarden ten opzichte van de referentiewaarden.

De gemiddelde gehalten aan vervuilende stoffen in navelstrengbloedstalen van deelnemers uit de havengebieden vertoonden een gelijkenis met de gemiddelde gehalten van de stalen van deelnemers uit de nabije stedelijke agglomeraties.

Voor wat de gezondheidseffectmerkers (astmadiagnose, astmaklachten, allergie voor dieren) betreft werd er voor de havens geen significant verschil vastgesteld met het referentiegemiddelde.

Een oorzakelijk verband tussen blootstelling aan vervuilende stoffen en gezondheidseffecten kan niet alleen op basis van bevolkingsonderzoeken aangetoond worden. Er werden wel

verbanden vastgesteld tussen blootstellingsmerkers en gezondheidsmetingen voor alle gebieden samen (bijv. bij hogere loodgehalten kwam astma en hooikoorts meer voor).

6.3. Aanwezige natuurwaarden

De uitgevoerde studie 'opmaak van een inventaris van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone ter voorbereiding van de afbakening van de ecologische infrastructuur' (Universiteit Antwerpen en Natuurpunt, 2006) biedt een grondig overzicht van de natuurwaarden binnen de Gentse zeehaven en leidt daaruit concrete natuurbehouddoelstellingen (term die studie zelf hanteert) af. Vervolgens worden de mogelijkheden en randvoorwaarden onderzocht om deze doelstellingen ruimtelijk te vertalen, enerzijds in het havengebied zelf, anderzijds in enkele gebieden buiten het zeehavengebied, met name in de Kalevallei en de Moervaart. Op deze manier draagt de studie de nodige bouwstenen aan die nodig zijn om in dit strategisch planningsproces op een gedegen en wetenschappelijk onderbouwde manier, in afweging met andere ruimtelijke noden, en in overleg met alle betrokken actoren te kunnen komen tot de aanduiding van robuuste natuurhabitats nabij het zeehavengebied en tot principes voor een concreet afbakeningsvoorstel van een ecologische infrastructuur in het zeehavengebied zelf.

Het gebied dat bekeken werd, is het havengebied zoals afgebakend in het ontwerp gewestelijk R.U.P. voor de afbakening van het Gentse zeehavengebied, uitgebreid met voornoemde potentiële gebieden er buiten.

Om alle relevante informatie over de natuurwaarden te verzamelen, maakt het onderzoek gebruik van alle beschikbare gepubliceerde en niet-gepubliceerde gegevens met betrekking tot het voorkomen van vogel- en plantensoorten⁹ en habitats in en rond het havengebied. De aanwezige vegetatietypes evenals de bestaande kleine landschapselementen zijn in kaart gebracht door middel van een gerichte inventarisatie in 2003. Al deze inventarisatiegegevens zijn ingevoerd in een databank.

Op basis van deze databestanden heeft de Universiteit van Antwerpen een kwantitatieve en kwalitatieve modelmatige analyse uitgevoerd waaruit is afgeleid voor welke soorten de Gentse haven van regionaal, Vlaams en/of zelfs internationaal belang is, wat hun huidige status en trend is in het studiegebied en welke habitats en deelgebieden een bijdrage kunnen leveren aan hun instandhouding of herstel. Deze resultaten zijn vervolgens op basis van de meest relevante literatuur-referenties verder vertaald in concrete oppervlakedoelstellingen per habitat die nodig zijn om de populaties van de beleidsrelevante soorten in het studiegebied in stand te houden. Tot slot zijn in het onderzoek drie mogelijke scenario's ontwikkeld voor de ruimtelijke vertaling van deze doelstellingen.

Natuurbehouddoelstellingen

De kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de avifaunistische en botanische gegevens (vogels en planten) resulteert in de volgende concrete natuurbehouddoelstellingen, waarin compensaties voor de verboden te wijzigen vegetaties cfr. het natuurbehouddecreet zijn vervat :

⁹ Voor deze studie werd uitsluitend beroep gedaan op gegevens rond avifauna en flora. Over deze twee groepen zijn zodanig veel gegevens van het gebied voorhanden, dat ze voldoende grond bieden om gebiedsdekkende uitspraken te doen over de natuurwaarde en –potentie van de verschillende deelgebieden. Voorts omvatten deze twee groepen de voor het gebied meest beleidsrelevante soorten en bieden ze voldoende garanties dat de volledige range aan habitats en biotopen – ook voor andere zoogdieren, amfibieën en insecten – voldoende in beeld wordt gebracht.

ondiep, matig voedselrijk open water met voldoende oevervegetatie (voor Blauwborst, Kluut, Geoorde Fuut)	72 ha
Rietland (voor Bruine Kiekendief, Blauwborst)	24,34 ha
Poldergebied (extensief gebruikt landbouwgebied) (voor Bruine Kiekendief)	80-100 ha
zandig kaal terrein, moeras (voor Kluut, Kleine Plevier, meeuwenkolonies)	16 ha
Grote zeggenvegetatie	1,8 ha
Weinig of niet vervuilde beken, vijvers, rivieren (voor IJsvogel, Oeverzwaluw)	ca. 4,65 km oevers (ca. 1 ha)

TOTALE VEREISTE OPPERVLAKTE	205,14 ha
------------------------------------	------------------

De natuurbehoudoelstellingen zijn dus opgebouwd uit enerzijds een luik avifauna en anderzijds een luik verboden te wijzigen vegetatie. De natuurbehoudoelstellingen bepaald voor avifauna, dit zijn de natuurwaarden van Europees belang, zijn bepaald op 189 ha biotoop. Gezien de invulling die ecologische infrastructuur krijgt in de dienstorder LIN 2002/11 en gelet op de vraag naar een maximale rechtszekerheid is het aan te bevelen 'Europese natuurwaarden' enkel in kerngebieden realiseren die geen onderdeel uitmaken van de ecologische infrastructuur. De natuurdoelstellingen die uitsluitend een gevolg zijn van de Vlaamse regelgeving (nl. verboden te wijzigen vegetaties, dit is ca. 16 ha) kunnen wel een plaats krijgen in het concept ecologische infrastructuur. Bij gevolg is de functie van de ecologische infrastructuur beperkt tot:

- het leveren van een indirecte ondersteunende bijdrage tot de natuurbehoudoelstellingen zoals bepaald in de studie;
- het leveren van een bijdrage tot de duurzame instandhouding en bescherming van soorten van de bijlage III van het natuurdecreet; en
- het leveren van een bijdrage voor het behoud van op de op Vlaams niveau belangrijke soorten en havenspecifieke soorten.

Van 189 ha biotoop dient er 16 ha kaal zandig terrein te worden voorzien. Dit habitatype dient te worden ontwikkeld in functie van typische havenspecifieke soorten waaronder zwartkopmeeuw, kluut en kleine plevier. Dit habitatype wordt bijgevolg best gerealiseerd in een natuurkerngebied binnen de contouren van het zeehavengebied.

Bossen

Een aparte problematiek betreft de bossen van voor 1990 in de Gentse kanaalzone, in het bijzonder deze waarvoor geen goedgekeurd bosbeheerplan voor handen is. Dergelijke bossen vallen onder de compensatieplicht van het bosdecreet, ook wanneer zij in bebouwbare zones van woonkernen of bedrijventerreinen zijn gelegen, hetgeen voor een zestal hectaren in de kanaalzone het geval is. Sommige van deze bossen in bestemde bedrijventerreinen of zones voor infrastructuur bevinden zich op plaatsen waar zij waarschijnlijk als onderdeel van het ecologisch netwerk en de ecologische infrastructuur (stapstenen, verbindingen) en als buffers ook in de toekomst kunnen behouden blijven en het zinvol is dit te doen. Ongeveer de helft ervan echter is geïsoleerd gelegen en/of bemoeilijkt een optimaal en zuinig ruimtegebruik van de economische zones; een vervangende compensatie op plaatsen die de gewenste natuur- en bosstructuur ondersteunt is dan gewenst. Gelet op het kwalitatieve en gemengde karakter van de bestaande bossen geldt een compensatiefactor twee en dient ca. 6 ha compenserend bos te worden aangeplant.

De overzichtskaart met aanduiding van alle bossen binnen het zeehavengebied die onder de compensatieplicht volgens het Bosdecreet vallen die de bevoegde administratie heeft opgemaakt scheidt terzake een volledige rechtszekerheid naar de bedrijven toe. Deze kaart is opgenomen in bijlage D.



Deel 2 – Ontwikkelingsvisie voor de Gentse kanaalzone

richtinggevend deel

Dit deel bevat keuzen en opties die voor de lokale partners in de Gentse kanaalzone van kracht zijn tot ze bij consensus en met een doorwegende verantwoording zouden worden aangepast of verfijnd om toekomstige situaties en mogelijkheden en thans onvoorziene ontwikkelingen kwaliteitsvol te beantwoorden.

7. Geïntegreerde en duurzame ontwikkeling van de Gentse kanaalzone

De doorlopen ROM-project en SRN-planningsprocessen hebben volgende visie voor de verdere ontwikkeling van de Gentse kanaalzone uitgekristalliseerd.

7.1. Tastbare kwaliteitsverhoging staat centraal

Centraal element voor de gewenste ontwikkeling van de Gentse kanaalzone is dat in het gebied een stevige kwaliteitsimpuls nodig is. Deze moet leiden tot **een tastbare kwaliteitsverhoging in de kanaalzone die alle daar aanwezige functies ten goede komt**. Daarmee worden de bestaansvoorwaarden voor de stedelijke functie, de havenfunctie en de bedrijvenfunctie, die in de kanaalzone thans en ook in de toekomst samen gaan, verbeterd.

Dit centrale visie-element heeft doorheen het proces van het ROM-project steeds voorop gestaan. In het in 1996 afgeronde "Concept-streefbeeld voor de Gentse kanaalzone" en in het voorstel van strategisch plan "Wel-varende kanaalzone" uit 2002 heeft de stuurgroep in aansluiting op dit centrale element 'kwaliteitsverhoging voor alle aanwezige functies' een set kernbeslissingen geformuleerd. De essentie van die kernbeslissingen is doorheen dit deel en volgende delen verweven.

De kwaliteitsimpuls in de kanaalzone moet uiteindelijk resulteren in een **duurzame ontwikkeling**. Dit betekent dat de kwaliteiten in het gebied zodanig zijn of worden dat de ontwikkeling van het gebied voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit uit zich in vijf uitgangspunten die zowel op vlak van economie, ruimtelijke ordening als milieu voorop staan :

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

Verder wordt gestreefd naar een bescherming van mens en milieu tegen verontreiniging en onttrekking van grondstoffen, zowel voor de huidige als de toekomstige generaties.

Participatie en zoeken naar draagvlakken zijn eveneens een onderdeel van duurzame ontwikkeling.

Voor de bedrijven- en havenfuncties in de kanaalzone staan tastbare kwaliteitsverhogingen voorop met o.m. effectief parkmanagement, synergetische uitbouw van bedrijventerreinen, aantrekkelijker werkomgevingen, vermindering van verkeerscongestie door aangepaste infrastructuur en verbetering van modal split.

Een belangrijk onderdeel van de beoogde kwaliteiten betreft de milieukwaliteit. Ook hier wordt verbetering waar nodig nagestreefd. De wettelijk vastgelegde normen zijn steeds een minimumniveau dat hoe dan ook dient gehaald. Op plaatsen waar is vastgesteld dat het huidige niveau van milieubelasting boven die wettelijke norm zit, wordt een verdere stijging van milieubelasting en milieuhinder in elk geval vermeden en wordt in een overzienbare overgangperiode, uiterlijk op de middellange termijn, de milieubelasting teuggedrongen tot de norm.

Voor algemene milieuaspecten zoals luchtkwaliteit zullen de kwaliteitseisen in de toekomst meer dan waarschijnlijk verder toenemen om aan de internationale verplichtingen te kunnen voldoen, met alsmaar strengere Vlaamse, Europese en doorvertaalde internationale regelgeving tot gevolg. In uitvoering van het Vlaamse en federale beleid zal deze strengere regelgeving ook in de Gentse kanaalzone worden toegepast. Het globale niveau van de milieubelasting in de gehele kanaalzone zal hierdoor meer dan waarschijnlijk dalen

Voor milieuaspecten die lokale verstoringen te weeg kunnen brengen, streven de SRN-partners op actieve en samenwerkende wijze een kwaliteitsverhoging na. Ook hier zijn de wettelijke normen het uitgangspunt, de **basismilieukwaliteit** die overal gegarandeerd moet zijn, ook al kan deze lager zijn dan de gemiddelde kwaliteit die in Vlaanderen wordt gehaald. De inspanningen richten zich hier op verbetering van de gecumuleerde milieuverstoringen en het wegwerken van specifieke situaties die niet door de wettelijke normen zijn gevat (bijv. pieklawaai, geurhinder, ...), en dit prioritair voor geluid en daarnaast voor stof en geur .

Als onderdeel van de beoogde kwaliteitsverhoging staan de zorgplicht en het integratiebeginsel uit het natuurbehouddecreet ook in de kanaalzone voorop. De zorgplicht stelt dat iedereen die handelingen verricht waarbij de natuur in de onmiddellijke omgeving kan worden vernietigd of geschaad, verplicht is maatregelen te nemen om deze schade te voorkomen, te beperken of te herstellen. Het integratiebeginsel stelt dat de overheid verplicht is eventueel bijzondere voorwaarden op te leggen of de vergunning te weigeren zodat geen vermijdbare schade aan de natuur kan ontstaan.

Het kwaliteitsbeginsel stelt een stevige uitdaging aan het bestuurlijke vermogen van de regio, daar zich in de toekomst ongetwijfeld ontwikkelingen zullen voordoen die tegen het beginsel in gaan. Het Subregionaal Netwerk (SRN) als afstemmings- en coördinatieplatform, het grondbeleid en een praktisch hanteerbaar instrument hinderzonering zijn pijlers waarop het toekomstige bestuur kan steunen.

7.2. Duurzame ontwikkeling door sterkere integratie van de verschillende beleidsterreinen

In de kanaalzone wordt duurzame ontwikkeling gerealiseerd, niet alleen binnen de afzonderlijke beleidsterreinen, maar vooral – en daar zit de grote winst – in een verdere en sterkere integratie van de verschillende beleidsterreinen.

Voor de economische uitbouw van de kanaalzone betekent dit dat zoveel als mogelijk gestreefd wordt naar loskoppeling van economische ontwikkeling en milieudruk, zodat economische groei in verhouding met een kleinere toename en bij voorkeur met een status-quo of met een afname van de milieudruk gepaard gaat. Dit vereist dat bedrijven hun productieprocessen steeds opnieuw op een zo modern mogelijke leest schoeien. Onder meer het energieverbruik en het grondstoffenverbruik per eenheid product wordt hiertoe gereduceerd en het aantal vervoerskilometers per product beperkt. Intense samenwerking en het gemeenschappelijk organiseren van bedrijfsactiviteiten die zich hiertoe lenen, dragen hiertoe in belangrijke mate bij. Vier afwegingselementen voor verduurzaming (eco-efficiëntie-indicatoren, economische contextgevoeligschaal, streefbeeldenset voor nieuwe activiteiten en samenvattende verduurzamingsbarometer) zullen op de passende niveaus worden gehanteerd en de vorderingen terzake zichtbaar maken.

Vanuit een ruimtelijke optiek wordt een ordening ingezet die niet alleen beantwoordt aan de huidige en kortetermijneisen, maar die ook anticipeert op toekomstige en langetermijnvereisten en eisen van ruimtelijke samenhang. Flexibel gebruik van ruimte, rekening houdend met haar

draagkracht, is daarmee gewenst. Het principe van niet-afwenteling van lasten wordt met zorg ten aanzien van de dorpen toegepast.

De gewenste ruimtelijke structuur zal de drager moeten zijn waarop de duurzame ontwikkeling plaats vindt.

Inzake mobiliteit wordt verregaand gemikt op het weren van alle vermijdbare verplaatsingen en op een doorgedreven multimodaliteit. Hiermee wordt zowel beoogd het verplaatsingssysteem beter te organiseren en vlot te houden voor de essentiële verplaatsingen, als de gevolgen van het verkeer voor het milieu te verminderen.

Op het vlak van milieu is een situatie te bereiken waarin milieukwaliteiten niet onherstelbaar worden aangetast en het grondstoffengebruik wordt gedoseerd vanuit het besef dat aardse voorraden eindig zijn. Aandachtspunten voor een verdere ontwikkeling zijn dan onder meer energie-extensivering en het sluiten van stofkringlopen.

7.3. Een verweven gebied met een dynamische zeehaven en goed functionerende bedrijventerreinen met leefbare woonkernen tussenin

Het verweven karakter van de Gentse kanaalzone blijft in de toekomst behouden, maar komt kwalitatief op een hoger niveau. Deze inbedding van de zeehaven in haar directe omgeving vereist een sterke samenhang in de ontwikkeling van de verschillende onderdelen van het gebied. Navolgende principes staan hierbij voorop.

7.3.1. De kanaalzone: een gebied van blijvend industrieel-economisch belang

De kanaalzone, samen met het gebied tussen het centrum van Gent en Zwijnaarde, is en blijft het belangrijkste concentratiegebied voor industriële en logistieke bedrijvigheid in de Gentse regio. In de kanaalzone vormt de havenuitbouw in het zeehavengebied daarvan de kern. Daarnaast kunnen regionale bedrijvenactiviteiten zich ontwikkelen volgens de geraamde groei uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Voor deze groei zijn adequate voorzieningen in het afbakenings-R.U.P. van de zeehaven opgenomen. In de toekomst zal de Gentse kanaalzone in grote lijnen daarmee haar huidige functie en haar economische trekkende rol voor het Gentse en voor het geheel van Oost-Vlaanderen blijven vervullen. Bedrijven die mee op kwaliteitsvolle wijze het economische weefsel in de kanaalzone willen helpen versterken, worden er aangetrokken.

De verdere ontwikkeling van haven- en havengebonden bedrijvenactiviteiten wordt de nodige ruimte geboden binnen het bestaande maritiem-industrieel complex. Dit betekent veeleer een verdichting van economische activiteiten dan de aansnijding van nieuwe ruimten. De verdichting wordt ondersteund door een aangescherpt grondbeleid dat oog heeft voor een duurzaam, intensief ruimtegebruik.

Naast deze verdichting worden nieuwe (haven)bedrijventerreinen vooral op de linkerkanaaloever planmatig en gefaseerd in gebruik genomen.

Bewust wordt een scheiding aangebracht tussen bedrijven op basis van hun transportbehoeften. 'Natte' bedrijventerreinen worden expliciet gereserveerd voor watergebonden bedrijven. Daardoor wordt efficiënt omgesprongen met de beschikbare hoeveelheid van dergelijke terreinen. Deze strategie is één van de onderdelen van een grondbeleid dat is ontwikkeld.

De Gentse zeehaven ontwikkelt zich verder tot een haven met volwaardige verbindingen met het hinterland en met havens waarmee functionele relaties worden onderhouden.

7.3.2. Drie - gedifferentieerd - gelijkwaardige functies

De Gentse kanaalzone is in hoofdorde een gebied waar de economische havenfunctie en de bedrijvenfunctie vooropstaan. Dit neemt niet weg dat in delen van de kanaalzone ook de stedelijke functie in de vorm van het ruime wonen met bijhorende voorzieningen in de kanaaldorpen en -wijken aanwezig is en blijft. Deze drie functies zijn gelijkwaardig binnen het geheel van de kanaalzone en moeten elk afzonderlijk als een ruimtelijk systeem kunnen functioneren. Dit 'gelijkwaardigheidsbeginsel' moet worden gedifferentieerd: elke functie moet op de plaatsen waar ze voor de toekomst geselecteerd wordt, en alleen daar, volwaardig kunnen functioneren. Bij conflicten die de essentie van het functioneren van het gehele systeem van de bedrijvenfunctie en/of de havenfunctie in de kanaalzone aantasten hebben deze twee functies voorrang.

7.3.3. Intensief ruimtegebruik

De ruimtelijke inrichting van de kanaalzone staat in het teken van een intensief ruimtegebruik. Dit geldt zowel voor de woondorpen en -wijk, de bedrijventerreinen als voor de infrastructuren en de natuur.

Aanwezige open ruimten worden behoedzaam, gefaseerd en alleen voor duidelijk aantoonbare behoeften aangesneden voor nieuwe bedrijventerreinen; deze behoedzaamheid geldt zowel binnen R4 als des te meer buiten R4-oost. Bestaande terreinen die in gebruik zijn voor haven en/of industriële functies worden zo ingericht dat het ruimtegebruik ervan beperkt blijft en dat zij de vooropgestelde groei maximaal opvangen. Inzake beschikbaarheid van industrieterreinen moet een terreindatabank het mogelijk maken direct een overzicht te hebben van sites die aan een bepaalde behoefte voldoen en discussies over wel/niet bestaan van aantoonbare behoeften te vermijden. Een uiterst belangrijk aspect voor het intensief ruimtegebruik is het optimaliseren van de onderlinge ordening van functies, zowel vanuit milieu-optiek als vanuit overwegingen van efficiëntie van de bedrijfsvoering van bedrijven.

Een praktisch en vlot hanteerbaar instrument hinderzonering van zodra dat beschikbaar is speelt in die onderlinge ordening een nuttige rol. Met behulp van dit instrument en van het uitgiftebeleid van de (publieke) terreinbeheerders worden daartoe geschikte onderdelen van bedrijventerreinen toebedeeld aan industriële activiteiten die hun omgeving relatief zwaar belasten door geluid, geur, een verhoogd risico op ongevallen. Andere delen zijn juist gereserveerd voor bedrijven die hun omgeving niet of nauwelijks belasten. De indelingen zijn zo gekozen dat de schaarse milieugebruiksruimte voor meer belastende bedrijvigheid optimaal wordt benut, dat bedrijven elkaar onderling niet belemmeren in hun functioneren, dat buffers niet onnodig breed moeten zijn en, hetgeen zeker zo belangrijk is, dat kwetsbare functies en woongebieden zo min mogelijk negatieve effecten ondervinden van industriële activiteiten.

Intensief ruimtegebruik heeft ook zijn weerslag op het ruimtebeslag van infrastructuren. Waar mogelijk worden infrastructuren gebundeld en nemen zij zo weinig mogelijk ruimte in. Nieuwe infrastructuren worden ruimtelijk zo ingepast dat zij zo weinig mogelijk en zeker geen vermijdbare beperkingen opleggen aan het gewenste gebruik van de naastgelegen gronden. Een bijzonder aspect betreft de baggerspecieverwerking ten behoeve van de waterinfrastructuur waar mechanische droging en verwerking gecombineerd met afscheiding van herbruikbare fracties tot een veel kleiner ruimtebeslag zullen leiden dan de traditionele aanpak met lagunering en ongescheiden berging.

De behoeften van de dorpen worden op compacte wijze in of direct aanleunend bij hun kernen opgevangen en dit bij voorkeur op die plekken die de milieugebruiksruimte van de haven niet of zo min mogelijk inperken.

Nieuwe ruimten voor natuurontwikkeling worden dermate gelokaliseerd, kwaliteitsvol ingericht en beheerd dat niet onnodig gronden van landbouw of bedrijvigheid hoeven aangesproken te worden; eventuele landbouwstudies geven hieraan mee input.

7.3.4. Kwaliteit op locatie

De ruimtelijke ontwikkeling van de kanaalzone steunt op de idee dat op elke locatie waar een functie/activiteit duurzaam gesitueerd blijft de randvoorwaarden worden geschapen om die functie naar behoren te kunnen uitoefenen. Dit betekent dat bedrijven op de daartoe geschikte en geselecteerde (plaatsen in) bedrijventerreinen binnen de dan heersende milieunormen en -zoneringen kunnen opereren zonder dat vanuit hun omgeving druk wordt uitgeoefend om de milieu-effecten van hun activiteiten te temperen. Anderzijds wordt aan die kanaaldorpen en -wijk die een blijvende waarde vormen in de kanaalzone de garantie geboden om de kwaliteit van de directe woon- en leefomgeving op peil te houden/krijgen. Daarbij wordt geaccepteerd dat deze kwaliteit in situaties waar dit thans reeds het geval is, voor bepaalde aspecten (met name geluid, geur en licht) iets minder goed kan zijn dan in andere woonkernen in Vlaanderen die niet bij een haven gelegen zijn; onleefbare situaties en onveilige situaties dienen evident te worden weggewerkt en wettelijke normen dienen steeds gerespecteerd te blijven. Aanvullend en ondergeschikt aan de structurele inspanningen die bedrijven en overheden hiertoe leveren, kunnen ook bewoners – met de steun van de overheid – effectgerichte ingrepen doen die hiertoe een bijdrage leveren. Tegelijk wordt de sociaal-maatschappelijke structuur van de geselecteerde kernen door een waaier aan maatregelen verstevigd, waarbij bij de inplanting van noodzakelijke nieuwe kwetsbare voorzieningen (eventuele scholen, rust- en verzorgings-tehuizen) in die wijken en dorpen rekening wordt gehouden met de veiligheidszoning uit het Ruimtelijk VeiligheidsRapport.

Om het beginsel van kwaliteit op locatie recht te doen is het niet wenselijk om de woonfunctie binnen de ring R4 verder uit te breiden dan strikt noodzakelijk is voor de lokale behoeften van een bevolking van de huidige omvang en samenstelling. Nieuwe grote verkavelingen worden er dan ook vermeden. Geïsoleerde woninggroepen, die in haven- en bedrijvenszones zijn gelegen, waar een basiswoonkwaliteit niet kan gegarandeerd worden en die geen bijdrage leveren aan de ruimtelijke structuur van het gebied worden verwijderd. Bedrijven in of vlakbij woondorpen en -wijken, buiten bedrijvenszones, die zich niet kunnen inpassen in een kwalitatieve woonomgeving worden verwijderd/geherlokaliseerd.

7.3.5. Verweving als principe, scheiding waar het niet anders kan

Vanuit het principe van efficiënt ruimtegebruik staat verweving van functies voorop. Dit betekent dat de kanaaldorpen Rieme, Doornzele, Kerkbrugge/Langerbrugge, Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel, het gehucht Mendonk en de wijk Klein-Rusland als leefbare woonomgevingen worden gehandhaafd, ongeveer in hun huidige omvang qua bevolking. Ingebed in het dorpsweefsel zal het aantal woningen er evolueren in functie van de lokale behoeften.

Verweving wordt in de toekomst gericht ingezet als doelmatige invulling van intensief ruimtegebruik. Het begrip 'bufferzone' wordt daarom verruild voor het actievere beleidsmatige begrip 'koppelingsgebied'. De gebieden tussen activiteiten die elkaars nabijheid niet verdragen worden ingevuld met activiteiten die als het ware een functionele gradiënt vormen: een geleidelijke overgang tussen conflicterende functies door een invulling tussenin met functies die met elkaar niet of nauwelijks conflicteren. De bufferende werking tussen de tegenpolen, bijvoorbeeld woondorpen en industrie, wordt bereikt terwijl tegelijkertijd de ruimte die daarvoor

nodig is wordt ingevuld met andere activiteiten die een functionele bijdrage aan de kanaalzone leveren, zo mogelijk aan de bedrijven- of havenfunctie en zeker aan de (zwakkere) stedelijke functie. Het beleidsmatige begrip 'koppelingsgebied' wordt per gebied geconcretiseerd en met passende bestemmingen voor die functies in R.U.P.'s vastgelegd.

7.3.6. Scheiding verkeerssystemen

Ook de toekomstige kanaalzone kent een grote druk van het wegverkeer. Om hierop ten bate van weggebruikers, bedrijven en bewoners in het gebied te anticiperen zijn afzonderlijke verkeerssystemen zinvol. Geopteerd wordt om in de gehele kanaalzone doorgaand verkeer te scheiden van bestemmingsverkeer en verkeer van en naar bedrijventerreinen te scheiden van verkeer van en naar woondorpen en -wijken. Het landbouwverkeer behoort in deze scheiding tot het systeem van het dorpenverkeer.

7.3.7. Landschap en ecologie in de kanaalzone

De toekomstige kanaalzone wordt vanuit visueel-landschappelijke en ecologische invalshoek versterkt. Hiervoor worden de twee aanwezige lagen in het landschap, de natuur- en cultuurhistorische laag en de maritiem-industriële laag geaccentueerd.

In de natuur- en cultuurhistorische laag zijn de oude straatdorpen, de beschermde sites (zoals het tuindorp Herryville), de ankerplaatsen uit de Landschapsatlas (zoals het kasteelpark van Doornzele), de stuifzandrug Rostijne en de aanwezige valleien daarvoor belangrijke aangrijpingspunten. Door deze laatste als natuurlijke, groene linten in het landschap verder uit te bouwen, wordt tevens een minimaal net van ecologische verbindingen doorheen de kanaalzone en het zeehavengebied tot stand gebracht. Om dit net van ecologische verbindingen te optimaliseren, wordt aan de lijnvormige infrastructuur (wegen, spoorwegen, pijpleidingen) waar mogelijk ook een natuurverbindingfunctie gekoppeld. Het beheer van deze groene linten gebeurt op de meest ecologische manier (cfr. bermbeheer). De aanwezige vogelrust-, broed- en foerageerzones worden behouden of op een kwaliteitsvolle wijze in koppelingsgebieden of elders buiten bedrijventerreinen vervangen. Daarbij staat een pro-actieve inrichting van robuuste habitats voor de vastgestelde beschermde vogelpopulaties op passende plaatsen in de kanaalzone en in de omgeving ervan voorop. Deze biedt zowel de natuurwaarden als de havenontwikkeling de nodige kansen en rechtszekerheid.

In de maritiem-industriële laag gaat bijzondere aandacht naar architecturaal kwaliteitsvolle gebouwen en constructies, zeker op belangrijke zichtlocaties zoals langs de hoofdwegen, in de overgang tussen stad en haven en op de kanaaloever tegenover de dorpen. De vormgeving en inpassing in de omgeving van de hoofdinfrastructuur en knooppunten (wegen, bruggen, tunnels) is voor het landschap in deze laag cruciaal.

Een goede aandacht voor landschap, beeld en ecologie is een uitdaging voor elke initiatiefnemer in de kanaalzone. Deze gezamenlijke inspanning moet er toe leiden dat de Gentse kanaalzone op termijn het aantrekkelijk landschap en uitzicht van een hedendaags en afwisselend havenindustriegebied krijgt.

7.3.8. Een vooruitstrevend en wervend imago

Het geheel van de ingrepen en inspanningen en de kwaliteit, samenhang, snelheid en openheid waarmee ze worden doorgevoerd moeten het imago van de Gentse zeehaven in het bijzonder en van de kanaalzone in haar geheel beduidend verhogen. Daarmee zal het aansluiten bij datzelfde vernieuwende imago dat de stad Gent de voorbije jaren heeft bereikt. Dat dynamische

imago van kwaliteit en kordate, doordachte aanpak zal in het bedrijfsleven, bij beleidsmensen en onder de bevolking uitstralen en de uitbouw en versterking van zowel de haven als de stedelijke functie in de kanaalzone vergemakkelijken.

8. Visie op de (socio-)economische ontwikkeling

De haven van Gent vormt ook in de toekomst een essentieel element in de creatie van toegevoegde waarde, inkomen en werkgelegenheid ten bate van de regio en de Vlaamse overheid. Daarbij kan echter niet worden ontkend dat Gent zoals alle havens in de range ook onder belangrijke concurrentiedruk staat. Bovendien heeft Gent een aantal zeer belangrijke maar kwetsbare sectoren onder de industriële ondernemingen.

De strategie voor de haven van Gent is **gericht op het versterken van de welvaart en het stimuleren van de economische ontwikkeling in de regio en in Vlaanderen**. De haven zoekt naar meer diversificatie met blijvende aandacht voor bestaande en nieuwe maritieme industrie én voor nieuwe oplossingen op vlak van logistiek en distributie. Gent wil het shortsea-containersegment aanzwengelen, en aan trafiekgeneratie doen via de bloeiende binnenvaart. Naast de binnenvaart is er ook aandacht voor het spoor en de afstemming van alle vervoersmiddelen moet zorgen voor de verbetering van de multimodaliteit in de haven.

De haven- en bedrijvenontwikkeling speelt zich ook in de planhorizon van dit strategisch plan af in de context van een economie, die aan sterke internationaliserings- en concentratietendensen onderhevig is. Omwille van het belang van het internationale goederentransport voor de gehele Vlaamse economie, neemt de overheid binnen die context niet alleen een trekkende rol in de infrastructurele uitbouw, maar ook een stimulerende rol ten aanzien van de bedrijvenontwikkeling in de kanaalzone en een sturende rol voor de goede organisatie van de gehele kanaalzone op.

8.1. Gewenste positie van de Gentse zeehaven in de Hamburg-Le Havrerange

Binnen de Hamburg-Le Havrerange profileert de zeehaven van Gent zich verder als een **toegankelijke haven voor diepzeeschepen** (na de noodzakelijke aanpassingen aan de maritieme toegang) **en tegelijk als een van de meest inland gelegen havens** (met goede en nagenoeg congestievrije hinterlandverbindingen), als haven met een **zeer duurzame modal split**, als haven met relatief per ton de **hoogste toegevoegde waarde en werkgelegenheid**, als **interessante hooggespecialiseerde haven** voor auto's, droge en natte bulk, voedingsproducten en bio-energiebrandstoffen (belangrijke 'schone' trafieken die in stand gehouden worden en zo mogelijk nog verder versterkt) en als **vernieuwende eco-haven** (qua producten en werkwijzen, qua gebruik en productie van hernieuwbare energievormen).

De toekomstige zeehaven van Gent is economisch belangrijk voor de Westvlaamse en Noordfranse industrieën, voor de industrie in de haven zelf en voor de nieuwe evoluties in distributie naar het stedelijk gebied.

Het Havenbedrijf Gent GAB neemt een actieve rol op in de concretisering en dagelijkse realisering van deze profilering.

8.2. Ontwikkeling van de maritieme trafieken

8.2.1. Forse inhaalbeweging inzake maritieme trafieken

De haven van Gent heeft nood aan een nieuwe impuls en wil **terug een groter marktaandeel** bereiken, zeker in een aantal specifieke marktsegmenten. Deze haven heeft niet de ambitie uit te groeien tot een mainporthaven noch tot volwaardige diepzee-containerhaven maar is op zoek naar zekerheid voor de industriële toekomst en naar diversificatie op vlak van logistiek en distributie.

Het bereiken van een groter marktaandeel is echter enkel mogelijk wanneer Gent terug op de kaart komt als een middelgrote haven en dit is afhankelijk van de beslissing in de nabije toekomst of er al dan niet een nieuwe zeesluis komt in Terneuzen.

De studie van 'visie voor verbetering nautische toegang'¹⁰ schatte deze maritieme groei mogelijkheden in voor een status-quo-scenario waarin de huidige nautische toegankelijkheid niet verandert en met een nieuwe zeesluis-scenario. In beide scenario's bekijkt men de mogelijkheden met een economische basisgroei en met een expansieve groei.

In het **scenario nieuwe zeesluis** kunnen vanzelfsprekend meer ladingtrafieken worden aangetrokken en versast. Het maritieme volume wordt dan op 44 tot 49 miljoen ton geschat in 2020 en op 58 miljoen ton tegen 2030. Rekening houdend met de mogelijkheden van de nieuwe maritieme infrastructuur, worden deze maritieme trafieken nagestreefd. Met dit streefcijfer van ca. 58 miljoen ton wordt de inhaalbeweging voor het 'verloren marktaandeel' ten opzichte van het gemiddelde van de range (indien de gemiddelde jaarlijkse groei van 2,9 % sinds 1985 wordt doorgetrokken, hetgeen neerkomt op ca. 61 miljoen ton in 2030) nagenoeg gerealiseerd. Gent wil daarmee opnieuw tot de middelgrote havens uit de range gaan behoren. Van de lopende onderzoeken in het kader van KGT2008 wordt verwacht dat zij meer verfijnde trafiekprognoses en de rol van de sluis als katalysator in dat proces onderzoeken.

8.3. Ontwikkeling van de industriële functie

De industriële activiteiten blijven ook in de toekomst een belangrijke onderdeel van de Gentse zeehaven. Daarbij biedt het Gentse zeehavengebied zowel ruimte voor industriële bedrijven met maritieme aan- en/of afvoer van goederen als voor andere soorten van watergebonden industrieën.

8.3.1. Maritieme industrieën ondersteunen

De industriële sector in Gent is het belangrijkste voor de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid en het is tevens de sector die op de grootste privé-investeringen kan rekenen. De haven van Gent geeft haar volledige ondersteuning aan de verwerkende nijverheid en aan de aanvoer van de bulktrafieken die als grondstoffen daarvoor dienen.

De belangrijke ontwikkelingen op het vlak van de desindustrialisatie in West-Europa, die samenhangen met herschikkingen en delokalisaties enerzijds en productiviteitsverhogingen anderzijds, impliceren dat een sterke verhoging van de directe industriële werkgelegenheid niet

¹⁰ Buck Consultants International, 2005.

binnen de mogelijkheden ligt. Het streefdoel is dan ook het behoud en de versterking van de bestaande productieactiviteiten omdat dit ten goede komt aan de regio.

De haven van Gent kiest hier uitdrukkelijk voor het aantrekken van goederenstromen die in de haven een **bewerking** moeten ondergaan, en dus niet onmiddellijk worden doorgevoerd.

Voor deze bestaande industrieën is het zeer belangrijk dat ze hun concurrentiepositie binnen hun multinational kunnen behouden en daarvoor moet hun goede voorwaarden kunnen geboden worden niet in het minst op het vlak van de maritieme toegankelijkheid. Immers, de desindustrialisatietendens spreidt zich niet homogeen over West-Europa, maar meerdere internationale groepen maken bewust de keuze om **productie in dit continent te behouden en te verschuiven naar de maritieme sites**.

8.3.2. Nieuwe industriële ontwikkelingen stimuleren

Naast de bestaande grote industrieën uit de metaalsector, de agro- en voedingsindustrie en de automotieve nijverheid zijn er nieuwe kansen in bijvoorbeeld de bio-industrie die volop aan haar opkomst bezig is. De **bio-energiesector** (bio-diesel, bio-ethanol, koolzaadolie, ...) is daarbij een interessant voorbeeld voor een hele nieuwe generatie industrie die in belangrijke mate afhankelijk zal zijn van maritieme trafieken en die duidelijk maken dat ook in de toekomst nieuwe zeehavengebonden industrieën in Vlaanderen mogelijk zijn. Gent wil daarin dé toonaangevende rol in West-Europa spelen via *Ghent Bio Energy Valley*. Ook de zeevaartse aanvoer van dergelijke grondstoffen vereist een toegankelijkheid voor grotere zeeschepen. De toonaangevende rol kan gerealiseerd worden mits een zo ruim mogelijke interpretatie en toepassing van het begrip 'Energy Valley' waarbij naast primaire landbouwgewassen ook afvalstromen worden verwerkt (biomassa). Een andere voorbeeld zijn de bio-industrieën waar, mede steunend op de biotechnologische kennis – die in Gent ruim aanwezig is –, kunststoffen en andere nieuwe materialen op basis van plantaardige producten worden ontwikkeld. Bij de verdere havenuitbouw zal dan ook actief naar soortgelijke nieuwe industriële vormen worden gezocht. De Kanaalzone is een uitgelezen plaats voor de vestiging van deze nieuwe industrie omwille van de aanwezigheid van de elektriciteitscentrales en voedings-, veevoeder en chemische industrie.

Verwacht wordt tevens dat op lange termijn in Europa 'branches' zullen worden opgericht van bedrijven uit de nieuwe industrielanden van Azië. De haven van Gent wil op deze kansen inspelen door zich als 'open-industriehaven' te profileren.

8.3.3. Vernieuwing in de bestaande sectoren

Naast de ontwikkelingen in nieuwe sectoren wordt ook gestreefd naar vernieuwing in de bestaande sectoren. Daarbij zijn **specialisatie** en verschuiving naar de meest **hoogwaardige activiteiten** nooit ver weg.

Vanuit haar ambitie van Vlaamse industriehaven trekt de haven van Gent watergebonden industriële activiteiten aan en, binnen de bepalingen van R.U.P. en gewestplan, ook niet watergebonden industrieën die een voldoende band met de zeehaven hebben. Er wordt zowel gemikt op verder uitbouw van de reeds sterk aanwezige binnenvaartgerichte industrieën als op industrieën die het kanaalwater op duurzame wijze als proceswater benutten. Dit kan een ruime waaier aan subsectoren omvatten, waaronder voeding, papier, (petro-)chemie, energie. Daarbij komen ook meer milieubelastende activiteiten in aanmerking.

Een bijzonder aspect is zeker de energieindustrie die zorgt voor een toenemende ontwikkeling van Gent als energiehaven. Als alle voorliggende plannen realiteit worden zal over enkele jaren

ongeveer de helft van de Vlaamse energieopwekking in het Gentse zeehavengebied plaatsvinden. Naast de toepassing van hedendaagse hoogrendementsinstallaties in 'klassieke centrales' kan de 'Energy Valley' zich ook profileren door de uitbouw van duurzame stroomproductie (windturbines, zonnecentrales, warmtekrachtkoppeling) op industriële schaal in het havengebied. Ook de uitbouw van de bio-energiesector met verwerking van primaire landbouwgewassen en biomassa wordt daarbij via 'Ghent Bio Energy Valley' als een interessant voorbeeld genomen. Negatieve sociale en ecologische gevolgen in herkomstlanden van bio-grondstoffen worden daarbij in de mate van het mogelijke en binnen de federale en/of Vlaamse regelgeving(en) vermeden.

8.3.4. Ruimte reserveren voor industriële activiteiten

De haven van Gent voorziet **plaats om deze nieuwe industrieën in de toekomst nog te kunnen accommoderen**. Gent is de enige Vlaamse haven die vandaag ruimte heeft voor de bestaande industrie en die voor de toekomst nog ruimte reserveert voor de nieuwe maritieme industrie. Als Vlaanderen die ruimte niet meer zou hebben, dan verdwijnen deze ontwikkelingen naar het buitenland.

Het industrieel beleid moet verder ondersteund worden door innovatieve onderzoekscentra die moeten toelaten op ieder moment nieuwe hoogtechnologische productie waar te maken.

8.3.5. Verbreding van de productiehaven met logistieke dienstverlening

Een zeer sterke concentratie in enkele sectoren of activiteiten leidt tot een grote gevoeligheid voor schokken in de economische ontwikkeling. Een streven naar diversificatie tussen de diverse sectoren in de haven van Gent is dan ook zeer wenselijk. Het aantrekken van nieuwe industriële activiteiten kan mede in dit perspectief geschieden. Tegelijk kan worden ingezet op verbreding van de maritieme cluster door het organiseren van logistieke dienstverlening ten gunste van de industrie.

Verschillende macro-economische trends zetten deze uitbreiding van productieomgeving in: mondialisering, clustervorming, massa-individualisering, kennisintensivering, meer uitbesteding, contextgevoeligheid van autobouw en chemie, de logistieke sector inzetten bij verduurzaming, benutten van de verduurzamingspotenties bij de bestaande bedrijvigheid (vooral aandachtspunt naar KMO's) en verduurzaming als continu proces. De gewenste toekomstige ontwikkelingen op dit vlak leiden tot meer clustervorming en meer kennisintensieve activiteiten, evenals tot het aantrekken van activiteiten die een aanvulling zijn van de bestaande clusters, met name logistieke platforms en distributie (Europese, maar vooral regionale distributiecentra) gericht op de aanwezige en nieuwe industrieën : staal, automotieve en chemie en bio-energie. Dergelijke logistieke poot bouwt zeker voort op de aanwezige ervaringen in de Ro/Ro specialisatie en richt zich in het bijzonder op het gehele potentiële hinterland ten zuiden van Gent tot in Noord-Frankrijk toe.

De haven van Gent heeft reeds een gunstige ontwikkeling gekend op het vlak van de distributie en de logistiek voor een aantal specifieke trafieken en marktsegmenten. Gespecialiseerde behandelingsinstallaties vormen daarbij een troef. Er zal continu moeten worden gezocht naar comparatieve voordelen voor de instandhouding van deze markten en voor het creëren van nieuwe marktsegmenten. Bij wijze van voorbeeld kunnen mogelijke ontwikkelingen rond het Rodenhuizedok-Noord aangehaald worden. Bij een verdere ontwikkeling van de staalnijverheid, al dan niet met uitbreiding van het eindproductengamma naar boven of in de breedte, kan zowel de industriële als de logistieke kant verder ontwikkelen en nood hebben aan

de volwaardige ontwikkeling van die zijde van het dok vermits er nog ruim terreinen beschikbaar zijn. Bij een inkrimping van de staalnijverheid kan de ontwikkeling van die zijde van het dok kansen bieden op een uitbouw van een vernieuwde logistieke bedrijvigheid op de achterliggende en vrijgekomen terreinen op de rechter kanaaloever. In beide gevallen zal dit ook aanleiding geven tot belangrijke nieuwe impulsen voor de maritieme trafieken.

In een ruimtelijk perspectief dient de Gentse haven idealiter te worden ontwikkeld binnen het maritiem en industrieel complex Gent-Terneuzen. De netwerkvorming, zowel op het vlak van de ondernemingen als op het vlak van de infrastructuur, maken van dit geheel een grensoverschrijdende bipolaire zone. Daarbij dient zowel met de portuair-logistieke als met de industriële functies rekening te worden gehouden.

8.4. Ontwikkeling van de logistieke en distributiefunctie



Het verder **ontwikkelen van de logistieke poot** in de haven van Gent vormt de tweede uitdaging voor de komende decennia. Dit moet zorgen voor een gedeeltelijke zwaartepuntverschuiving van de industriële naar de maritieme en logistieke sector, waardoor de Gentse haven minder kwetsbaar wordt.

8.4.1. Logistiek en distributie verder ontwikkelen

De bestaande specialisaties van de Gentse haven dienen in stand te worden gehouden en verder te worden ontwikkeld, evenwel in het besef dat men precies niet de sterkste kanten van de omgevende havens moet beconcurreren.

Zo is voor Gent een rol weggelegd in het **segment van de kleinere bulktrafieken** of 'small bulk' zoals zout, turf en schroot. De recente nieuwe concessies aan het Kluizendok bevestigen dit. De trafieken zijn dikwijls internationale zeevaarttrafieken die omwille van verkeerscongestie en het streven naar reductie van de transportkosten in grotere hoeveelheden worden aangekocht. Belangrijke klanten voor deze trafieken zijn het West-Vlaamse bedrijfsleven (regio's Roeselare en Kortrijk) en Noord-Frankrijk.

Ook **liquid bulk, neo-bulk** (papierpulp, hout) **en breakbulk behoren tot de groeisectoren** voor de haven van Gent, die uitstekende condities kan bieden voor de opslag en distributie van dergelijke trafieken.

Ook wat betreft het verder uitbouwen van Value Added Logistics heeft de haven van Gent groeipotenties. Naar het voorbeeld van het Skaldenpark vormen de achterliggende (droge) terreinen aan het Kluizendok en de bedrijventerreinen van de Moervaart en Rieme-noord een troef voor het ontwikkelen van deze toegevoegde waarde-activiteiten. De uitbouw van deze Value Added Logistics wordt prioritair verkozen boven het louter verhandelen van containertrafiek. De haven van Gent organiseert zich dan ook via een aangepaste multimodale uitrusting van de haven, waardoor behandeling van vrachten toelaat tot optimalere bevrachting landinwaarts te komen.

8.4.2. Uitbouw van de shortsea en de containerverwerkingshaven – vergroten van de maritieme cluster

De nabijheid van de mainports Rotterdam en Antwerpen en de nieuwe ontwikkelingen op vlak van diepzee-containeroverslag maken de haven van Gent aantrekkelijk voor **warehousing en distributieactiviteiten stoelend op shortsea-containertrafieken** als draaischijf naar haar

stedelijk en zuidelijk hinterland. Ten dele kan Gent daarbij ook ondersteuning bieden voor plaatsgebrek en/of congestieproblemen in de grote havens. De centrale ligging van de kanaalzone, de beschikbaarheid van terreinen, de goede intermodale ontsluiting en de aandacht die ook aan kleinere trafieken wordt besteed maken dat er nog groei mogelijk is voor Gent op vlak van logistiek en distributie.

Containertrafiek in Gent dient verder te gaan dan louter overslag, en ook een verdere bewerking of verwerking in te houden van de in de containers vervoerde goederen. Dit kan ook interessant zijn om lege terugreizen van schepen te vermijden.

Alhoewel het vervoer in eenheidslaadkisten een sterke en alsmaar toenemende mondiale trend is, is deze ontwikkeling tot op heden grotendeels aan de haven van Gent voorbijgegaan. De uitbouw van een containerverwerkingshaven wordt daarom op actieve manier en stapsgewijze nagestreefd. In de eerstkomende periode wordt, voortbouwend op en in combinatie met de binnencontainervaartrafieken die langs Gent passeren, een containerterminal met doorgroeimogelijkheden uitgebouwd, bij voorkeur in het Kluzendokcomplex, waarbij gaandeweg een voldoende kritische massa aan sectoriële kennis en ervaring, en aan behandelde en bewerkte volumes worden opgebouwd.

In een volgende periode komt dan een sterkere aangroei van de containertrafieken in het vizier. De goede diepzee-toegankelijkheid van Gent, in combinatie met de goede hinterland-verbindingen, het vermoedelijk stilaan vol raken van de omliggende mainports wat betreft de ruimte en infrastructuur voor opvang en verwerking van containertrafieken en de geringe kansen op steeds nieuwe Scheldeverdiepingen, zullen hiertoe materiële aanleidingen zijn. Voor het strategisch belang van de langetermijn-toegankelijkheid van Vlaanderen voor de maritieme goederenstromen die vermoedelijk steeds meer in eenheidslaadkisten zullen vervoerd worden, is het belangrijk deze uitwijkmogelijkheid op Vlaams grondgebied open te houden en mee in rekening te nemen, net zoals private operatoren in de sector dat thans reeds binnen en buiten de grenzen doen.

8.5. Globale economische ontwikkeling - visie op de ontwikkeling van de bedrijventerreinen

De Gentse zeehaven, geselecteerd als een poort voor de Vlaamse economie, wordt in het ruimere geheel van de kanaalzone beschouwd en uitgebouwd als een van de twee belangrijkste economische concentratiegebieden voor de ruime Gentse regio (naast de pool van kennisbedrijvigheid aan de Gentse zuidrand). De Gentse zeehaven neemt haar poortfunctie voor Vlaanderen volgens onderstaande visie-elementen op.

8.5.1. Versterking van de haven ten bate van de regio

De haven vormt ook in de toekomst een essentieel element in de creatie van toegevoegde waarde, inkomen en werkgelegenheid in de regio. Daarbij kan echter niet worden ontkend dat zoals alle havens in de range ook deze van Gent onder een belangrijke concurrentiedruk zal staan. De competitieve positie moet dus aandachtig worden gevolgd en in elk geval waar mogelijk verbeterd, waarbij de klemtoon moet worden gelegd op het zoeken naar nieuwe marktsegmenten.

8.5.2. Kwalitatieve ontwikkeling in de periode voor en kwantitatieve groei in de periode na de bijkomende grotere zeesluis

Wanneer een nieuwe zeesluis in Terneuzen tegen 2018 gerealiseerd wordt, wordt de concrete verdere ontwikkeling van de Gentse zeehaven wordt de facto opgesplitst in **twee fasen**, de periode voor en de periode na de sluis.

Tot 2018 kwalitatieve versteviging in organische groei

Tot 2018 is een organische groei, meer dan de voorbije periode vanuit de duidelijkheid dat de nautische toegang verbeterd wordt, maar minder dan gemiddeld in de range vanwege de beperkingen van de sluiscapaciteit, haalbaar. Deze organische groei is dan ook vooral kwalitatief. Ze wordt ondersteund door de (verdere) ontwikkeling van de zeehaventerreinen van Kluzendok, Rieme-noord, Moervaart-noord en Rodenhuize-noord, de reorganisatie van de oudere havendelen en de bijkomende en vervangende maritieme overslag die daarmee gepaard gaat. Ook de opwaardering van de beide R4's werkt ervoor ondersteunend.

In deze **tussenperiode** wordt ingezet op twee zaken die specifiek voor Gent zijn, namelijk goederenstromen die Gent als eindpunt hebben – waarvoor de nieuwe markt van **bio-brandstoffen** en bio-industrie een interessant voorbeeld vormt – en de rol als toeleverancier en afvoerder van het **zuidelijke hinterland** van de regio's Lille-Kortrijk-Tournai, Nord en Henegouwen. De bio-energiesector betekent daarbij zowel een nieuwe ontwikkeling op industrieel vlak (met de potentieel bijhorende hogere werkgelegenheid en toegevoegde waarde), als op vlak van maritieme trafiek en haakt sterk in op het globaal (Vlaams en federaal) energiebeleid. Zij is een onderdeel van voornoemde toenemende ontwikkeling van Gent als energiehaven. De distributierol naar het zuiden krijgt vorm door de verdere ontwikkeling van bestaande en de uitbouw van eventuele nieuwe regionale distributiecentra in de voor Gent sterke sectoren van staal, automotive, voeding (en chemie), alsook in de aanzet van een containerterminal met bijhorende logistiek. De dynamiek die dit alles teweegbrengt kan, samen met de gecreëerde duidelijkheid over de aankomende verbetering van de nautische toegankelijkheid, voldoende sterk wegen om de reeds aanwezige grote industriële spelers aan te zetten hun activiteiten in Gent te behouden en verder te vernieuwen. Met deze waaijer aan initiatieven ligt de nadruk in deze periode op het behoud van de werkgelegenheid in de regio en op het vertrouwenwekkend aantonen van het toekomstige groeipotentieel van de zeehaven door een organische groei inzake trafieken, toegevoegde waarde of werkgelegenheid.

Een nieuwe groeiperiode voor de (enige) Vlaamse industriehaven na 2018

Na 2018 dient een **meer ambitieus groeiperspectief**, dat mogelijk toelaat de in het verleden opgelopen achterstand stapsgewijze in te halen, zich aan. Net als in de periode 1968-1985 staat daarbij een groei boven het gemiddelde van de range voorop. Deze groei wordt ondersteund door de (verdere) ontwikkeling van de zeehaventerreinen van Kluzendok 2 en van Arcelor-Rodenhuizedok-oost en de bijkomende maritieme overslag die daarmee gepaard gaat.

De aanzetten uit de tussenperiode kunnen dan verder met meer gewicht ontwikkeld worden en aangevuld met gerichte uitbreidingen van de 'oude' en nieuwe grote industriële bedrijven die steunen op de grotere nautische toegankelijkheid. Ook een sterkere aangroei van de containertrafieken komt dan in het vizier. In functie hiervan zal het in de toekomst meer dan waarschijnlijk zinvol zijn te zoeken naar allianties tussen de haven van Gent en andere Vlaamse zeehavens, maar momenteel is het daarvoor nog te vroeg.

In elk geval kunnen in deze periode industrie en logistiek zich in de Gentse kanaalzone verder ontwikkelen en wordt er in Vlaanderen ook nog aandacht besteed aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde in plaats van enkel aan aantallen containers. **'Gent als de (enige) industriehaven in Vlaanderen'** krijgt daarmee als bewuste keuze een duidelijke vorm.

8.5.3. Continuïteit in vernieuwing

Een economie, en dus ook een maritiem industrieel complex, heeft behoefte aan continuïteit in de vernieuwing. Deze vernieuwing dient zowel te geschieden op het niveau van de ondernemingen als op het niveau van het complex als geheel. De reeds aanwezige ondernemingen in de sectoren staal, chemie en automobiel zijn vandaag structuurbepalend. Opdat deze ondernemingen, die stuk voor stuk behoren tot sectoren die op mondiaal vlak belangrijke mutaties kennen, hun rol zullen kunnen blijven vervullen, is niet alleen noodzakelijk dat deze ondernemingen op het vlak van technologie en management optimaal blijven functioneren, maar ook dat de externe omstandigheden en niet in het minst de aangeboden infrastructuur voor gunstige ontwikkelingsmogelijkheden zorgen. Precies omdat de kanaalzone in de eerste plaats moet worden beschouwd vanuit haar economische functie en het in ruimer perspectief een concentratiegebied voor de industrie vormt, is het nodig deze zone aantrekkelijk te maken voor nieuwe, stuwende activiteiten. Dat de concurrentiekracht en de kostenniveaus hierbij van doorslaggevende betekenis zullen zijn, is een evidentie. Een dergelijke aantrekking impliceert een optimaal gebruik van de beschikbare ruimte.

Diverse bedrijven ondervinden al te lang de kostenhandicap van een maritieme toegang die niet mee evolueerde met de schaalvergroting in de scheepvaart en de bedrijven comparatief voordeel ontzegde. Dit heeft in het verleden hun groeikansen afgeremd en houdt voor de middellange tot lange termijn het risico in van de afbouw van hun activiteiten. Bedrijven zijn bereid tot uitbreiding en vernieuwing doch enkel wanneer zij dit kunnen doen vanuit werkingsvoorwaarden - met inbegrip van de haventoegekankelijkheid - die hen tussen de Vlaamse havens op een gelijk speelveld plaatst.

8.5.4. Visie op ruimtegebruik en ruimtebeschikbaarheid voor economische activiteiten

Ruimte voor de te verwachten havenontwikkeling

In de kanaalzone is de nodige ruimte voor de te verwachten havenontwikkeling en ontwikkeling van watergebonden industriële bedrijvigheid reeds in de bestemmings- en uitvoeringsplannen gevrijwaard. Deze ruimte wordt behouden en gefaseerd in functie van de noden zo optimaal mogelijk benut.

Rekening houdend met de aanwezige trends en de beperkingen en mogelijkheden van bestaande en nieuwe maritieme infrastructuur, wordt daarbij van de ca. 1.690 ha die in 2000 nog als benutbare oppervlakte aanwezig was tegen 2010 ca. 450 ha in gebruik genomen (in de hypothese van verdere ontwikkeling volgens een economisch basisscenario en met constante ruimteproductiviteit) en tegen 2030 nog eens ca. 600 ha (in de hypothese van verdere ontwikkeling volgens een economisch expansief scenario en met toenemende ruimteproductiviteit). Met deze ontwikkeling zal aan het eind van de planhorizon van dit plan ongeveer tweederde van de thans nog benutbare oppervlakte gerealiseerd zijn, waaronder een deel van de interne reserves.

Optimaliseren van de bedrijvigheidsstructuur door opheffen van de versnippering

Door het feit dat de kanaalzone als een superstructuur bovenop de historisch gegroeide ruimtelijke structuur is gelegd werd het gebied van meet af aan versnipperd. Dit heeft tot conflicten geleid die tot op de dag van vandaag nog duidelijk zichtbaar zijn in het havenlandschap: afgesneden kanaaldorpen met problemen naar leefbaarheid toe en een verzameling van industriegebieden met beperkte ruimtelijke (economische) samenhang. Optimalisering is derhalve nodig.

Inzake beheer

De ruimtelijke structuur opgehangen aan het kanaal Gent-Terneuzen kent geen eenduidig beheer. Verschillende spelers bepalen op vandaag een ruimtelijke gediversifieerde invulling van het gebied. Verschillen in bestemmingen en statuut van de uitgegeven terreinen (eigendom/concessie), beheersinstanties (Havenbedrijf Gent GAB, gemeenten Zelzate, Evergem, Gent en privé-ontwikkelaars) maken dat het gebied zeer gedifferentieerd is ingevuld. Gestreefd wordt naar een eenvoudige en eenduidige beheersstructuur in de Gentse kanaalzone, met name door het Havenbedrijf Gent GAB voor alle bedrijventerreinen in het zeehavengebied. Beide hoofdbeheerders werken met concessieverleningen voor nieuwe bedrijven en met convenanten (met betrekking tot watergebondenheid, aard van bedrijfsactiviteiten, dichtheden, uitzicht op zichtlocaties, fasering in benutting van interne reserves) met bestaande bedrijven en privé-eigenaars en -ontwikkelaars.

Inzake ruimtegebruik

Gestreefd wordt naar een optimale benutting van alle bestaande en nieuwe bedrijventerreinen in de Gentse kanaalzone. Deze optimale benutting omvat een effectief gebruik van terreinen aan een voldoende dichtheid, een goede bedrijfslocatie en het wegwerken van de versnipperende elementen in de bedrijventerreinen, zodat economisch werkbare en ruimtelijk goed georganiseerde gehelen ontstaan.

Van extensief naar intensief ruimtegebruik

Het hierboven geschetste verhaal is de oorsprong van een op vandaag extensief ruimtegebruik. In de Gentse kanaalzone is er in 2002 (volgens de ruimtebalans van de economische positioneringstudie, netto oppervlakten) 3.410 ha aan potentieel juridisch aanbod versus 2.600 ha uitgegeven, waarvan 1.730 ha benut. Dit extensieve ruimtegebruik heeft er o.a. toe geleid dat bepaalde gebieden (bijv. aan Moervaart) tot ontwikkeling zijn gekomen die op zekere afstand zijn gelegen van de slagader van het kanaal, ondanks het feit dat binnen de R4 nog aanzienlijke (interne) reserves aanwezig zijn.

Bovenstaande vormt eveneens de grondslag voor het feit dat vandaag een gebrek bestaat aan onmiddellijk uitgeefbare terreinen voor bepaalde ruimtebehoevende types van havenactiviteiten. Beperkingen qua grootte, ontsluiting, aansnijdbaarheid, milieuwetgeving, verontreiniging maken dat vandaag niet aan alle potentiële investeerders geschikte bedrijfsterreinen kunnen worden aangeboden ondanks de zeer aanzienlijke (interne) reserves die binnen de havencontouren nog potentieel aanwezig zijn.

Nagestreefd wordt om de bestaande bedrijventerreinen intensiever te benutten. Pas wanneer de behoefte aan een bepaald type van bedrijventerrein ook niet door gerichte inspanningen binnen de bestaande terreinen kan worden opgevangen worden nieuwe bedrijventerreinen uitgebouwd, structureel met intensief gebruik van de ruimte.

Deze intensivering kan meerdere vormen aannemen al naargelang de specifieke situatie van het bedrijf: meer gestapelde bouw (van bijv. kantoren en dienstverlenende ruimten, parkings), meer ondergrondse opslagplaatsen, bundeling en gemeenschappelijk gebruik van een aantal voorzieningen zoals laad- en loszones, parkings, waterzuivering of –opslag/buffering zodat een groter deel van het bedrijfsperceel kan worden bebouwd,

De optimalisering van het ruimtegebruik impliceert niet dat op de kortst mogelijke termijn een volledige bezetting van de beschikbare ruimte wordt verwezenlijkt. Reservaties kunnen een toekomstgericht beleid juist mogelijk maken; het aanhouden van realistische strategische reserves is dan ook verantwoord bij een actief industrieel beleid van de betrokken groep. Tegelijk dient er over gewaakt dat grote reserves aan onbenutte terreinen niet hinderlijk werken voor de verdere ontwikkeling van het maritiem-industrieel weefsel. Onderzocht kan worden of via onteigening met de bijhorende financiering het nodige kan worden gedaan om eventuele blijvende blokkages in overlegsituaties te overwinnen.

Ook vormen van tijdelijke inschakeling van interne reserves voor passende economische activiteiten dienen overwogen, onderzocht en gestimuleerd te worden. Tijdelijk gebruik van interne reserves met kortetermijn huurcontracten of –erfpachten (bijv. voor distributieloodsen die weinig uitrusting behoeven en toch op tien jaar zijn afgeschreven) geeft immers een win-situatie. Enerzijds verhoogt het reeds op korte termijn het effectief beschikbare en uitgeefbare areaal aan bedrijfsgronden en anderzijds geeft het de terreineigenaar – naast een zekere kortetermijnopbrengst en een verbeterd imago – vooral de garantie dat hij die gronden als strategische reserve voor de middellange (en eventueel lange) termijn voor zichzelf ter beschikking houdt.

Doelmatig grondbeleid

De toekomstige kanaalzone kent een doelmatig grondbeleid. De gewenste eigendomsverhoudingen van gronden en het uitgiftebeleid voor bedrijfsterreinen worden hiervoor gebaseerd op de beginselen van intensief ruimtegebruik. Concessieverlening en waar nodig wederinkoop zijn hiervoor essentiële technieken; voor particulier beheerde terreinen wordt een hoge dichtheid langsheen ruimtelijke uitvoeringsplannen opgelegd. Bij de uitvoering van dit beleid speelt het Havenbedrijf Gent GAB een voorname rol.

8.5.5. Verdere stappen in de verduurzaming van de economische activiteiten

De havenactiviteit is ook in de toekomst in essentie een belangrijk economisch gegeven van goederenproductie en –behandeling, inkomen en werk. In het licht van de globale maatschappelijke ontwikkelingen kunnen de economische activiteiten echter steeds minder los worden beschouwd van hun ecologische componenten. De groeiende mogelijkheden die deze evolutie voor nieuwsoortige activiteiten (zoals bio-industrie) biedt worden daartoe in de Gentse haven met beide handen aangegrepen, maar ook als dat lukt zullen deze evident maar een onderdeel van het hele havengebeuren uitmaken. Ook de meer klassieke bedrijvigheden, het merendeel in de haven, zullen in dit licht verdere stappen naar zo gering mogelijke milieubelasting (moeten) zetten. Een dergelijke ecologische ingesteldheid, ambitie en component wordt als een noodzakelijk complement voor een goed functionerende hedendaagse havenconomie beschouwd en de uitbouw ervan wordt daartoe in de Gentse haven actief ondersteund. Hierbij kan voortgebouwd worden op de vele stappen die bedrijven de voorbije jaren reeds hebben gezet; accent voor verdere verbeteringen ligt bij bedrijven met oudere installaties en –processen en bij de vele kleine bedrijven.

Duurzame bedrijventerreinen zijn terreinen waar door samenwerking tussen bedrijven onderling en bedrijven en de overheid veranderingen in bedrijfsprocessen en in de inrichting van terreinen op gang worden gebracht, met als doel te komen tot betere bedrijfsresultaten, minder milieubelasting en intensiever gebruik van de beschikbare ruimte. Voorbeelden zijn onder meer de uitwisseling van warmte-overschotten, gezamenlijk vrachttransport, een gezamenlijke wasinstallatie, gemeenschappelijke bedrijfsvervoerplannen, watermanagement.

Steeds meer bedrijven staan positief t.o.v. het idee van een duurzaam bedrijventerrein of een industrieel eco-systeem. Koppeling met andere bedrijven werd in het verleden wel eens als een aantasting van de onafhankelijke positie van individuele bedrijven gezien, maar thans wegen de bedrijfseconomische voordelen voor de gekoppelde bedrijven en de positieve beeldvorming daarvan dikwijls even zwaar door. Na de eerste gezette stappen (cementproductie met hoogovenslakken, stoomlevering, elektriciteitscentrale met hoogovenwarmte, ...), zullen er in de toekomst ongetwijfeld meer volgen. De SRN-partners, het Havenbedrijf Gent GAB als gebiedsbeheerder in het bijzonder, wensen deze evolutie actief te ondersteunen.

Er is reeds een project opgezet in het Skaldenpark en in Moervaart-Zuid. Het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Rieme-Noord zal als volgend voorbeeld van duurzaam bedrijventerrein worden ingericht.

Een interessant onderdeel van deze nagestreefde verduurzaming van de gehele haven is de aandacht voor energetisch efficiënt handelen en het uitwerken van industriële ecosystemen voor de nieuw te ontwikkelen sites in het havengebied. Zowel bij nieuwe terreinen (bijv. Rieme-noord, Rodenhuize-noord) als bij aanvullende bedrijven op bestaande terreinen (bijv. op de Arcelor-site, Langerbruggekaai) is dit zinvol. Om dergelijke ontwikkelingen te ondersteunen en te faciliteren kan een combinatie van initiatieven worden genomen. Toepassing van de CO₂-neutraliteit van de energievoorziening, zoals die recent in het nieuwe subsidiebesluit als Vlaamse beleidslijn wordt gehanteerd, is een zinvolle optie in nieuwe terreinen in de Gentse haven. Daarnaast zet de overheid een databank reststromen op. Vanuit die informatie kunnen de terreinontwikkelaars worden gestimuleerd om aan de koppelingsmogelijkheden van bedrijven bijzonder aandacht besteden, zowel bij de inrichting van de terreinen (voorzien van mogelijkheden voor verbindende infrastructures van pijpleidingen en transportbanden tussen bedrijven of van grootschalige en gemeenschappelijke opvang van hemelwater voor gebruik als (deel van het) productiewater) als in het uitgiftebeleid. Specifiek wat de energiestromen betreft, zijn in de Gentse context ook koppelingen met eventuele nieuwe en vooral met bestaande glastuinbouwbedrijven net buiten de haven het onderzoeken waard. De uiteindelijke koppelingen van goederen- en energiestromen blijven evenwel een zaak van de bedrijven zelf die hiervoor de projecten ontwikkelen en daarbij beroep kunnen doen op de betreffende Vlaamse projectsubsidies.

De hoofdsuggesties uit de studie voor de verdere verduurzaming krijgen bijzondere aandacht van de overheden binnen het Project Gentse kanaalzone en van de economische actoren in het bijzonder (meer stimuleren dan alleen maar reguleren, meer aandacht aan KMO's, herwaardering van verouderde werklocaties doorheen een proces, ...);

Aansluitend zetten ook de bedrijven verdere stappen terzake :

- het verder doorvoeren van milieu-ingrepen, in het bijzonder bij KMO's;
- het stapsgewijze maar prioritair herwaarderen van verouderde werklocaties;
- het opmaken van regelmatige (jaarlijkse?) eco-efficiëntie-analyse voor het bedrijf en de vrijwillige vergelijking daarvan tussen bedrijven onderling.

9. Visie op de ontsluiting van de kanaalzone en de haven van Gent

Of de ambitie van de Gentse zeehaven om opnieuw aan te sluiten bij de betere groeicijfers uit de Hamburg-Le Havrerange en daarmee ook qua maritieme trafiek te evolueren naar een middelgrote haven uit de range kan worden verwezenlijkt, is uiteraard afhankelijk van de infrastructurele mogelijkheden hiertoe. Zoals reeds in de sleutelkwesaties en als kernuitdaging van dit plan geduid, is meer bepaald de bouw van een bijkomende grotere zeesluis in Terneuzen, en het perspectief er op dat die er komt, een cruciale schakel in de verdere ontwikkeling van de Gentse zeehaven.

9.1. Verbeterde maritieme toegang via bijkomende grotere zeesluis in Terneuzen

Voortgaande op de gezamenlijk met Nederland ontwikkelde visie voor verbetering van de nautische toegang Kanaal Gent-Terneuzen (november 2004), wordt de nautische toegang van de gehele kanaalzone sterk verbeterd en bedrijfszekerder gemaakt door de realisatie van een bijkomende, grotere zeesluis bij Terneuzen. Het uitvallen van de bestaande sluis door een defect, een aanvaring of een andere calamiteit hoeft dan niet meer te betekenen dat de toegang van de havens is geblokkeerd. Verbetering van de maritieme toegang is dan ook in eerste instantie noodzakelijk ten behoeve van de veiligheid en betrouwbaarheid. Een tweede zeesluis verhoogt de operationele zekerheid van alle bedrijven in de haven. Deze tweede zeesluis is noodzakelijke basis voor het behoud van de bestaande grote bedrijfssectoren in de kanaalzone, met name metaal en autobouw. Ze is een stimulans voor de verdere grensoverschrijdende economische ontwikkeling van de gehele kanaalzone. En ze is noodzakelijk voor het aanzwengelen van de maritieme sector, zodat een gedeeltelijke zwaartepuntverschuiving mogelijk is van de industriële naar de maritieme en logistieke sector, waardoor de Gentse haven minder kwetsbaar wordt. Wordt een dergelijke hedendaagse en bedrijfszekere nautische toegang niet gerealiseerd, dan evolueert de Gentse haven op termijn tot een veredelde binnenhaven en dit is geen wenselijk toekomstbeeld, noch voor Gent, noch voor de Vlaamse economie als geheel.

Volgens de met Nederland gemaakte afspraken dient het precieze type sluis de eerstkomende periode nader onderzocht en bepaald te worden vanuit een maatschappelijke kosten-batenanalyse die de economische potentie die deze met zich mee brengt afweegt tegenover de verschillende soorten kosten op basis van een concrete nautisch-technische en ruimtelijke inrichting die rekening houdt met milieuaspecten en veiligheid. Grensoverschrijdende besluitvorming aan de hand van deze onderzoeken zou in een realistisch tijdspad tot de indiening van de sluis in 2017 of 2018 moeten kunnen leiden. Het project KGT2008 bereidt de besluitvorming hierover voor; alle bevoegde actoren uit de Gentse regio werken er op trekkende wijze aan mee.

Voor de volgende generaties houdt de nieuwe, grote zeesluis de mogelijkheid open om grotere zeeschepen in (delen van) de zeehaven toe te laten. Wanneer zij hiertoe opteren, wordt de verdieping en eventuele verbreding van het kanaal die hiervoor nodig is landschappelijk goed ingepast en kwaliteitsvol met respect voor de natuurwaarden en woonwijken langs het kanaal gerealiseerd. Wanneer zoals in de studie Balthazar-Van Gelder voor een lichtere (minder diepe) sluisvariant wordt gekozen, zal een dergelijke aansluitende verdieping van het kanaal met minder aanpassingen van kunstwerken en slechts met beperkte verbreding en dus met relatief geringe ruimtelijke implicaties kunnen gebeuren. Binnen de planhorizon van dit strategisch plan wordt optimale nautische ontsluiting nagestreefd door de realisatie van een

nieuwe zeesluis en van de verdere uitbouw van (diepwater)kaden en watergebonden bedrijventerreinen.

9.2. Multimodaliteit uitbouwen via binnenvaart en spoor

De binnenvaart in de Vlaamse havens groeit sneller dan de zeevaart. Vooral de havens van Antwerpen en Gent kennen door hun inlandse ligging in combinatie met hun diepzee-verbindingen een blijvende bloei van deze transportmodus. De verschillende segmenten in het binnenvaartvervoer dat de haven van Gent aandoet en waarvoor gekozen wordt ze uit te bouwen, kunnen als volgt worden benoemd.

- **Binnenvaart uit zeevaart:** de trafieken die met zeevaart in Gent toekomen en onmiddellijk of na een bewerking en/of opslag verder worden vervoerd via de binnenvaart. Deze trafieken hebben **potentieel om te groeien middels een verbetering van de maritieme toegang**. Voor deze trafieken is de binnenvaart een steeds aantrekkelijker alternatief voor de andere modi.
- **Binnenvaart als aparte modus:** een tweede categorie zijn binnenvaarttrafieken die geen maritiem voor- of navervoer hebben. Het zijn internationale trafieken met Polen, Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland, Frankrijk en Nederland waarvoor vertrek of eindpunt de haven van Gent is. Ook voor de grondstoffen voor de nieuwe bio-energieindustrieën (koolzaad, maïs, ...) kan de binnenvaart een belangrijke modus zijn.
- **Doorvaart:** een derde categorie is de binnenvaart die thans in Gent passeert zonder er te lossen of te laden. Het betreft alle soorten trafieken. Hier zijn vooral de binnenvaart-containers die met regelmatige diensten vervoerd worden interessant. Bedoeling is dit segment **met stopplaatsen in Gent uit te breiden** omdat het een trafiekgenererend effect heeft en ook positief kan zijn voor de lancering van nieuwe shortseadiensten.

Van zeevaart naar binnenvaart: een evolutie die niet kan worden ondersteund is de overheveling van zeevaart naar binnenvaart als gevolg van het uitblijven van een beslissing over de nieuwe sluis in Terneuzen.

Voor de verbinding met het zuiden en de toekomstige vervollediging van het binnenvaartnetwerk met de Seine Nord regio geeft potentieel voor nieuwe ladingstromen (afkomstig van en) met bestemming West- en Oost-Vlaanderen, Noord-Frankrijk en de Parijse regio.

De mogelijkheden van het **spoor** in de haven van Gent worden momenteel onderbenut. Een veel grotere rol is weggelegd voor deze modus die in Gent kan rekenen op uitstekende infrastructurele voorzieningen met ondermeer het rangeerstation Gent-zeehaven. Het spoor kan bovendien een rol spelen in de **afwikkeling van containerverkeer** van havens die met congestie te maken hebben wanneer de logistieke behandeling daarvan in Gent plaats vindt.

9.3. Ontsluiting via alle modi

Volgende aspecten van verbeterde mobiliteit staan voorop.

9.3.1. Regulering verkeersdruk

Zonder bijkomende maatregelen zet de groei van het wegverkeer zich ook in de kanaalzone ongetwijfeld door. Om deze groei enigszins in te perken, zowel om congestie tegen te gaan als om de uitstoot van CO₂ en NO_x in te dammen, worden in de kanaalzone systemen van

gemeenschappelijk vervoer sterk uitgebouwd. Omwille van de verschillende vrij kleine woondorpen zijn persoonsgerichte delen van dit systeem vraagafhankelijk.

De overheid zet bedrijven en andere organisaties in de kanaalzone aan om in de sfeer van vervoerspreventie maatregelen te treffen. Bedrijven nemen in toenemende mate verantwoordelijkheid om gemeenschappelijk vervoer te organiseren voor het woon-werkverkeer van hun werknemers. Ook de openbaar vervoersmaatschappijen nemen hiervoor initiatieven. Voor het woon-werkverkeer stimuleren de overheid en de bedrijven ook de fiets als volwaardig alternatief voor verplaatsingen binnen de 5 à 10 km en nemen zij, elk op hun terrein, de nodige initiatieven om voldoende en kwaliteitsvolle fietsfaciliteiten te voorzien.

Daarnaast bundelen bedrijven hun goederenvervoerstromen om zodoende de beladingsgraad van vrachtauto's te verhogen om daarmee (de groei van) het aantal vrachtautobewegingen te beperken.

9.3.2. Verhoogde multimodaliteit

De grootste beperking van de verkeersdruk en de groei van het wegverkeer in de Gentse kanaalzone wordt evenwel gevonden in een verschuiving van de vervoersmiddelen (modi) waarmee de landwaartse goederenstromen verlopen. In deze modal shift staat voor de haven van Gent vooral een verhoging van het thans reeds hoge aandeel aan spoorvervoer voorop. Geopteerd wordt hiervoor de huidige zeer goede verhouding van 20 % weg, 19 % spoor, 61 % binnenvaart binnen het geheel van de landwaartse aan- en afvoer naar het havengebied stapsgewijze en stelselmatig nog te verbeteren naar een verhouding van 10 % weg, 25 % spoor en 65 % binnenvaart. Vooral voor bijkomende trafieken en logistiek is dit een sterk aandachtspunt. Door het hand-in-hand laten gaan van deze verschillende transportmodi worden ook vormen van co-modaliteit nagestreefd.

Verbeteringen in infrastructuur die hiervoor nodig zijn, zijn in verhouding beperkt en bevinden zich buiten het zeehavengebied zelf, met name in de opwaardering van Ringvaart (met verbeterde sluis en grotere diepgang), van de toegang naar de Schelde (gelet op de thans volzette capaciteit van de binnenvaartsluis in Terneuzen met gedeeltelijke benutting van de huidige zeesluis voor binnenvaart, na de bouw van de bijkomende zeesluis) en van het hoofdvaarwegennet richting Henegouwen en Noord-Frankrijk (Seine-Scheldeproject).

Voor de binnenvaart is er behoefte aan een gestructureerd netwerk van wacht- en ligplaatsen doorheen de hele haven, rekening houdend met ligging van terminals, aanvoerroutes en voorzieningen voor de schippers. Dit netwerk moet de nagestreefde groei van de modus binnenvaart ondersteunen.

Voor het spoorvervoer dient er vooral over gewaakt te worden dat de opgebroken sporen van lijn 55 A worden gevrijwaard en heraangelegd en de lijn zelf waar nodig van lokale zij(bedrijfs)sporen wordt voorzien, zodat alle bedrijventerreinen op de westelijke kanaaloever ook (potentieel) een spooraansluiting behouden of krijgen. Spooraanpakking van de droge terreinen ten oosten van R4-oost dient onderzocht te worden. Voor de lange termijn dienen ook de concrete mogelijkheden onderzocht van de interportuaire spoorlijn Zeebrugge-Gent-Antwerpen, zoals aangegeven in het RSV, en de aantakking van de Axelse vlakte daarop.

Modal shift is slechts ten dele te vatten op het lokale niveau; structureel-organisatorische maatregelen op een hoger niveau (Vlaams, federaal, mogelijk Europees) zijn noodzakelijk voor het meest essentiële deel van de beoogde verschuivingen. Met name zal het spoorandeel maar drastisch (kunnen) verbeteren wanneer spooroperatoren concurrentiële tarieven

aanrekenen of de kosten van het wegvervoer op eenzelfde niveau komen te liggen en is een verhoging van het aandeel van de binnenvaart sterk afhankelijk van organisatorische verbeteringen die een vlottere doorgang van de sluizen mogelijk maken. Van de Vlaamse overheid wordt verwacht dat zij deze aspecten in haar mobiliteitsbeleid opneemt en/of bij andere bevoegde overheden bepleit.

9.3.3. Vrijwaren van tracés voor pijpleidingstroken

Pijpleidingen zijn een duurzame modus voor het transport van goederen en het gebruik ervan wordt derhalve best gestimuleerd. Het is dan ook belangrijk om bij de verdere uitbouw van de haven de nodige ruimte te voorzien voor de uitbouw van bijkomende pijpleidingen(bundels). Vanuit de principes van het RSV worden deze bij voorkeur zoveel als mogelijk gebundeld met andere infrastructuren. Deze tracéreservaties zijn zowel binnen de haven als in de toegangszones er naartoe van belang. In de haven zelf zijn in het afbakings-R.U.P. tracés voor ondergrondse leidingbundels langs de beide takken van R4 vastgelegd; in de mate van het mogelijke kunnen deze onbebouwde stroken mee als verbindende (permanente) ecologische infrastructuur fungeren.

9.3.4. Een groot multimodaal logistiek park

Het RSV voorziet in een bindende bepaling de selectie en uitbouw van een afzonderlijk internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park in de Gentse zeehaven. Gelet op het uitgebreide aanwezige spoornet, ondersteund door een voorrangestation aan Kluizendok en het vormingsstation van Gent-zeehaven, de ruime aanwezigheid van binnenvaart- en diepwaterkaden verspreid over grote delen van de haven en de bestemde ruimten die voor logistieke bedrijvigheid zijn geschikt eveneens verspreid over het gehele zeehavengebied, wordt ervoor geopteerd **het geheel van de natte terreinen voor zeehavengebonden bedrijvigheid binnen de R4's die eveneens een spoor aansluiting hebben en die niet voor louter industriële activiteiten worden benut als één groot internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park** te aanzien en uit te bouwen.

9.4. Ontsluiting langs de weg

De raamplannen voor R4-west, R4-oost en het onderliggende wegennet bepalen de hiërarchie van de verschillende wegen in de Gentse kanaalzone die binnen het economisch verkeerssysteem (zullen) functioneren.

Overeenkomstig deze raamplannen en in toepassing van het RSV worden volgende doelstellingen voor de primaire wegen in de Gentse kanaalzone gehanteerd:

- de woonkernen ten oosten van de R4-west mogen niet worden afgesneden van de hoofdkernen ten westen van de weg;
- R4-west moet zijn rol als primaire weg I kunnen vervullen, met consequenties naar aantal aansluitingen en rechtstreekse ontsluitingen;
- R4-oost moet zijn rol als primaire weg II kunnen vervullen;
- Traktaatweg (N423) moet worden afgeleid naar het hoofdwegennet.

R4-west en R4-oost zijn daarbij de dragers van het autoverkeer van en naar de haven :

- R4-west, als primaire weg I, kent hierin een beperkt aantal knooppunten (E34, Rieme-noord, Kluisendok/Wippelgem, Langerbruggestraat, Zeeschipstraat), die alle voor het havenverkeer bruikbaar zijn;
- R4-oost, als primaire weg II, wordt ontlast van het doorgaande verkeer uit de Westerscheldeoeververbinding en fungeert als een verdeelweg voor de haven. Dit wordt ondersteund door remmende rotondes aan de beide uiteinden en een systeem van ongelijkgrondse knooppunten (de zogenaamde Hollandse complexen), aangevuld met enkele parallelwegen die de naastgelegen bedrijventerreinen ontsluiten;
- N 458 / N 474 fungeert op de linkeroever, in de nabijheid van het kanaal, als een interne verdeelweg voor de haven (secundaire havenweg) en wordt aan Zeeschipstraat, aan het knooppunt Wippelgem en aan Rieme-noord op R4-west aangesloten. Het gedeelte ervan ten noorden van Rieme zorgt als havenverbindingsweg voor de verbinding naar de bedrijventerreinen in Sas van Gent;
- met name op de rechteroever zorgen aanvullend een vijftal lokale havenontsluitingswegen voor toegang tot bedrijventerreinen vanuit R4-oost.

In het zuidelijk deel van de haven zal de nieuwe Sifferverbinding op termijn ook de verbinding voor het havenverkeer tussen de beide kanaaloevers verzorgen. Deze verbinding zal tegelijk de grootstedelijke ring van R4 sluiten. Ook de verruiming en verbetering van de stedelijke ring R40 met de nieuwe Handelsdokbrug zal bijdragen tot een vlottere verkeersafwikkeling voor het zuidelijk deel van de haven.

De gewenste ontsluiting van het dorpensysteem komt aan bod in punt 10.1.5.

10. Visie op de kwaliteitsvolle inbedding van de zeehaven in de Gentse kanaalzone

De Vlaamse poort Gentse zeehaven staat uiteraard niet op zich maar ze wordt in de sterk verweven context van de Gentse kanaalzone met bijzondere aandacht kwaliteitsvol ingebed in die omgeving. Zowel de ruimtelijke inrichting van de leefbare dorpen en wijk ernaast en de overgangen en buffers daar naar toe, als een beleid voor vermindering van de lokale milieuverstoringen, als versterking van de natuurlijke en bosstructuur doorheen heel de kanaalzone zijn daar onderdeel van.

10.1. Visie op de ontwikkeling van het dorpensysteem, de leefbaarheid en de lokale ontsluiting

De gewenste, leefbare ruimtelijke ontwikkeling richt zich op meerdere specifieke aspecten: kwaliteitsobjectieven in de dorpen en wijk zelf, de herlocatie van onleefbaar geachte woninggroepen, de sterke inrichting van de koppelingsgebieden, de toekomstige rol van de landbouw, de lokale ontsluiting en de globale landschapsbouw in de kanaalzone. Verschillende onderzoeken en uitvoeringsprojecten stellen in hun conclusies visie-elementen over de ruimtelijke inrichting van de kanaalzone voorop. Deze onderzoeken en hun conclusies worden meer uitgebreid in bijlage D weergegeven.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 7 staat vanuit het principe van efficiënt ruimtegebruik verweving van functies voorop. Dit betekent dat de kanaaldorpen Rieme, Doornzele, Kerkbrugge/Langerbrugge, Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel, het gehucht Mendonk en de wijk Klein-Rusland als leefbare woonomgevingen worden gehandhaafd, ongeveer in hun huidige omvang qua bevolking. Ingebed in het dorpsweefsel zal het aantal woningen er evolueren in functie van de lokale behoeften.

10.1.1. Kwaliteitsobjectieven voor de woonkernen

Het onderzoek 'Kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten voor de leefbaarheid van de dorpskernen' (WES, 1999) focust op de dorpen Kerk- en Langerbrugge, Doornzele, Rieme (Evergem), Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk (Gent) en op de wijk Klein-Rusland (Zelzate). (Andere omliggende woonwijken in Zelzate, Evergem, Oostakker, Muide en Wondelgem zijn niet mee onderzocht.) Het reikt volgende visie-elementen aan die in dit strategisch plan worden meegenomen.

- De leefbaarheid in elk van deze zes kernen kan en dient op een voldoende hoog peil te worden gebracht om ze zinvol als bewoonde kern te behouden; bijzondere aandacht voor Desteldonk, waar de leefbaarheid thans het meest kwetsbaar is, is daarbij vereist.
- De leefbaarheid van de woondorpen en -wijk wordt in belangrijke mate bepaald door de ruimtelijke structuur waarin zij in de toekomst functioneren. Behoud van een voelbare band met de naastgelegen open ruimte (van het Meetjesland, van het land van Stekene) en het uitbouwen van functionele banden tussen dorp en naastgelegen bedrijventerreinen, maar met een goed afgewerkte, bufferende overgang en met een harde scheiding van dorps/landbouw- en bedrijvenverkeer zijn hierin cruciaal.
- Verbeteringen zijn nodig in het voorzieningenaanbod (divers per kern), de inbreng van sociale huisvesting voor de lokale behoefte, openbaarvervoersverbindingen tussen de dorpen en naar de steden, opwaardering van het openbaar domein in de dorpsstraat en de aanwezige (potentiële) pleinruimten. Vooral echter zijn verbeteringen noodzakelijk (in elke

kern, maar in Desteldonk in het bijzonder) in degelijke buffering, afscherming qua geluid, visuele hinder en stofhinder vanuit de omliggende bedrijventerreinen en verkeersinfrastructuren.

Dit strategisch plan maakt de duidelijke keuze om de zes woondorpen en de woonwijk als woonkernen te behouden en leefbaar te maken. Hoofdstuk 12 bevat een actieplan met een waaier aan ingrepen om dat ook waar te maken. De inspanningen die de verschillende overheden hiervoor jarenlang zullen doen, het goed functioneren van de nieuw opgebouwde ruimtelijke en mobiliteitsstructuren evenals de uiteenlopende beschermingen die een aantal nieuwe (natuur en bos)ontwikkelingen in de randen van de dorpen zullen krijgen, zullen de situatie en de zienswijzen binnen twintig jaar ongetwijfeld grondig mee bepalen. Ook vanuit het oogpunt van behoorlijk bestuur, zal het dan zeker niet evident zijn en veeleer weinig waarschijnlijk, dat de thans geboden leefbaarheid van de woonkernen dan opnieuw in vraag zou worden gesteld.

Vermits het strategisch plan echter tot 2030 vooruitkijkt, zijn de opties die in dit plan genomen worden tot dan geldig. Gelet op de vele onzekerheden in de snel evoluerende samenleving, is het op dit moment, onmogelijk verder in de toekomst effectieve zekerheden te geven. Vanuit behoorlijk bestuur ligt het voor de hand dat de planopties tegen dan – in een nieuw planningsproces – opnieuw worden geëvalueerd en bevestigd dan wel verijnd of bijgesteld. Ook voor de gewenste ruimtelijke structuur voor de Gentse kanaalzone en de keuze om de zes woondorpen en de woonwijk als woonkernen te behouden en (verder) leefbaar te maken, zal dit het geval zijn. In die zin kan niemand, ook de overheid niet, thans een absolute zekerheid bieden.

Parallel aan de periode van economische kwalitatieve groei tot 2018 (zie punt 8.5.2) worden ook voor de woonkernen in de kanaalzone in diezelfde periode de noodzakelijke kwalitatieve verbeteringen gerealiseerd en de verstoringen uiterlijk tegen dan op een leefbaar niveau teruggebracht.

10.1.2. Onleefbaar geachte woninggroepen herlokaliseren

In het streven om functies binnen de kanaalzone (met name wonen en werken) op een adequate wijze te kunnen laten functioneren is het op enkele plaatsen noodzakelijk om woningen te slopen. Op die locaties is het niet mogelijk om de milieubelasting door bedrijven en de belasting door verkeer zo ver terug te dringen dat in en rondom de woningen een goed woonmilieu kan worden gegarandeerd. Daarnaast wordt ook geoordeeld dat, indien een dergelijke reductie van de milieubelasting in beginsel mogelijk is, de kosten daarvan en de nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering van bedrijven niet acceptabel is in een havenindustriegebied zoals de kanaalzone is.

Soms worden daarnaast reeds nieuwe bedrijfsvestigingen voorzien die de situatie onvermijdelijk verslechteren. Naast de milieubelasting vormen dikwijls ook de ruimtelijke omstandigheden een ernstig obstakel om een acceptabel woonmilieu te scheppen. Woningen zijn uitsluitend bereikbaar via wegen waarop zwaar havenverkeer domineert; de visuele nadelen van de ligging van woningen in de directe nabijheid van bedrijfsgebouwen en -installaties is niet weg te nemen.

Geopteerd wordt om een aantal geïsoleerde woninggroepen te verwerven en te slopen en de bewoners elders huisvesting aan te bieden. De verwerving gebeurt door het Eerste Aankoopcomité dat ook de aankooprijzen raamt. De sociale begeleiding van de betrokken bewoners wordt verder opgenomen door de sociaal bemiddelaar voor de Vlaamse zeehavens.

Hij vormt de verbindende schakel tussen de overheden die de sloop van de woningen uitvoeren en de bewoners. Door de directe communicatie met de bewoners wordt zoveel als mogelijk ingespeeld op hun noden. Het ingrijpende verwijderingsproject wordt op een dusdanige wijze uitgevoerd dat de emotionele belasting van de bewoners niet onnodig wordt vergroot door strubbelingen in de uitvoerings sfeer.

Per woninggroep wordt duidelijkheid gegeven over de periode dat bewoners nog een gegarandeerde woonzekerheid hebben en de periode waarin de verwervingen zullen plaatsvinden; een vrijwillige verkoop in de tussentijdse periode is steeds mogelijk. Alle prijsbepalingen voor de te verwerven woninggroepen worden gekoppeld aan de waardering van woningen in nabijgelegen vergelijkbare woongebieden en zijn een eerste maal officieus gebeurd in de loop van 2002-2003 (en nadien stelselmatig per woninggroep), zodat een eventuele toekomstige waardevermindering niet op de rug van eigenaars wordt afgewenteld.

Eigenaar-bewoners verkrijgen een reële vergoeding voor te slopen eigendommen die hen toelaat elders in de omgeving een doorsnee woning te verwerven. Aan huurders wordt betaalbare herhuisvesting aangeboden in een soortgelijke of een betere woning, naar keuze in de nabijgelegen kanaaldorpen en -wijken of in de steden in de kanaalzone.

Voor de woningen die niet rechtstreeks voor de realisatie van een bedrijventerrein of infrastructuur worden verworven, of waar dat lange tijd voor die realisatie gebeurt, neemt de Projectvennootschap voor Aanvullend Grondbeleid de verwerving op zich.

Als een betere vorm van vergoeding, die het aanwezige gemeenschapsleven ten dele respecteert, zal de overheid zelf of in gemengde projecten met de privé-sector **enkele nieuwe, goede en betaalbare straten en buurtjes** ontwikkelen waar deze bewoners zogewenst in groep naar toe kunnen verhuizen. Deze kleinschalige projectjes situeren zich binnen de kernen van de nabijgelegen dorpen en wijken in en rond de kanaalzone, in principe binnen de bestaande woonzones van het gewestplan. Op basis van een gedetailleerd zicht op de reële situatie en wensen van de betrokken bewoners, worden voor de kleine helft van de te verwijderen bewoonde woningen herhuisvestingsprojecten voorzien (andere bewoners voldoen niet aan de inkomensnormen of willen eigen oplossingen, in de kanaalzone of erbuiten, realiseren). Mede op basis van de gemeentelijke woningbehoefte studies en/of ruimtelijke structuurplannen zijn de meest wenselijke locaties voor herhuisvestingsprojecten neergelegd in het 'begeleidingsplan voor de bewoners van de kanaalzone' dat in uitvoering van de regeringsbeslissing van 10 oktober 2003 is opgemaakt en goedgekeurd op 11 juni 2004 en thans in uitvoering is.

Voor de aanwezige ambachtelijke bedrijven wordt vanuit dat begeleidingsplan op een soortgelijke manier begeleiding door VLAO (Vlaams Agentschap Ondernemen) naar passende herlokalisatiemogelijkheid in de nabijgelegen lokale en regionale bedrijventerreinen voorzien.

10.1.3. Koppelingsgebieden

Bufferruimten tussen bedrijvenzones en kanaaldorpen en -wijken groeien uit tot koppelingsgebieden, die met beide naastgelegen functies een band hebben en er betekenis voor hebben. Door een actieve uitbouw van ruimtelijk logisch op elkaar aansluitende functies worden het gebieden met een eigen en waardevolle bijdrage aan het functioneren van de Gentse kanaalzone. Ze maken de overgang tussen de woonkernen en de economische zones. De hoofdfunctie van deze gebieden is buffering.

Als essentiële delen van koppelingsgebieden kunnen die elementen worden beschouwd die fundamenteel zijn voor de beoogde buffering van het dorp of de wijk en voor de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein in het landschappelijk raamwerk van de

kanaalzone (en dus voor het beeld en de natuurlijke structuur van de kanaalzone als geheel) en die daardoor van bovenlokaal niveau zijn. Concreet heeft dit betrekking op de afwerking van de directe rand van het betrokken bedrijventerrein, de inbreng van de benodigde afscherpende groenmassa's en –bermen, de vrijwaring en versterking van de beekvalleien in de koppelingsgebieden, alle infrastructurele ingrepen in functie van het waterbeheer in en rond het bedrijventerrein, de ingrepen voor de landschapsbouw van het koppelingsgebied als geheel zoals aangegeven in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en alle fiets- en voetgangers-verbindingen die zijn aangeduid op het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en aldus van bovenlokaal belang zijn.

De ondersteunende delen van koppelingsgebieden hebben een meer aanvullende rol ten behoeve van de leefbaarheid van het naastgelegen dorp of wijk en zijn daardoor van lokaal niveau. Concreet heeft dit betrekking op de delen van koppelingsgebied die een landbouwfunctie behouden of een recreatieve of voorzieningsfunctie (ten behoeve van dorp en/of bedrijven) of een lichte dienstverlenende functie (horeca, kantoren, ...) krijgen en bijkomende toegankelijkheid vanuit de kern naast de aangeduide bovenlokale verbindingen vereisen (lokale aantakkingen van wandel- en fietspaden).

Het onderscheid tussen de essentiële en de ondersteunende (niet-essentiële) delen wordt per koppelingsgebied gemaakt; dit vertaalt zich in de financieringsovereenkomst tussen partners voor de realisatie van dat koppelingsgebied.

Een actieve landschapsopbouw vindt er plaats. De essentiële elementen van deze nieuwe landschappen worden door de overheid gerealiseerd, ten laatste gelijktijdig met de ontwikkeling van (nieuwe delen van) de naastgelegen bedrijventerreinen en infrastructuren, zodat ze zijn aangelegd wanneer de eerste bedrijven zich vestigen. De bestaande woninggroepen in die koppelingsgebieden – behoudens de enkele die als onleefbaar naar de toekomst worden beschouwd (zie vorig punt) – behouden verder hun woonfunctie.

Omwille van hun belangrijke rol in de buffering van de zeehaven ten opzichte van de omliggende dorpen en woonwijken behoren de koppelingsgebieden in de Gentse kanaalzone - mogelijk in afwijking met de situatie in andere havens waar die bufferende rol kleiner is - essentieel tot het systeem van de zeehaven en zijn zij mee in het zeehavengebied opgenomen.

De wenselijke ordening van de koppelingsgebieden (een beleidsmatig begrip) wordt na het nodige onderzoek in ruimtelijke uitvoeringsplannen met meer concrete bestemmings-categorieën vastgelegd, zoals het afbakenings-R.U.P. dat reeds voor de meeste ervan heeft gedaan.

In concreto is door de manier waarop het smalle koppelingsgebied Rieme- noord / oostelijk deel naast Kanaalstraat in dit R.U.P. is opgenomen (ruimere buffer op de smalste plaats, verplichte voorafgaandelijke aanleg beboste bufferbermen) en door de feitelijke aanwezigheid van kantoren en andere lichtere activiteiten aan de zijde van de woningen tegemoet gekomen aan bedenking in de nota-PlanMER dat de smalle koppelingsgebieden te klein zijn om alleen, zonder bijkomende regulering van de milieubelasting vanwege bedrijven, een voldoende milieukwaliteit in de aanleunende woonkernen te garanderen.

Alle ruimtelijke uitvoeringsplannen voor koppelingsgebieden worden opgemaakt door het Vlaamse gewest en geven per koppelingsgebied door de gehanteerde bestemmings-categorieën de essentiële en de ondersteunende elementen en delen aan, en derhalve ook de verantwoordelijken voor de uitvoering en het beheer; dit is grotendeels gebeurd in het afbakenings-R.U.P. en moet voor enkele koppelingsgebieden nog worden aangevuld.

Het aansturen van de feitelijke ruimtelijke ontwikkeling door het verlenen van vergunningen in de koppelingsgebieden komt in de loop van de komende jaren, overeenkomstig de bepalingen van het Decreet Organisatie Ruimtelijke Ordening, in handen van de gemeenten.

Op 25 juni 2004 gaf de Vlaamse regering de Vlaamse minister van leefmilieu, landbouw en ontwikkelingssamenwerking, bevoegd voor landinrichting, de opdracht de Vlaamse Landmaatschappij te gelasten met de uitwerking van een nieuw landinrichtingsproject "Gentse kanaalzone". Het landinrichtingsproject heeft geen betrekking op de economische gebieden in de Gentse kanaalzone.

De koppelingsgebieden Desteldonk noord, Desteldonk zuid, Rieme zuid, Doornzele noord, Langerbrugge zuid, Doornzele kanaalzijde, Rieme Oost, Sint-Kruis-Winkel zuid en Klein Rusland oost maken deel uit van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "afbakening zeehavengebied Gent inrichting R4-oost / N423 en R4-west". Deze negen koppelingsgebieden zijn prioritair voor realisatie en maken onderwerp uit van de door de VLM op te maken inrichtingsplannen (in fase 1). De inrichtingsplannen die betrekking hebben op deze koppelingsgebieden worden volledig ontwikkeld en uitgevoerd volgens de visies en de krachtlijnen die vooropgesteld worden in het afbakings-R.U.P.

In deze inrichtingsplannen zal waar nodig en mogelijk rekening worden gehouden met een milieuhygiënische inrichting van de koppelingsgebieden met bermen, schermen, filterende bospartijen, enzomeer. Dit ten behoeve van een verhoging van de leefbaarheid in de kanaaldorpen en –wijken en met het oog op een reductie van de hinder.

Voor het koppelingsgebied Rieme Noord zal door de Vlaamse Landmaatschappij in de eerste fase van dit landinrichtingsproject enkel een visie worden opgemaakt. Dit gebied zal door RWO (ARP) vervolgens worden uitgewerkt in een bijkomend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De koppelingsgebieden Zelzate zuid, Oostakker noord, Klein Rusland west, Doornzele zuid en Langerbrugge zuid deel Kalevallei zijn nog niet gedetailleerd vastgelegd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Zij zullen worden uitgewerkt en gedifferentieerd in inrichtingsschetsen en de bestemmingen zullen worden vastgelegd in later op te maken gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplannen.

10.1.4.Landbouw

In de kanaalzone (ruimer dan het afgebakende zeehavengebied) zijn in de economische gebieden en de koppelingsgebieden 172 landbouwbedrijven actief, die er samen 1.170 ha in grondgebruik hebben.

Uit de onderzoeken naar de inrichting van de verschillende koppelingsgebieden is gebleken dat landbouw in de meeste brede koppelingsgebieden ook in de toekomst een rol te spelen heeft. In het afbakings-R.U.P. is dit voor een eerste reeks van vijf koppelingsgebieden reeds met voornoemde landbouwbestemming, veelal voor bestaande landbouwbedrijven, ingevuld. Voor de leefbaarheid van de betrokken dorpen Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel, Doornzele en Rieme betekent dit een bijkomende ondersteuning (draagvlak, activiteiten, inkomen, ...).

Bij de definitieve inrichting van de koppelingsgebieden en bij de verwervingen die hiervoor nodig zijn dient met deze blijvende grondgebonden landbouwfunctie rekening gehouden te worden naast de inrichting die nodig zal zijn om de voor milieuhygiëne (geluid, stof, geur) noodzakelijke bufferende elementen in deze gebieden in te brengen (bebossing en bermen in

daartoe bestemde zones, perceelsrandbegroeiingen ook op passende plaatsen in het landbouwgebied, ...).

De blijvende landbouw van de bestaande landbouwbedrijven in sommige koppelingsgebieden (en van eventuele nieuwe landbouwbedrijven in het koppelingsgebied Desteldonk-noord) is een gemengde landbouw, maar kan met glastuinbouw en bloemeteelt ook aansluiten op de specifieke teelten in de regio, in zoverre toegelaten door de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij opwaardering of uitbouw van glastuinbouw is het zinvol te zoeken naar synergie met industriële bedrijven in het zeehavengebied; warmtekrachtkoppeling en hergebruik van restwarmten voor de serreverwarming kunnen mogelijk zowel het industriële en het landbouwbedrijf als het milieu voordelen bieden. Dit vergt nader onderzoek. De slagkracht van de bestaande landbouwbedrijven en hun opvolgers kan worden verstrekt door ruilverkaveling / herverkaveling binnen de koppelingsgebieden en in de aanleunende randzones buiten het zeehavengebied. Een dergelijke herverkaveling kan mee onderdeel zijn van het flankerend landbouwbeleid.

De aangezette voorbereidingen voor de oprichting van een lokale grondenbank die lange termijn blijvers door gronduitruilingen binnen en buiten de kanaalzone blijvend het benodigde areaal kan bieden dienen voort gezet te worden. Ze dienen tot resultaat voor de betrokken lange termijn blijvers onder de landbouwbedrijven te leiden alvorens een bepaald bedrijventerrein of een bepaalde haveninfrastructuur in ontwikkeling wordt gebracht.

Wanneer voor de ontwikkeling van robuuste natuurhabitats in en rond de kanaalzone agrarische gebieden worden herbestemd naar natuurgebied of in bestemde landbouwgebieden bepaalde beperkingen worden opgelegd, dient – als voorafgaandelijk te realiseren voorwaarde – een flankerend landbouwbeleid ten aanzien van de aldaar actieve landbouwbedrijven voorzien. Gelet op de benodigde habitats die het wetenschappelijk onderzoek aandraagt (zie punt 6.3), ligt het voor de hand dat voor de ontwikkeling van robuuste natuurhabitats de natste, minst voor de landbouw geschikte gronden eerst in aanmerking komen. Ook de gevoeligheid van bepaalde gronden voor de bedrijfsuitbating zoals die uit een landbouwstudie of -effectenrapport naar voor komt, wordt bij die afweging mee in rekening genomen.

10.1.5. Lokale ontsluiting binnen een hiërarchische verkeersstructuur

Zoals aangegeven in hoofdstuk 7 wordt voor de gehele kanaalzone geopteerd doorgaand verkeer te scheiden van bestemmingsverkeer en verkeer van en naar bedrijventerreinen te scheiden van verkeer van en naar woondorpen en -wijken. Het landbouwverkeer behoort in deze scheiding tot het systeem van het dorpenverkeer.

De opties uit de raamplannen voor R4-west, R4-oost en het onderliggend wegennet worden ook ten aanzien van het verkeerssysteem van de woonkernen overgenomen vanuit het principe van scheiding van woon- en werkautoverkeer. Ook voor de dorpen nemen de hoofdwegen en primaire wegen hun verbindende rol naar de ruime regio op :

- op R4-west, als primaire weg I, zijn het beperkte aantal knooppunten op één na (Rieme-noord) ook vanuit de dorpen toegankelijk; lokale verbindingen tussen dorpen worden gelijkgronds over een ingesleufde R4-west gelegd (Rieme-Ertvelde, Elslo en zo mogelijk Kerkbrugge-Wippelgem).
- R4-oost, als primaire weg II, fungeert in hoofdzaak als verdeelweg voor de haven. Alleen de ongelijkgrondse knooppunten van Gebr. Naudtslaan, Rodenhuizedok-noord, Desteldonk

(halve aansluiting), Langerbruggestraat en Eisenhowerlaan bieden (soms langsheen parallelwegen) toegang van en naar de dorpen.

Beveiligde fietspaden langsheen de armen van R4 en op sommige plaatsen ongelijkgrondse kruisingen van fietspaden met R4 worden voorzien.

De ring van R4 wordt op termijn gesloten met een nieuwe Sifferverbinding; de bestaande secundaire havenweg aan P. Arthurlaan – New Orleansstraat wordt dan afgebouwd maar een lokale (haven)weg.

In dit onderliggend wegennet wordt onderscheid gemaakt tussen de secundaire wegen en de lokale wegen. Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen (verzamel functie op bovenlokaal niveau) en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen deze wegen (toegang geven). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.

Het zijn met name de wegen die:

- een verzamel functie hebben naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I, maar omwille van de ruimtelijke kenmerken (onder andere lintbebouwing, doortochten) niet als primaire wegen II kunnen worden gebruikt;
- voor de economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden en buiten de economische netwerken de verzamel functie naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I verzorgen;
- voor een minimum aantal kernen in het buitengebied de verzamel functie naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I verzorgen.

Volgende wegen zijn in de kanaalzone als secundaire wegen voor de kanaaldorpen en de omliggende kernen geselecteerd :

- N449 - tussen Wachtebeke en R4 (Kennedylaan): ontsluiting van het noordwestelijk deel van het noordelijk open ruimtegebied, met daarin het hoofddorp Wachtebeke en het toeristisch-recreatief knooppunt Puyenbroeck;
- R4 te Zelzate-west - tussen N436 en A11: verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het noordoostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied en van Zelzate;
- parallelweg A11 - tussen N436 en N448 (Ertvelde, Stoepe): verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het noordoostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied. Deze nieuwe parallelweg biedt o.m. Ertvelde en Assenede toegang tot het hoofdwegennet;
- N448 - tussen A11 en kern Ertvelde: verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het noordoostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied;
- N458 - tussen kern Ertvelde en ovaal van Wippelgem: verzamelen van verkeer van de hoofddorpen en woonkernen in het oostelijk deel van het westelijk open ruimtegebied;
- N456 – (Port Arthurlaan) tussen N424 (Afrikalaan) en N458 (Meulestedebrug): ontsluiting van het zuidelijke havendeel (tijdelijk tot realisatie van Sifferverbinding);
- N456 - tussen Meulestede-brug en R4 en verder tot Brielken (Evergem): ontsluiten en verzamelen van dit deel van het grootstedelijk gebied Gent.

Tot de lokale wegen behoren de lokale verbindingswegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Volgende wegen zijn in de kanaalzone als lokale verbindingswegen of lokale gebiedsontsluitingswegen voor de kanaaldorpen en de omliggende kernen geselecteerd :

Oostakker

- Langerbruggestraat – Groenehoekstraat

- Wittewalle – Rostijnenstraat – Hyftestraat – Braamstraat: ontsluiting van Oostakker (Wittewalle) en Desteldonk naar N70
- Bredestraat – Oostakkerdorp – Gentstraat: verbinding Oostakker met Sint-Amandsberg
- Drieselstraat - Oostakkerdorp – Pijphoekstraat – Langerbruggestraat: ontsluiting van Volvo trucks (Schansakker) naar R4-oost en N70.

Zelzate

- R4 op de westelijke oever tussen N436 en de brug over het kanaal
- Kanaalstraat tussen Tractaatweg en de aansluiting van de secundaire weg type II (rotonde), als de belangrijkste ontsluitingsweg voor Zelzate;
- Beneluxlaan als verbinding tussen Nederland en de Gentse kanaalzone.
- meerdere gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen

Evergem

- ontsluitende wegen:
 - ventweg R4 - Doornzelestraat - Doornzeledries (N463): Evergem (R4) - Kerkbrugge - Doornzele
 - Pastorijstraat - Riemsesteenweg - Kanaalstraat: Ertvelde - Rieme
 - Eindeken - Wippelgem-Dorp - het Ovaal van Wippelgem - ventweg R4 - Kerkbruggestraat (N458): Wippelgem - Kerkbrugge
- wijkverzamelwegen:
 - Burggravenlaan
 - Langerbruggestraat
 - Beekstraat.

10.2. Visie op de milieukwaliteiten

10.2.1. Geïntegreerd milieubeleid als opstap naar duurzame ontwikkeling

Het ROM-project Gentse kanaalzone is bij uitstek een voorbeeld van geïntegreerd gebiedsgericht beleid. Op het vlak van milieu betekent dit dat de gewenste milieukwaliteiten worden bereikt door een samenhang te realiseren tussen de verschillende beleidsdomeinen (economie, ruimtelijke ordening, mobiliteit, leefbaarheid). Omgekeerd zal ieder beleidsdomein bij het nemen van beslissingen rekening houden met de milieu-aspecten. Het uitgebouwde netwerk en overleg in de Gentse kanaalzone zal een belangrijke rol spelen in het realiseren van dit geïntegreerd beleid.

Evenwel wordt met dit geïntegreerd beleid geen integraal beleid beoogd. Niet alle milieuaspecten komen (even sterk) aan bod. Met name focust dit strategisch plan inzake milieu op het wegwerken van de lokale milieuverstoringen. Geluid is daarbij prioritair. Ten aanzien van deze lokale milieuverstoringen is het voor de Gentse regio duidelijk dat de cumulatie van milieuverstoringen een thema is waarover nauwelijks onderzoek of inzicht bestaat. Daarom wordt gesuggereerd aan de Vlaamse overheid om deze complexe problematiek beter in kaart te brengen in een gericht proces van onderzoek, overleg, aanreiken van handvaten en werkinstrumenten om er constructief mee om te gaan en gebiedsgerichte toepassing ervan.

De globale milieubelasting van de lucht-, water- en waterbodemkwaliteit ligt slechts zijdelings in het vizier. Op die terreinen kunnen hogere (Vlaamse, federale en Europese) overheden bij middel van globale maatregelen immers veel effectiever optreden.

10.2.2. Basismilieukwaliteit en remediëring lokale verstoringen

Voor milieuaspecten die lokale verstoringen te weeg kunnen brengen, streven de SRN-partners op actieve en samenwerkende wijze een kwaliteitsverhoging na. Ook hier zijn de wettelijke normen het uitgangspunt, de **basismilieukwaliteit** die overal gegarandeerd moet zijn, ook al kan deze lager zijn dan de gemiddelde kwaliteit die in Vlaanderen wordt gehaald. De inspanningen richten zich hier op verbetering van de gecumuleerde milieuverstoringen en het wegwerken van specifieke situaties die niet door de wettelijke normen zijn gevat (bijv. pieklawaai, geurhinder, ...), en dit prioritair voor geluid en daarnaast voor stof en geur. De huidige situatie, zoals gemeten in de uitgevoerde deelonderzoeken of in de op zeer korte termijn uit te voeren acties wordt hierbij gehanteerd als nulmeting.

Dit streven leidt ertoe dat de bevoegde overheden de dynamiek van bedrijfsvestiging en –vervanging mede pogen aan te sturen vanuit een milieuhygiënische invalshoek. De terreinbeherende instantie maakt in het kader van haar uitgiftebeleid als signaalfunctie gebruik van een instrument voor hinderzonering.



10.2.3. Monitoring en actieplannen

Continue monitoring van de milieukwaliteit - opmaak van een milieubarometer, met accent op lokale milieuverstoringen

In de Gentse kanaalzone gebeurde er reeds een uitvoerige monitoring van de milieukwaliteit (o.a. meetposten VMM). Op basis van deze monitoring wordt een beter inzicht verkregen in de algemene milieuproblematiek en worden passende maatregelen genomen. Evenwel zullen aanvullende metingen (geluid, maar ook geur en stof) noodzakelijk zijn om de **lokale milieuverstoringen op systematische wijze in beeld** te brengen.

Op basis van alle meetgegevens voor de Gentse kanaalzone, de gegevens van het milieuklachtenmeldpunt, ... zal een milieubarometer voor de Gentse kanaalzone worden opgemaakt. Het accent hierin ligt op (de evoluties inzake) geluid, stof en geur.

Een actieplan per verstoringaspect

Voor elk van de lokale verstoringaspecten geluid, stof en geur wordt een actieplan met een mix van maatregelen uitgewerkt en uitgevoerd. Zowel bronaanpak als afschermings- en effectgerichte maatregelen van binnen naar buiten en omgekeerd zitten in een dergelijke mix vevat. Deze waaiers van 'acties in maatwerk' van bedrijven en overheden worden in nauw overleg met alle betrokkenen uitgewerkt. Permanente monitoring van vernoemde drie aspecten in de zes kanaaldorpen en –woonwijk en in de aanleunende stadswijken Meulestede, Oostakker en van Zelzate vormt de basis voor deze aanpak.

Naast de mogelijke verstoringen van bedrijven komt in de aanpak, in de actieplannen en in de monitoring eveneens het verkeersgeluid aan de orde. Een behoorlijke winst inzake vermindering van verkeersgeluid in de woonkernen zal reeds op korte termijn kunnen gehaald worden door het weren van het doorgaande vrachtverkeer (met elektronische vrachtwagensluizen). Bijkomende ingrepen met betrekking tot wegen aan de randen van de dorpen en wijken, daar waar nodig, komen mee in het actieplan geluid.

Aandacht voor verduurzaming van bedrijventerreinen

De verdere uitbouw van duurzame bedrijventerreinen zoals beschreven in hoofdstuk 8 heeft onder meer als doel te komen tot minder milieubelasting. Deze verduurzaming draagt dus bijgevolg bij aan remediëring van lokale verstoringen.

Aandacht voor milieuhygiënische inrichting van de koppelingsgebieden waar nodig

Zoals omschreven in punt 10.1 zal in de inrichtingsplannen voor de koppelingsgebieden waar nodig en mogelijk rekening worden gehouden met een milieuhygiënische inrichting ervan met bermen, schermen, filterende bospartijen, enzomeer. Dit ten behoeve van een verhoging van de leefbaarheid in de kanaaldorpen en –wijken en met het oog op een reductie van de hinder.

Bewonersingrepen in het kader van de waaier aan acties

Met name voor geluidsverstoring is het zinvol een deel van de gecumuleerde geluidsdruk in de woonkernen (en zeker in zonevreemde woningen buiten de woonkernen) mee te laten neutraliseren door toepassing van effectgerichte maatregelen. Akoestische isolatie van nieuwbouwwoningen is een van dergelijke maatregelen die in gemeentelijke (of gewestelijke) stedenbouwkundige verordeningen kan worden opgelegd en waarvoor financiële overheidstussenkomst kan worden voorzien. Ook het inbouwen van aangename achtergrondgeluiden (bijv. klaterend water van fontein) in het openbaar domein of in tuinen kan hiertoe bijdragen.

Actieve opvolging gezondheidsonderzoek

Het gezondheidsonderzoek van het Steunpunt Milieu en Gezondheid is nog steeds lopende. Aangezien de Gentse kanaalzone, samen met de Antwerpse haven, één van de aandachtsgebieden is, worden de resultaten verder opgevolgd, wordt waar nodig een flankerend beleid gevoerd en wordt aandacht besteed aan de communicatie naar bewoners en bedrijven.

10.2.4. Hinder- en risicozonering als ondersteuning van het concessiebeleid

Om mogelijke milieuverstoringen naar de woonkernen in de toekomst makkelijker te kunnen voorkomen en tegelijk de – relatief schaarse – nuttige milieugebruiksruimte voor deze milieuaspecten in de bedrijventerreinen van de Gentse kanaalzone zo optimaal mogelijk te kunnen benutten, wordt de toepassing van een systeem van hinder- en risicozonering belangrijk. Deze moet het Havenbedrijf Gent GAB als concessieverlener en zo mogelijk ook particuliere ontwikkelaars een instrument bieden om op een makkelijke en transparante wijze de eventuele impact op de omliggende woonkernen qua hinder en risico bij de inplanting van nieuwe types van activiteiten of uitbreidingen/herstructurerings van bestaande bedrijven te signaleren.

Voor deze hinderzonering bij concessieverlening werken de SRN-partners op zeer korte termijn een praktisch en vlot hanteerbaar instrument uit. Zodra dit beschikbaar is, wordt het **hinderzoneringinstrument als eerste informatieve stap worden toegepast**, zodat het Havenbedrijf Gent GAB makkelijk kan oordelen of er voor de betrokken activiteiten op een

bepaalde plek problemen te verwachten zullen zijn of niet. Voor de risicozonering wordt zoals verderop in dit hoofdstuk beschreven het uitgewerkte **systeem uit het Ruimtelijk VeiligheidsRapport op planniveau toegepast**, zowel voor bedrijvigheid als voor woonkernen en kwetsbare locaties.

Wanneer bij de concessieverlening of toewijzing bij het Havenbedrijf twijfel ontstaat over een bepaalde locatie voor een bepaald bedrijf omwille van mogelijke verstoring in een naastgelegen dorp die niet of moeilijk met brongerichte ingrepen zou kunnen worden vermeden (hetgeen bij een goed instrument kan voorkomen, maar veeleer uitzonderlijk zal zijn) wordt een voorafgaandelijk informeel overleg tussen bedrijf, Havenbedrijf en vergunningverlenende instanties opgezet.

10.2.5. Samenwerking en overleg tussen overheid, bewoners en bedrijven

Er wordt van uitgegaan dat alle bedrijven in de Gentse kanaalzone over de noodzakelijke milieuvergunningen beschikken en dat zij zich aan de opgelegde milieuvorwaarden houden. Complementair hieraan wordt het milieubeleid gestoeld op samenwerking en overleg tussen overheid en bedrijfsleven. Waren voorheen de relaties gebaseerd op regulering, in de toekomst worden stimulering en samenwerking belangrijk. Deze veranderende houding tussen overheden en bedrijven impliceert ook veranderende rolopvattingen. De vergunningverlenende ambtenaren veranderen van "opleggers van regels en voorschriften" meer en meer in adviseurs van bedrijven. Samen met bedrijven worden doelmatige oplossingen gezocht voor milieuvraagstukken.

Zelfs wanneer bedrijven voldoen aan de vergunningsvoorwaarden kunnen er problemen optreden, bijvoorbeeld wanneer verschillende vormen van hinder tegelijkertijd optreden (cumulatie van de milieuverstoringen). Op basis van een toenemend vertrouwen tussen overheid en bedrijfsleven worden voor die locaties waar conflicten optreden tussen het bedrijfsleven en de stedelijke functie werkgroepen opgericht. Overheid, bedrijfsleven en bewoners werken er samen aan een oplossing voor milieuproblemen. Deze openheid en openbaarheid over gevoelige thematieken is belangrijk om het streven naar duurzame ontwikkeling blijvend en op een gedragen wijze aan te houden. Ze dragen ook bij tot wederzijdse (h)erkenning van de problemen en van de gedane inspanningen en verbeteren daardoor het subjectieve aanvoelen van sommige verstoringen en van de beleving van het leefklimaat bij bewoners.

Het milieuklachtenmeldpunt dat in de Gentse kanaalzone in 2002 werd opgericht is een ander voorbeeld van samenwerking tussen bewoners, overheid en bedrijven. De werking ervan wordt verdergezet.

10.2.6. Vertaling naar specifieke hinderaspecten

Geluid

Wat betreft de geluidsniveaus in de Gentse kanaalzone wordt er naar gestreefd de kanaaldorpen en -wijken geen hogere geluidsniveaus in open lucht te laten ondervinden dan de normen opgenomen in VLAREM.

Indien elk bedrijf op zich wel aan de normen voldoet, maar door de aanwezigheid van meerdere bedrijven gecumuleerd de geluidsnormen niet kunnen worden gehaald zal in overleg tussen

bewoners, bedrijven en overheid worden gezocht naar mogelijkheden voor vermindering van de geluidsoverlast.

De hinderzonering kan een belangrijke signaalfunctie vervullen in het voorkomen of beperken van geluidshinder afkomstig van industriële activiteiten. Samen met de inrichting van koppelingsgebieden en verkeersmaatregelen zoals de scheiding van het vracht- en woonverkeer wordt naar een vermindering van de gecumuleerde geluidshinder gestreefd.

Op het vlak van de geluidshinder door wegverkeer wordt door een geschikte routebepaling en een scheiding van het vracht- en woonverkeer naar een vermindering van de geluidshinder gestreefd (zeker in de kern van Rieme). Verder zijn (in het bijzonder voor de R4-oost en de R4-west en de N474) effectgerichte maatregelen mogelijk zoals geluidsarm asfalt, lokale begrenzing van de maximale snelheid, streven naar een gelijkmatige doorstroming en het plaatsen van geluidswallen of -schermen. Deze vullen de lokale insleuvingen aan.

In uitvoering van de richtlijn omgevingslawaai zal moeten nagegaan worden of de opmaak van een geluidsbelastingkaart voor het projectgebied noodzakelijk zal zijn. Indien hiertoe een beslissing komt van de Vlaamse regering, zal dit mee moeten opgenomen worden in het actie- en maatregelenprogramma.

Geur

Wat betreft geur is er in VLAREM (nog) geen specifieke normering opgenomen. In het kader van het Vlaams milieubeleidsplan wordt hier echter wel aan gewerkt. In het kader van het actieplan geur zal een werkbaar systeem voor de Gentse kanaalzone worden uitgewerkt. De potentieel geurhinderlijke bedrijven in de Gentse kanaalzone zijn in beeld gebracht, alsook de omvang van hun hinder. Door continu overleg met de bedrijven worden mogelijke maatregelen besproken, getoetst op hun haalbaarheid en geïmplementeerd.

Grof stof

Alhoewel de Vlare-normen veelal niet mee worden overschreven, is er nog steeds stofhinder in de Gentse kanaalzone, in het bijzonder in Desteldonk en Oostakker. Ook voor een aantal bedrijven kan stofneerslag hinderlijk zijn. Deze hinder is vooral te wijten aan de neerslag van grof stof. Op het vlak van deze hinder zal door overleg met de betrokken bedrijven worden gepoogd hen aan te zetten tot het nemen van maatregelen om het wegwaaien van grondstoffen tegen te gaan.

Daarnaast wordt onderzocht of er een correlatie bestaat tussen stofhinder en stofimmissie. Ondertussen blijft de bestaande (sinds 1988) grof stof-monitoring behouden.

10.2.7. Vertaling naar externe veiligheidsrisico's

De externe veiligheidsrisico's van Seveso-inrichtingen worden continu gevolgd. Ze worden getoetst aan de in Vlaanderen gehanteerde risicocriteria. Ook voor het transport van gevaarlijke stoffen in de Gentse kanaalzone worden de externe veiligheidsrisico's zo beperkt mogelijk gehouden.

Voor de Seveso-inrichtingen worden bij de projectontwikkeling en locatiekeuzen en eventueel bij de vergunningopmaak en –behandeling de risico- en veiligheidszonerings uit het Ruimtelijk VeiligheidsRapport (RVR) op planniveau toegepast. *Kaarten 4 en 5 geven deze zonerings weer.*

- De verdere invulling van de Gentse kanaalzone (de inplanting of wijziging van bedrijven met gevaarlijke stoffen) gebeurt overeenkomstig de vastgestelde risicozonering.
- Bijkomende woongebieden en kwetsbare locaties worden enkel in de vastgestelde veiligheidszones toegelaten.

Afwijkingen hiervan kunnen enkel mits een bijkomende, meer gedetailleerde kwantitatieve risicoanalyse, en bij voorkeur niet voor bijkomende woongebieden en kwetsbare locaties.

Voorliggend RVR wordt mogelijks geactualiseerd in functie van de aanwezige groepen van zonevreemde woningen buiten het afgebakende zeehavengebied. De nieuwe risicocriteria van de Vlaamse overheid houden immers rekening met groepen van zonevreemde woningen.

Daarnaast wordt gewerkt, op initiatief van de daartoe bevoegde overheid, aan een net van routes voor gevaarlijk transport waarbij de risico's voor woningen en andere gevoelige functies voor ongevallen met gevaarlijke stoffen worden geminimaliseerd.

Indien risicocriteria met betrekking tot gebieden met woonfuncties en gebieden met kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingsinstellingen) worden overschreden, zal de bevoegde overheid (laten) nagaan welke maatregelen kunnen worden genomen.

Als bijzonder aspect in het beperken van de externe veiligheidsrisico's worden bij alle nieuwe bedrijventerreinen in de kanaalzone de waterhabitats preventief afgeschermd tegen incidentele vrijzettingen van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld door opvang van lekvloeistoffen, verontreinigd bluswater, ...).

10.2.8. Vertaling naar het aspect bodem

Brownfields zijn verlaten (braakliggende) of onderbenutte (voormalige) industriële terreinen of sites, waar de expansie of ontwikkeling ervan wordt bemoeilijkt door de (mogelijke) aanwezigheid van bodemverontreiniging of bodembedreigende activiteiten. Toch beschikken deze gronden over een actief potentieel voor hergebruik en ontwikkeling in de ruimste zin (nieuwe industriezone,...). Door de hervalorisatie kan de sanering van een terrein aangepakt worden. Binnen de Gentse kanaalzone zullen dergelijk projecten gestimuleerd worden. Een afgewerkt voorbeeld is alvast de sanering van het voormalige stort La Floridienne bij de ontwikkeling van het Kluisendokcomplex, de ontwikkeling van de brownfield ten oosten van Klein-Rusland is een toekomstig voorbeeld.

Het nieuwe instrument van de brownfieldconvenant zal hiervoor (en ruimer vermits het niet alleen op blackpoints toepasbaar is) op actieve wijze worden benut.

10.3. Visie op de natuurwaarden

Zoals de visie op de geïntegreerde en duurzame ontwikkeling van het gebied (hoofdstuk 7.2) aangeeft, wordt gestreefd naar het behoud en de versterking van natuurwaarden in de natuur- en cultuurhistorische laag van de Gentse kanaalzone. Daarbij staat een pro-actieve inrichting van robuuste habitats voor de vastgestelde beschermde vogelpopulaties op passende plaatsen in de kanaalzone en in de omgeving ervan voorop. Deze aanpak dient zowel de natuurwaarden als de havenontwikkeling de nodige kansen en rechtszekerheid te bieden. De stuifzandrug Rostijne en de aanwezige valleien zijn daarvoor belangrijke aangrijpingspunten. Om tot de

noodzakelijke ecologische samenhang te komen, wordt tussen de robuuste habitats een minimaal net van ecologische stapstenen en verbindingen doorheen de kanaalzone, ook doorheen het zeehavengebied, tot stand gebracht. Met dit geheel wordt tegemoet gekomen aan de hedendaagse natuurwetgeving en in het bijzonder aan de instandhoudingsdoelstellingen die de wetenschappelijk vastgestelde standstill voor de beleidsrelevante habitats en soorten (natuurbehoudoelstellingen uit de studie) als wenselijke doelstellingen vertalen. De verbindingen en stapstenen van dat gehele netwerk die binnen het zeehavengebied zijn gelegen vormen samen de ecologische infrastructuur; deze is op zijn beurt een invulling van de RSV-bepaling terzake. **Deze ecologische infrastructuur is dus een onderdeel van het ruimere ecologische netwerk; de ecologische infrastructuur bevindt zich volledig binnen het zeehavengebied.**

Zoals aangegeven in punt 5.3 biedt de uitgevoerde studie 'opmaak van een inventaris van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone ter voorbereiding van de afbakening van de ecologische infrastructuur' (2006) een grondig overzicht van de natuurwaarden binnen de Gentse zeehaven en zijn daaruit concrete natuurbehoudoelstellingen afgeleid.

Voor de instandhouding van alle beleidsrelevante soorten van internationaal, Vlaams of regionaal belang binnen de Gentse kanaalzone, met name binnen het zeehavengebied en de valleien van Kale en Moervaart daarbuiten, blijkt een ecologisch netwerk van ruim 200 ha nodig. De aanwezige bossen in het zeehavengebied en een extra niet-bevriezende groot watervlak als rustplaats voor overwinterende vogels bij extreem lage temperaturen zijn hier niet inbegrepen. Om zowel de natuurwaarden als de havenontwikkeling in de Gentse kanaalzone mogelijkheden en rechtszekerheid te geven, is **het realiseren van een ecologisch netwerk van 205 ha een uitdrukkelijke doelstelling in het kader van dit strategisch plan.** Een dergelijk netwerk omvat ca. 72 ha open water, ca. 24 ha rietland, ca. 80 – 100 ha poldergebied, ca. 16 ha zandig kaal terrein, ca. 2 ha zeggenvegetatie en ca. 5 km oevervegetatie van niet-vervuilde waterlopen.

Uiteraard moet de oppervlakte van reeds eerder geplande en gerealiseerde natuurcompensatieprojecten in mindering kunnen worden gebracht van de totale oppervlakte-doelstelling, tenminste voor zover deze gebieden :

- gelegen zijn binnen het studiegebied, en
- effectief een bijdrage leveren aan de borging van natuurbehoudoelstellingen; en
- qua ligging mee opgenomen en gevalideerd kunnen worden in het netwerk, hetzij als kerngebied, stapsteen of corridor.

10.3.1. Elementen van het ecologisch netwerk

Volgende elementen vormen samen het noodzakelijke en gewenste ecologisch netwerk in de Gentse kanaalzone.

Kerngebieden of 'robuuste natuur'

Dit zijn aaneengesloten 'grote' gebieden met een belangrijke natuurwaarde. Een kerngebied heeft een zodanige omvang zodat een soort in staat is er een stabiele populatie te vormen. De grootte, vorm en ligging ervan hangen af van de individuele oppervlaktebehoefte en de leefeigenschappen van de soort, maar een voldoende omvang (ordegrootte een tiental hectaren) is toch noodzakelijk. De gebieden met robuuste natuur nabij het zeehavengebied zijn in deze betekenis te beschouwen als grote kerngebieden; kerngebieden kunnen echter ook gelegen zijn

binnen de zeehaven (als permanent onderdeel van de 'ecologische infrastructuur in het zeehavengebied').

Corridors en stapstenen

Naast de grotere kerngebieden zijn ook verbindingzones van belang die zorgen voor het noodzakelijke raamwerk en connectiviteit tussen de kerngebieden. Stapstenen zijn vlakvormige landschapselementen met een dusdanige omvang en natuurwaarde dat de beoogde soort er zich in kan voortplanten. Deze stapstenen zijn relatief klein (tot ongeveer 2 à 3 ha) en slechts geschikt als tijdelijke overleving van deze soort zoals in de moeraszones. De corridors worden gevormd door voldoende brede bermen, taluds, beboste stroken en waterlopen die zo worden ingericht dat ze een ecologische verbinding mogelijk maken en aansluiten op de kerngebieden of stapstenen. Evident leveren deze corridors en stapstenen maar een bijdrage als ze effectief relevant zijn voor het netwerk.

Aansluitend dient een onderscheid gemaakt te worden tussen die natuurwaarden die een permanent karakter hebben en deze die tijdelijk zijn.

Permanent

Het is aangewezen om in de kerngebieden de permanente instandhoudingsdoelstellingen te realiseren. De corridors en stapstenen ('ecologische infrastructuur in de zeehaven') noodzakelijk voor de connectiviteit van het netwerk kunnen een (relatief) permanent karakter hebben in het geval ze thans of in de toekomst, na herbestemming of aanduiding in een voorschrift, gelegen zijn in een niet-economische bestemming zoals gebieden met een bufferende bestemming of detaillerende bestemmingen van koppelingsgebieden of langsheen infrastructuren (wegbermen, ...) in een economische bestemming.

Tijdelijk

In het geval de corridors en stapstenen gelegen zijn op bedrijvenpercelen in een paarse bestemming hebben ze een tijdelijk karakter. Deze ecologische infrastructuur op privé-gronden is te beschouwen als "extra" en dus ter versteviging van het ecologisch netwerk en ter ondersteuning van de instandhoudingsdoelstellingen. Deze worden gerealiseerd op vrijwillige basis en kunnen, rekening houdend met de specifieke soortenwetgeving (bijv. geen vogelnesten vernietigen tijdens de broedperiode) te allen tijde worden aangesneden zonder dat hierdoor de instandhoudingsdoelstellingen verhinderd worden. In afwachting van een permanente inrichting kunnen deze gronden tijdelijk wel een bijdrage aan de totale oppervlakte leveren.

10.3.2. Principes voor een concrete uitwerking van het ecologisch netwerk

Voor de ruimtelijke vertaling van de instandhoudingsdoelstellingen en het ecologisch netwerk wordt geopteerd voor een **combinatie van de drie scenario's** voor de zoektocht naar mogelijke **kerngebieden** van dit ecologisch netwerk die in de studie zijn uitgewerkt. Deze combinatie vertrekt vanuit het ecologisch optimum dat grote, aaneengesloten gebieden nastreeft.

Een combinatie van kerngebieden binnen en buiten het huidige havengebied

Een eerste onderzocht scenario, waarbij gekeken is hoe en in welke mate de natuurbehoudsdoelstellingen binnen het huidige havengebied kunnen geborgen worden, fungeert alleen als beginpunt. Indien volledige abstractie zou worden gemaakt van bestaande haven- en andere

economische ontwikkelingsplannen, is momenteel de nodige ruimte in het havengebied nog steeds aanwezig op locaties die tot op heden belangrijke natuurwaarden huisvesten en op bestaande open ruimten die momenteel nog ruimtelijke potenties voor natuurontwikkeling bieden. Gelet op de economische ontwikkelingsperspectieven van de haven, is het echter wenselijk het merendeel van deze locaties op korte of langere termijn effectief voor economische activiteiten te benutten. De meerderheid van die locaties zullen hoogstens tijdelijk als onderdeel van de ecologische infrastructuur kunnen functioneren. Alleen sommige locaties in koppingsgebieden of stapstenen die aansluiten bij of combineerbaar zijn met infrastructuren (oeveren, bermen, laguneringsvelden, ...) zijn zinvol om voor langere tijd of permanent mee in het ecologisch netwerk te worden opgenomen; ruw geraamd beslaat dit soort locaties in het zeehavengebied ca. 50 ha en op lange termijn (na afwerking van de gipsberg) ca. 70 ha en volstaan zij dus niet om de natuurbehoudoelstellingen blijvend te realiseren. Er wordt in dit strategisch plan dan ook voor geopteerd **dit scenario zo maximaal mogelijk te volgen, voor zover het combineerbaar is met het zuinig ruimtegebruik in een compacte haven**. Op vrij korte termijn zal er evenwel nood zijn om toevlucht te zoeken tot **gebieden buiten het zeehavengebied om te allen tijde de instandhoudingsdoelstellingen te borgen en de verdere havenontwikkeling in volle rechtszekerheid verder te ontplooiën**.

In die zin heeft de studie in twee andere scenario's gekeken in welke mate Moervaart en Kalevallei de natuurbehoudoelstellingen kunnen borgen. De belangrijkste conclusie van deze oefening is dat beide gebieden als men ze volledig benut (dit is ruimer dan de huidige R.U.P.-voorschriften toelaten) ieder op zich voldoende oppervlakte en potentieel hebben om de totale natuurbehoudoelstellingen – zowel kwantitatief als kwalitatief – te borgen. Ook de Stad Gent heeft hierrond (voor Moervaart) onderzoek verricht.

Binnen de R.U.P.-voorschriften voor de Kalevallei (afbakenings-R.U.P. van het grootstedelijk gebied) is het slechts mogelijk een deel van de instandhoudingsdoelstellingen te borgen. Daarenboven wordt natuurontwikkeling in de Kalevallei bemoeilijkt door een aantal factoren (archeologie, reliëf, ...). Bij de inrichting van de Kalevallei als robuuste natuurhabitat dient sowieso een maximale afstemming te gebeuren met de gemeente Evergem en AROHM – Cel Monumenten en Landschappen. Zowel het afbakenings-R.U.P. van het grootstedelijk gebied als het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Evergem laten evenwel de uitbouw van een robuuste natuurhabitat in een gedeelte van de Kalevallei toe; het gemeentelijk structuurplan geeft zinvolle nadere aanduidingen over de meest geschikte delen. De verbinding naar het zeehavengebied kan langs de eveneens in het gemeentelijk structuurplan geselecteerde natuurverbinding van de Kale verlopen.

Om van nu af de nodige garantie op rechtszekerheid voor de gehele kanaalzone in te bouwen, wordt ervoor geopteerd zo mogelijk robuuste natuurhabitats in (delen van) de **gebieden Kalevallei en Moervaart** te ontwikkelen. Voor de Moervaart komt hiervoor naast het hoofddeel op Gents grondgebied ook het aanleunende deel met natte weilanden in Lochistri in beeld voor onderzoek.

Nader gericht onderzoek moet de specifieke locaties en inrichting binnen deze twee buiten het zeehavengebied uitwijzen. Hierbij dient rekening gehouden met volgende randvoorwaarden voor een goed ecologisch functioneren van deze kerngebieden :

- elk habitattype heeft bepaalde biotische en abiotische kenmerken. Zo vereist bijv. het habitat 'ondiep open water' permanent natte gebieden waarvan het jaar rond minimaal 80 % open water moet blijven. Om te kunnen fungeren als volwaardig habitat moet de aaneengesloten oppervlakte minimaal ongeveer 10 ha zijn. Zo komen bijv. bepaalde vogels maar tot broeden in de nabijheid van water. Dit betekent concreet dat de broedbiotopen van bijvoorbeeld de zwartkopmeeuw (zandig terrein) en de Bruine Kiekendief (rietland) steeds aan de rand van een ondiepe plas moeten worden ingericht;

- functionaliteit van het netwerk en het tegengaan van versnippering. Hoe meer aaneengesloten de oppervlakte is, hoe aantrekkelijker ze zal zijn voor vogels (zowel broedvogels als doortrekkers), andere dieren en planten. Kerngebieden dienen in ordegrootte minstens 10 ha groot te zijn;
- zo dient het landbouwgebied met concentratie aan kleine landschapselementen (80 à 100 ha) één aaneengesloten en extensief gebruikt gebied te zijn met een deel rietland er op aansluitend.

Dit gericht onderzoek zal in overleg met de gemeenten gebeuren en hierbij zal rekening gehouden worden met de aanbevelingen uit de landbouwstudie.

Louter op basis van de abiotische voorwaarden van de onderscheiden plekken en gebieden komen volgende potenties naar voor :

Voor het borgen van instandhoudingsdoelstellingen in het zeehavengebied (incl. de koppelingsgebieden):

Deelgebied	Potentieel te realiseren oppervlakte
Klein-Rusland-west en omgeving (Callemansputte, gipsberg)	16 ha zandig terrein 10 ha open water 5 ha rietland

Voor het borgen van instandhoudingsdoelstellingen in de kanaalzone, buiten het zeehavengebied:

Deelgebied	Potentieel te realiseren oppervlakte
Moervaart	40 à 65 ha open water 10 à 20 ha rietland 90 ha landbouwgebied met concentratie aan KLE's
Kalevallei	90 ha landbouwgebied met concentratie aan KLE's of 65 ha landbouwgebied met KLE's en 10 ha rietland en 15 ha open water

Som van de potenties

Habitat	Zoekzone
Open water	100 ha
Rietland	48 ha
Zandig terrein	19 ha
Landbouwgebied	155 ha

Hypothese van kerngebieden en stapstenen

Uit de verschillende oefeningen die deskundigen reeds gemaakt hebben om de noodzakelijke habitats en hun oppervlakten te lokaliseren en rekening houdend met de bestemmingen die voor sommige gebieden reeds in het afbakenings-R.U.P. zijn vastgelegd, komt volgende verdeling over de kerngebieden als vermoedelijk meest optimale en haalbare naar voor. Nader gericht onderzoek kan deze **hypothese** bevestigen of bijstellen en aanvullen met de elementen van lager niveau. Volgende habitats kunnen in volgende drie kerngebieden tot ontwikkeling worden gebracht :

- in Moervaart : ca. 55 à 65 ha open water en ca. 10 à 20 ha rietland (belangrijk kerngebied);
- in Kalevallei : ca. 80 ha (extensief) landbouwgebied met concentratie aan kleine landschapselementen en ca. 10 ha rietland;

- in koppelingsgebied Klein-Rusland-west : ca. 7 ha open water en ca. 3 ha rietland, eventueel aangevuld met ca. 10 ha waterplassen in Callemansputte zolang hier lagunering plaats vindt en/of na de afwerking ervan en op termijn aangevuld met een droog zandig terrein op de afgewerkte gipsberg en met bossen op zijn flanken.

Kleinere habitats vormen belangrijke verbindende stapstenen binnen het zeehavengebied, zoals de ruigte ten zuiden van Doornzele, een rietland naast de Kiekenbossen in de Kalevallei, een gedeelte van de ruigte en het bos naast de koeltoren aan Moervaart, de nieuwe rietlanden in de natuurlijke buffer van Desteldonk-noord, de oeverstrook van Avrijevaart. Zandig kaal terrein (ca. 15 ha) kan in afwachting van de afwerking van de gipsberg nog een aantal jaren ook als een stapsteen op een van de voormalige storsten ten noorden van Rodenhuizedok in het zeehavengebied aanwezig zijn.

Uitdrukkelijk wordt onderstreept dat deze hypothese vanuit het concrete onderzoek en overleg nog kan worden bijgesteld.

Indien deze hypothese wordt bevestigd, kunnen de delen in Kalevallei binnen het bestaande R.U.P. gerealiseerd worden en worden de delen in Moervaart vanuit het strategisch plan als sterke suggestie naar het gewestelijk planningsproces voor het buitengebied van het Waasland aangereikt.

Een bijzonder element in de grotere habitats die (zoals reeds aangegeven, bovenop de vooropgestelde 205 ha) noodzakelijk zijn om de instandhoudingsdoelstellingen te garanderen, betreft grotere niet-bevriezende wateroppervlakten als rustgebied voor overwinterende watervogels in perioden van extreem lage temperaturen, een functie die momenteel nog door de weinig gebruikte noordzijde van Rodenhuizedok wordt opgenomen. Evident zal deze functie verder mee door meerdere, rustige delen van het kanaal en de dokken verspreid in de haven worden opgenomen. Aanvullend wordt geopteerd de watervlakken van de spaarbekkens van Kluisen in te schakelen.

Verbindingen tussen kerngebieden en stapstenen

Tussen de kerngebieden en stapstenen uit de gecombineerde scenario's worden de essentiële verbindingen gevrijwaard en/of uitgebouwd/versterkt. In principe gebeurt dit bij middel van permanente ecologische infrastructuur, zodat het ecologisch netwerk te allen tijde voldoende robuust kan functioneren. Een connectiviteitsstudie zal nadat de kerngebieden zijn afgebakend uitwijzen welke essentiële verbindingen noodzakelijk zijn om die volwaardige functionaliteit van het netwerk te verzekeren. Indien uit deze studie blijkt dat er desgevallend nood is aan bijkomende verbindingengebieden dan dienen deze in het kader van zuinig ruimtegebruik zodanig ingericht te worden dat hun oppervlakte in de totale oppervlakte-doelstelling opgenomen wordt, zodat deze niet leiden tot bijkomende ruimteclaims (bovenop de 205 ha). Dit is door de overlap van sommige habitattypes voor sommige soorten mogelijk zonder het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen in het gedrang te brengen.

Essentiële verbindingen die thans uit de uitgevoerde onderzoeken naar voor komen zijn Molenvaardeken en Avrijevaart, de pijpleidingenstrook langs R4-oost, een oever van Moervaart tot tegen het kanaal en de overige delen van de natuurlijke buffer in het koppelingsgebied Desteldonk-noord.

Inpassing in de beleidscontext

Bij de uitwerking van de voorstellen voor dit ecologisch netwerk en bij de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen wordt / is rekening gehouden met de selectie in het provinciaal ruimtelijk structuurplan, buiten het zeehavengebied, van een aantal natuurverbindingengebieden

(Sint-Elooispolde, Ertvelde, Bosgebied Arcelor-Gent) en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang (Avrijevaart-Burggravenstroom, het Molenvaardeken-Sleidingvaardeken, Moervaart).

De uitwerking van dit ecologisch netwerk zal de huidige, weinig werkbare perceelsgerichte soortenbescherming doen verschuiven naar een gebiedsgerichte soortenbescherming met gegarandeerde rechtszekerheid voor alle partners in het gebied.

Tevens zal hierdoor op dit punt voor het geheel van de Gentse kanaalzone pro-actief worden voldaan aan de nieuwe EU-milieuaansprakelijkheidsrichtlijn die in maart 2007 in werking is getreden.

10.3.3. Stapsgewijze verdere detaillering van het ecologisch netwerk

Nader onderzoek aan de hand van de a-biotische kenmerken van de vier vernoemde gebieden, hun landschappelijke en erfgoedwaarde, hun actueel belang voor de bestaande landbouwbedrijven (landbouwstudie) zal de precieze keuze en aflijning van de kerngebieden aangeven. De connectiviteitsstudie zal de noodzakelijke stapstenen en verbindingen binnen het ecologisch netwerk detecteren. Eens de kerngebieden en de verbindingen zijn bepaald en de fasering van de ontwikkeling ervan duidelijk is, zullen de SRN-partners een afsprakenmatrix en een financieringsmatrix opmaken.

Bij dit hele proces worden de haveneconomische, natuur- en landbouwsectoren en -instanties permanent betrokken.

10.3.4. Bossen en boscompensatie

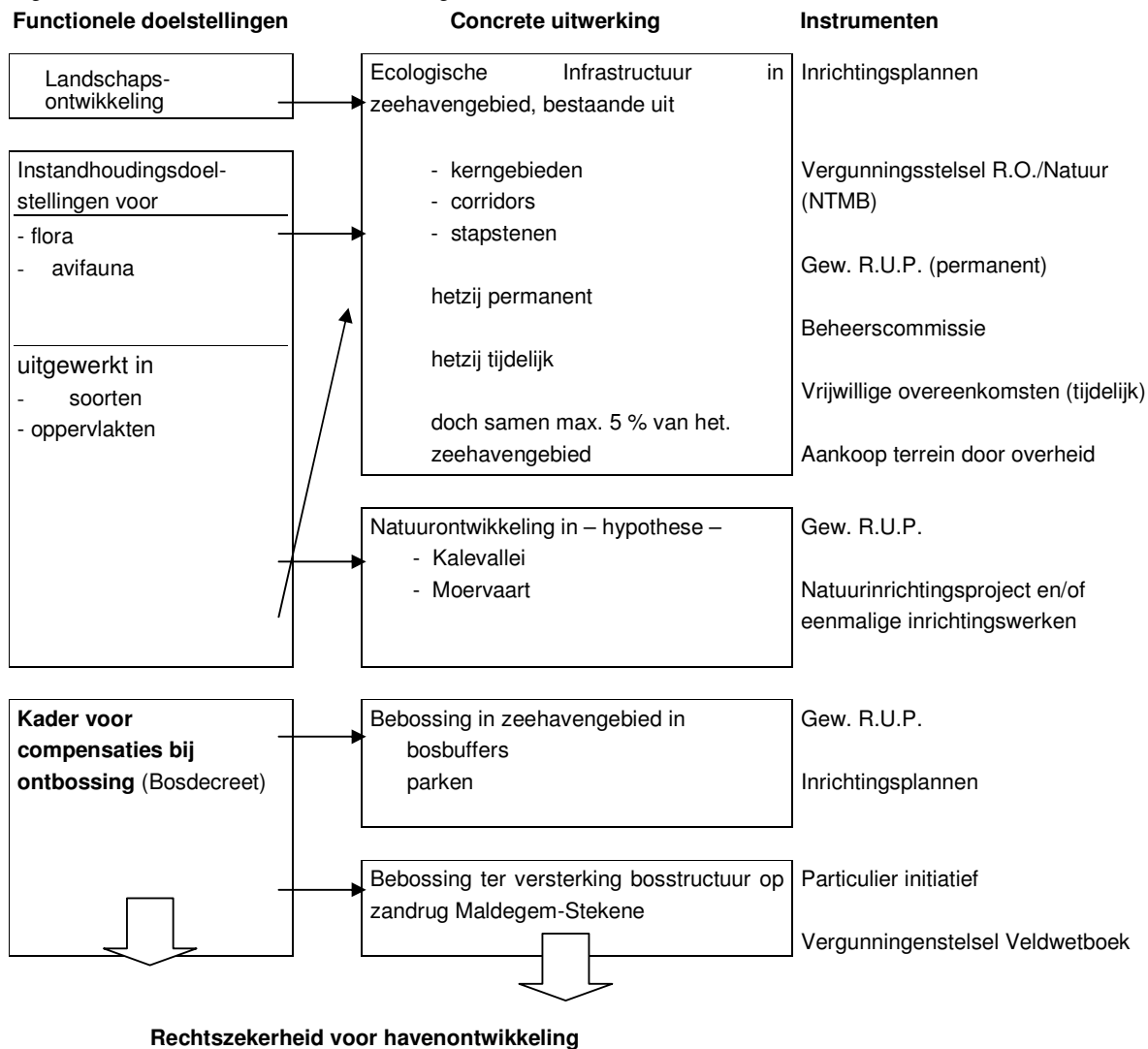
Onderzoek van de bevoegde administratie geeft aan dat in uitvoering van de compensatieplicht volgens het Bosdecreet ca. 6 ha compenserend bos dient aangeplant.

Bij de verdere uitbouw en inrichting van het zeehavengebied kan bebossing een belangrijke rol en meerwaarde bieden in de (nieuw) bestemde en in te richten buffers en parken in de koppelingsgebieden. De aanleg van beboste bermen op geschikte plekken kan hier mogelijk een bijdrage leveren aan de akoestische demping die volgens de nota-plan-MER op een aantal plaatsen naar woonkernen toe noodzakelijk is; onderzoek zal aantonen in welke mate dit het geval kan zijn. Indien dergelijke beboste bermen een significante verbetering van het akoestisch klimaat kunnen bewerkstelligen, worden deze in functie van de leefbaarheid van de woonkernen echter het best zo snel mogelijk aangeplant. Voorts liggen er aansluitend bij het studiegebied heel wat mogelijkheden om de bestaande bosstructuur op de zandrug Maldegem – Stekene en aanvullend de twee oostelijke groenpolen rond Gent (Oud-Vliegveld Oostakker en Gentbrugsemeersen) te versterken. Boscompensatie kan in de regel echter pas worden uitgevoerd ter gelegenheid van het rooien van het bestaande bos. Tenzij de bevoegde minister voor de collectieve aanpak in de Gentse kanaalzone met voorafgaandelijke boscompensatie akkoord gaat, wordt er dan ook in dit strategisch plan voor geopteerd eerder de nadruk te leggen op het benutten en realiseren van deze opportuniteiten op de stuifzandrug (versterking Kloosterbos) en in de groenpolen, eerder dan op het al dan niet van kracht zijn of het al dan niet verlenen van een ontheffing van de boscompensatieplicht. Indien voorafgaande boscompensatie wordt toegestaan, geniet de snelle aanplanting van de bestemde boszones in de koppelingsgebieden de voorkeur. Indien voorafgaande boscompensatie niet wordt toegestaan, zal de bevoegde administratie in overleg met de betrokken actoren de meest wenselijke locaties binnen de stuifzandrug en de groenpolen aanduiden, zodat deze percelen in ieder geval reeds voor de boscompensatie kunnen worden gevrijwaard en voorbereid.

10.3.5. Beleidskader

Het voorstel van beleidskader voor de ecologische infrastructuur in de Gentse kanaalzone dat de studie aanreikt wordt bij de verdere aanpak als leidraad gehanteerd. Dit kader vertrekt vanuit de verschillende functionele doelstellingen inzake landschap, natuur en bos die door het ecologisch netwerk moeten worden ingevuld. Vervolgens wordt bij elke doelstelling het meest relevante instrumentarium gekaderd en geconcretiseerd.

Figuur 7 Beleidskader inzake ecologische infrastructuur



Uit dit kader blijkt duidelijk dat de ecologische infrastructuur binnen de Gentse kanaalzone een belangrijke bijdrage kan leveren tot de drie vooropgestelde functionele doelstellingen. Eveneens wordt in dit kader de reguliere natuurontwikkeling in de gebieden met robuuste natuur als een noodzakelijk complementair instrument beschouwd en niet als een volledige vervanging voor de ecologische infrastructuur binnen het havengebied.

11. Gewenste ruimtelijke structuur van de Gentse kanaalzone

De visie-elementen die in voorgaande hoofdstukken zijn geformuleerd, worden in dit hoofdstuk ruimtelijk vertaald en gebundeld tot een samenhangend geheel.

11.1. Landschapsopbouw

Het uitvoeringsproject 'Landschapsopbouw' (WES, 2000) stelt voor het geheel van de kanaalzone een landschapsconcept en een reeks inrichtingsprincipes voor en detailleert deze, past deze toe in twee strategische projecten. Volgende van deze visie- en conceptelementen worden in dit strategisch plan meegenomen.

- Op de twee lagen in het landschap van de kanaalzone, de natuur- en cultuurhistorische laag en de maritiem-industriële laag, wordt de casco-benadering toegepast. Voor beide lagen worden het raamwerk (landschappelijk structurerend en duurzaam) door de verzamelde actoren op relatief korte termijn vorm gegeven en zijn de gebruiksruimten (flexibel invulbaar en minder landschapsbepalend) door individuele initiatiefnemers (bijv. bedrijven) aanvullend in te vullen wanneer het hen past.
- Voor de verschillende landschapstypes in beide lagen worden volgende conceptelementen gehanteerd :
 - voor de woonlandschappen: hoofdstraten als ruggengraat; versterkte lineaire woondorpen; gebufferde woondorpen en -wijken ten opzichte van de bedrijvenfunctie en infrastructuren; kanaaldorpen met een band naar het water; dorpen en woonwijk met een voelbare band naar de open ruimte;
 - voor de werklandschappen: ruimtelijk samenhangende en kwaliteitsvol ingerichte regionale bedrijventerreinen; imagorijke bedrijfsgebouwen op zichtlocaties; verzorgd contactvlak tussen het zeehavengebied en de hoofdwegen; een nieuwe functioneel-ruimtelijke structuur in het werklandschap; front van bedrijfsgebouwen langs het zeekanaal; bakens als herkenningspunten in de kanaalzone;
 - voor de koppelingslandschappen: koppelings- en buffergebieden als overgang tussen woon- en bedrijvenfunctie; versterkte bosstructuur op stuifzandrug; koppelings- en bufferingsgebieden als versterking van de natuurlijke structuur; netwerk van overgangsgebieden als een ruimtelijk samenhangende structuur;
 - voor de infrastructuurlandschappen: hoofdwegen ruimtelijk geïntegreerd; knooppunten als geïntegreerde poorten tot de kanaalzone; knooppunten als beelddrager;
 - voor de openruimte-landschappen: regionale bedrijventerreinen duidelijk begrensd; een versterkte landschapsstructuur in het openruimte-landschap.

Inrichtingsprincipes zijn in detail per landschapstype aangegeven.

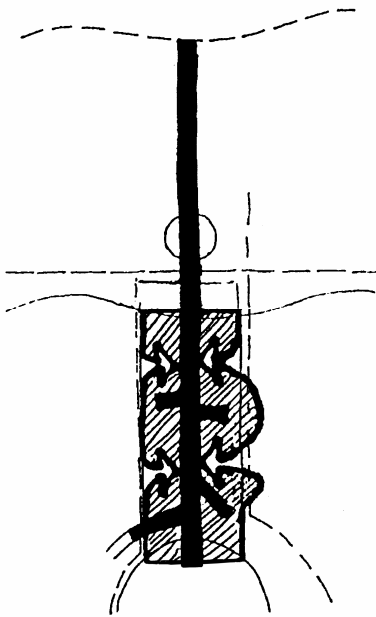
Voor twee strategische projecten, Doornzele-zuid/voormalig Rodenhuizetracé en Rieme-noord, zijn landschapsstructuurschetsen en inrichtingsconcepten uitgetekend. Deze geven o.m. een invulling van de betrokken koppelingsgebieden en van de landschappelijke inpassing van de bakens van de grote rotonde op R4-west aan het ovaal van Wippelgem en van de gipsberg aan Rieme. Deze schetsen en concepten (zie betreffende bijlage) worden bij de inrichting van gebieden mee geïntegreerd.

11.2. Ruimtelijke concepten

Volgende concepten geven aan met welk doel of perspectief cruciale plekken en gebieden in de kanaalzone verder dienen te ontwikkelen om de voorgaand geschetste visie op het terrein te

realiseren. Het hoe van de ontwikkelingen, de wijze waarop zij het best gebeuren, komt in het actieprogramma aan bod of zal voorwerp zijn van discussie bij de voorbereiding van de uitvoering.

11.2.1. Ontwikkeling van een veelzijdige compacte haven met kanaal en dokken, R4-west en R4-oost als dragers



De Gentse zeehaven ontwikkelt verder als een **veelzijdige haven**. De industriehaven (zeehavengebonden zware industrie en nieuwe industrieën en bijhorende op- en overslag) vormt hierin, mede omwille van haar hogere toegevoegde waarde en werkgelegenheid, het belangrijkste onderdeel. De op- en overslagactiviteiten in meerdere marktsegmenten, aangevuld met distributie, value-added-logistics en toenemende containertrafiekeken, vormen het tweede onderdeel van de zeehaven, een onderdeel dat voortdurend aan belang toeneemt. Aansluitend bij de zeehaven zijn ook zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen (Skaldenpark, terreinen Moervaart, Rieme-noord) en gewone regionale bedrijventerreinen (Hoeksken-De Nest) aanwezig; hun totale oppervlakte in de kanaalzone bedraagt ca. 390 ha. Dit veelzijdige karakter komt ruimtelijk tot uitdrukking in zones voor zware industrieën (zie ook

volgend concept), clusters voor distributie en logistiek in het centrale en zuidelijke havendeel en situering van havengebonden diensten op zichtlocaties.

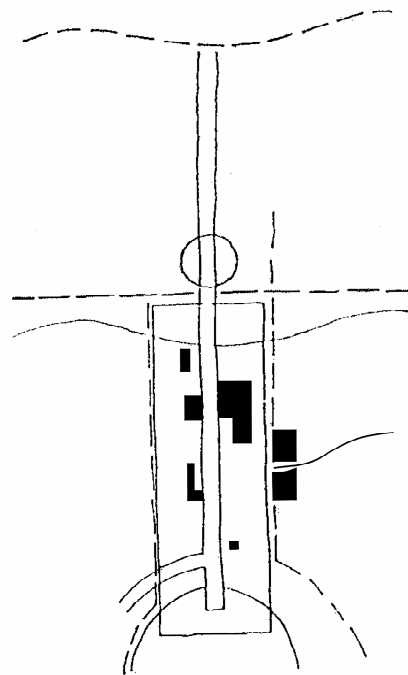
De ruimte die de haven inneemt is **geconcentreerd** rond het kanaal Gent – Terneuzen, de thans voorziene dokken en gedeeltelijk ook rond R4-oost. Het zeehavengebied wordt op hoofdlijn begrensd door R4-west (met uitzondering van de insnijdingen rond de drie dorpen), de stuifzandrug en gipsberg in het noorden, R4-oost (met inbegrip van de zeehavenondersteunende lobben Skaldenpark en rond Moervaart) en Vliegtuiglaan-P. Arthurlaan-Meulestedebrug in het zuiden. Al deze grenzen worden op een kwaliteitsvolle wijze afgewerkt.

In de compacte Gentse haven zijn een groot aantal activiteiten samengebald op een beperkte ruimte. Deze samenballing wordt mogelijk door een **efficiënt ruimtegebruik**, met voor 'vrijwel iedere vierkante meter' van het havengebied een nuttige bestemming en gebruik. Beperken van het ruimtebeslag van infrastructuur staat hierin onder meer centraal. Waar mogelijk worden infrastructuur gebundeld (rond de dragers van de haven); bij nieuwe infrastructuur worden 'restruimten' vermeden of op creatieve wijze benut. De permanente ecologische infrastructuur in het zeehavengebied blijft vanuit dit streven naar efficiënt ruimtegebruik beperkt tot de kerngebieden, stapstenen en verbindingen die noodzakelijk zijn om de natuurdoelstellingen binnen het geheel van het ecologisch netwerk van de kanaalzone blijvend te behalen. Tijdelijke ecologische infrastructuur biedt hierop in overgangperiodes aanvullend een meerwaarde, zonder enige belemmering van de economische en infrastructurale uitbouw op het ogenblik dat deze noodzakelijk zijn.

De ruimtelijke compactheid van de Gentse haven wordt bevorderd door een voortdurend en strikt beleid van **zuinig en intensief ruimtegebruik**. Zuinig ruimtegebruik wordt vooral gerealiseerd door een realistische omvang van interne reserves en door het stimuleren van tijdelijk gebruik ervan evenals door een continue inspanning in het renoveren van verouderende haveninfrastructuur en bedrijfsinstallaties. Door uiteenlopende innovaties (zoals gestapelde parkeer- en opslagruimten, ondergrondse opslag, ...) wordt de bedrijfsruimte stelselmatig intensiever gebruikt. Een bijzonder aspect van zuinig ruimtegebruik betreft de baggerspecieberging aan Callemansputte waarvan het streefdoel is ze ondanks de verdere baggerwerkzaamheden tot haar huidige omvang te beperken (reserveruimte voor nu niet te voorziene omstandigheden wordt in Rieme-noord voorzien); het afscheiden van herbruikbare fracties uit de reeds geborgen specie en een verdere aanpak met mechanische droging en verwerking gecombineerd met afscheiding van herbruikbare fracties kunnen hiertoe bijdragen.

De belangrijkste drager in dit streven naar een compacte haven is het **grondbeleid** dat elk bedrijf op de juiste plaats lokaliseert en in de concessie een passende reserve toebedeelt. Dit betekent onder meer dat natte bedrijventerreinen langs dokken en kanaal op termijn uitsluitend worden aangewend voor de inplanting van watergebonden bedrijven.

11.2.2. Clustering van milieubelastende activiteiten op plaatsen waar zij minst hinderlijk zijn voor woonkernen en vooral in het noordelijke kanaaldeel



De milieubelastende industriële en overslagactiviteiten in de Gentse kanaalzone worden geconcentreerd in het centrale en deels het zuidelijke deel van het Arcelor-complex, in het centrale deel van de landzijde van het terrein Kuhlmannkaai (deel van de bestaande cluster aan het kanaal op afstand van Rieme), in het centrale deel van het Kluizendokgebied tussen dok en kanaal, in het centrale deel aan de kanaalzijde van het terrein Langerbruggekaai-De Nest, in het centrale deel van de bedrijvenparken rond Moervaart en in het centrale deel aan Sifferdok. Deze clustering wordt evident doorgevoerd op een dusdanige wijze dat zij geen verstoring of hinder boven de wettelijke normen voor de omliggende kanaaldorpen en -wijken teweeg brengt. Bij het uitgiftebeleid door de terreinbeherende instanties wordt een instrument hinderzonering gebruikt als signaalfunctie. Wat betreft de externe mensrisico's verloopt de clustering volgens de risicozonering uit het Ruimtelijk VeiligheidsRapport (met alleen afwijkingen na gedetailleerde kwantitatieve

risicoanalyse).

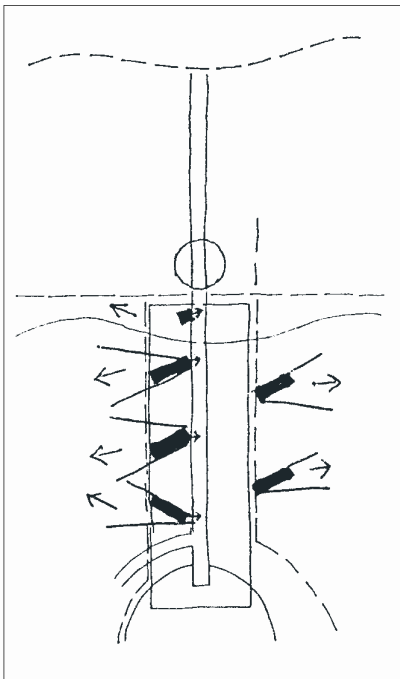
De voordelen van deze terreindifferentiatie zijn evident. De clustering van milieubelasting, binnen de beperkingen van mogelijke domino-effecten inzake externe veiligheid, betekent dat andere locaties zoveel mogelijk worden gevrijwaard van milieubelasting. Hierdoor wordt het mogelijk om in alle kleinere en grotere dorpen en wijken in de kanaalzone geleidelijk aan een verminderde milieuverstoring vanwege industriële bronnen te realiseren. Daarenboven biedt de

clustering ook milieuvordelen voor bedrijven (makkelijker opzetten van ketens van energie, afval/grondstoffen, afvalwaters, ... onderling en naar nevenbedrijven), die de milieubelasting kunnen doen dalen.

Deze clustering betekent dat nieuwe milieubelastende activiteiten bij middel van het grondbeleid op deze plaatsen worden gebundeld en dat er daarvoor reserves worden vrijgehouden. Bestaande milieubelastende activiteiten elders in de kanaalzone worden stapsgewijze naar de aangegeven plaatsen geherlokaliseerd. Hun plaats wordt ingenomen door / toegewezen aan (beduidend) minder milieubelastende bedrijven.

De vrijwaring van de omliggende kernen van milieuverstoring vanuit de clusters wordt bewerkstelligd door een gericht overleg tussen de ontwikkelaar en de milieuvergunning-verlenende overheid, door – voor zover als mogelijk – passende stedenbouwkundige regels in de ruimtelijke uitvoeringsplannen op te nemen zodat de inplanting van bepaalde types activiteiten kan worden gericht of iets makkelijker aangestuurd (in terreinen van overheden en van particuliere ontwikkelaars), door naast socio-economische criteria ook het instrument hinderzonering te gebruiken als ondersteuning bij het uitgiftebeleid (bij het Havenbedrijf en bij particuliere ontwikkelaars) en door lokale samenwerkingsprojecten van bedrijven en bewoners op te zetten om lokale verstoringen te duiden en weg te werken. Voor de clusters Kuhlmannkaai en Langerbrugge-De Nest moeten de lokale milieuverstoringen ten opzichte van de situatie in 2002 (beschikbare meetgegevens bij de opmaak van Wel-varende kanaalzone) worden teruggedrongen, bij voorkeur voorafgaandelijk en ten laatste parallel aan de ontwikkeling van nieuwe milieubelastende bedrijven of activiteiten die op hun beurt geen nieuwe lokale milieuverstoringen teweeg mogen brengen.

11.2.3. Versterking van lineaire kanaaldorpen met de hoofdstraat als drager, met een voelbare band naar de open ruimte



De zes kernen in de kanaalzone (Kerk- en Langerbrugge, Doornzele met Doornzeelsestraat, Rieme, Klein-Rusland, Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk) en de woninggroep Mendonk worden als leefbare bewoonde kernen behouden en versterkt. Zij behouden ongeveer hun huidige omvang aan inwoners en woningen. Hun verdere ontwikkeling verloopt door invullingen binnen het bestaande weefsel of door zeer beperkte uitbreidingen die aansluiten bij hun lineaire karakter van straatdorp (niet in de wijk Klein-Rusland), zonder evenwel de linten uit te breiden. De (handels)activiteiten en gemeenschapsvoorzieningen worden er langs de hoofdstraten en waar mogelijk rondom (nieuwe) pleinen langs deze hoofdstraten op niveau van elk dorp of wijk verder uitgebouwd. Het draagvlak voor hun handel wordt waar mogelijk vergroot vanuit publiekstreckende functies in de naastgelegen bedrijvzones of recreatieplekken (bijv. jachthavens of uitkijpunten) en (beperkt, met kleine bezoekersaantallen) vanuit laagdynamische parken in koppelingsgebieden. Ook worden een

aantal kleinschalige en kwaliteitsvolle projecten voor herhuisvesting van bewoners van nabijgelegen gesloopte woninggroepen in deze dorpen gerealiseerd. Basisgemeenschapsvoorzieningen worden extra ondersteund; de inplanting van eventuele nieuwe kwetsbare locaties (scholen, rust- en verzorgingstehuizen) in die dorpen en wijk houdt rekening met de veiligheidszoningering uit het Ruimtelijk VeiligheidsRapport. De druk van doorgaand verkeer en van het vrachtverkeer in het bijzonder wordt verminderd en het openbaar domein wordt zeker in de hoofdstraten en bijhorende pleinen opgewaardeerd. De toegankelijkheid van de landbouwgronden in de koppelingsgebieden vanuit de dorpen wordt gewaarborgd.

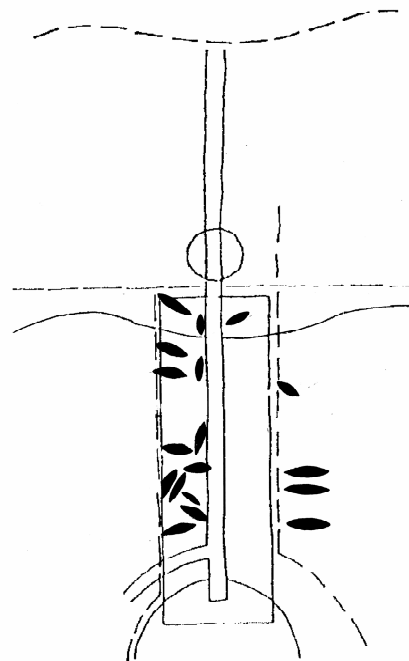
Bovenaal worden goede afschermingen tegen de mogelijke hinder van naastgelegen bedrijven of infrastructuur actief uitgebouwd. De koppelingsgebieden dragen hiertoe bij, evenals een gepaste inrichting van de randen van die bedrijventerreinen met lichtere activiteiten; in de nabijheid van de R4's en E34 vervullen voldoende brede beboste bermen met een gelaagde begroeiing en/of kunstige geluidswerende constructies, die ingeplant worden rekening houdend met de biologische waarde van de gronden, deze rol.

Deze versterkende ingrepen zijn in elk van de zes kernen noodzakelijk, maar voor Desteldonk worden ze met voorrang en met grotere aandacht uitgevoerd.

Voor een blijvende verbetering van het woon- en leefmilieu in de dorpen en wijk wordt gekozen voor een helder ruimtelijk concept waarmee een blijvende of verdere geïsoleerde, door industrie ingesloten, ligging wordt voorkomen. Expliciet wordt nagestreefd om de kanaaldorpen en -wijk open corridors naar de open ruimten buiten de kanaalzone (en op linkeroever ook naar het kanaal) te geven.

11.2.4. Buffers uitbouwen tot koppelingsgebieden, als kwaliteitsvolle overgang van kanaaldorpen en -wijken naar bedrijvenzones

Bufferruimten tussen bedrijvenzones en kanaaldorpen en -wijken groeien uit tot koppelingsgebieden, die met beide naastgelegen functies een band hebben en er betekenis voor hebben.



Door een actieve uitbouw van ruimtelijk logisch op elkaar aansluitende functies worden het gebied met een eigen en waardevolle bijdrage aan het functioneren van de Gentse kanaalzone. Een actieve landschapsopbouw vindt er plaats. De essentiële elementen van deze nieuwe landschappen worden door de overheid gerealiseerd, in overleg met de dorpsbewoners en ten laatste gelijktijdig met de ontwikkeling van (nieuwe delen van) de naastgelegen bedrijventerreinen en infrastructuur. Voor de realisatie van aanvullende onderdelen van de landschapsopbouw kan de landbouw via vrijwillige beheersovereenkomsten ingeschakeld worden. Zowel de betrokken landbouwers als de dorpsbewoners worden betrokken bij de opmaak van de inrichtingsplannen voor de koppelingsgebieden. De bestaande woninggroepen in die koppelingsgebieden – behoudens de enkele die als onleefbaar naar de toekomst worden

beschouwd (zie punt II.10.1.2) – behouden verder hun woonfunctie.

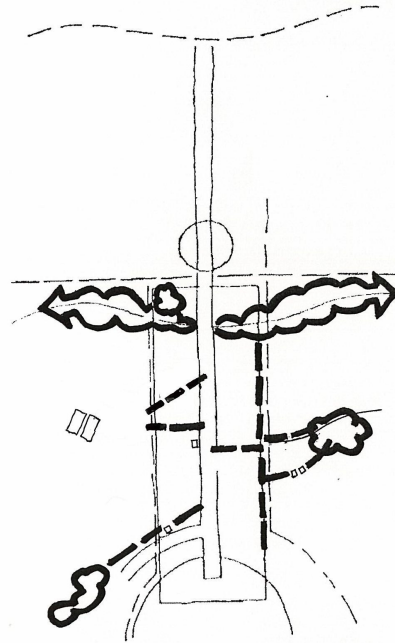
In de gehele kanaalzone worden koppelingsgebieden geselecteerd, die onder te verdelen zijn in twee categorieën.

De open (bredere) koppelingsgebieden hebben veelal een belangrijke landbouwfunctie, maar aangevuld met bospartijen en perceelsrandbegroeiingen van streekeigen soorten als visuele schermen en ecologische verbindingen, opeenvolgende bermen voor geluidsdemping en waar nodig met gemeenschapsvoorzieningen ten behoeve van dorp en/of bedrijven (beide zijden Doornzeelsestraat, Doornzele-zuid, Rieme-zuid, grote delen van Rieme-noord, Sint-Kruis-Winkel-zuid, Desteldonk-noord en -zuid).

De gesloten koppelingsgebieden worden in belangrijke mate gevormd door een afschermdende massa (een brede berm, een bos, een park van streekeigen soorten en zo mogelijk ecologisch beheerd), waarin soms over een beperkte oppervlakte ook gemeenschapsvoorzieningen en lichte economische activiteiten (kantoren, horeca, conferentieruimten, recreatie) kunnen worden ontwikkeld (Langerbrugge-zuid rond de elektriciteitspylonen, Kerkbrugge-oost, Doornzele-noord, de parken van Doornzele-oost, Rieme-oost, Klein-Rusland-west en Klein-Rusland-oost, klein deel van Rieme-noord aan bedrijventerrein Kuhlmannkaai). In beide laatst vernoemde koppelingsgebieden wordt de 100 m brede ruimte die het afbakenings-R.U.P. voorziet sterk bufferend ingericht met dicht en gelaagd bos op een of meerdere bermen. Alleen in het smallere koppelingsgebied Oostakker-noord beperkt de inrichting zich tot een 'harde' lijnvormige afscheiding met een stevige berm met bij voorkeur bebossing en/of een bomenrij die de wijk een degelijke visuele buffering. In combinatie met het bestaande lichtere type van activiteiten in de randen van die terreinen, dat ook in de toekomst behouden blijft en waarbij, naast socio-economische criteria, het instrument hinderzonering mee zal gebruikt worden ter ondersteuning van het uitgiftebeleid) bieden deze aanleggen een behoorlijke afzwakking van eventueel geluid- en stofhinder.

In geen enkel type koppelingsgebied worden nieuwe functies of activiteiten ingebracht die hinderend zijn voor een naastgelegen dorp of wijk of de bufferende functie ervan ondermijnen. In sommige koppelingsgebieden wordt de inrichting aangegrepen om de bestaande natuurlijke structuur te versterken.

11.2.5. Versterking van de natuurlijke (bos)structuur van de gehele kanaalzone in een samenhangend ecologisch netwerk, met robuuste natuur op de stuifzandrug en in de Kale-, Moervaartvalleien en met stapstenen en verbindingen in de ecologische infrastructuur van het zeehavengebied



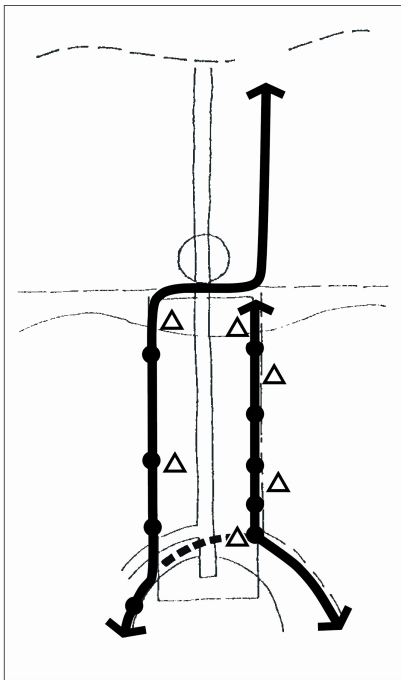
Doorheen het geheel van de Gentse kanaalzone wordt een samenhangend ecologisch netwerk uitgebouwd. De robuuste natuur hierin omvat voldoende kwaliteitsvolle kerngebieden die blijvend als habitats voor de beschermde planten diersoorten uit het gebied fungeren. Omvangrijke delen van de valleien van Kale en Moervaart buiten de R4's behoren hiertoe, net als de natte gebieden in de omgeving Klein-Rusland-west, de spaarbekkens van Kluizen als extra rustplaats voor watervogels en de stuifzandrug Maldegem-Stekene voor boshabitats. Tussen deze kerngebieden (behoudens de bekkens van Kluizen) zorgt een netwerk van ecologische infrastructuur met stapstenen en verbindingen voor de nodige samenhang.

Deze ecologische infrastructuur wordt op drie wijzen gerealiseerd, met name in hoofdzaak door vaste bufferende ecologische infrastructuur in delen van koppelingsgebieden die niet tot het Vlaams Ecologisch Netwerk of de natuurverwevings- of natuurverbindingengebieden behoren en door relatief permanente ecologische

infrastructuur langsheen infrastructuren waarbij de essentiële delen in het openbaar domein worden opgenomen. Belangrijke (permanente) onderdelen van deze ecologische infrastructuur zijn naast het watervlak van het kanaal zelf, de verbindingen van de Kalevallei binnen de R4, van de volledige valleien van Molenvaardeken en Avrijevaart, de pijpleidingstrook langs R4-oost, een van de oevers van Moervaart, de natuurlijke buffer in het koppelingsgebied Desteldonk-noord, en zo mogelijk ook de waterhabitats van Callemansputte. De kerngebieden en de permanente ecologische infrastructuur borgen samen alle instandhoudingsdoelstellingen voor de Gentse kanaalzone. De derde soort, de flexibel invulbare tijdelijke ecologische infrastructuur (bijv. langs (wijzigende) infrastructuren, op tijdelijke interne reserves) wordt beschouwd als een aanvullend surplus. Deze tijdelijke ecologische infrastructuur bestaat vooral uit thans aanwezige natuurwaarden die een bijdrage aan het netwerk leveren tot wanneer de robuuste natuur in de kerngebieden voldoende tot ontwikkeling is gekomen om de instandhoudingsdoelstellingen op te borgen. Zij wordt op bedrijventerreinen en –percelen vanuit het principe van verdichting en compacte bedrijventerreinen zo beperkt mogelijk gehouden en kan, eens het ecologisch netwerk is opgebouwd, op soepele wijze worden verwijderd wanneer bedrijfsuitbouw dit noodzaakt. Op elk van deze plekken dient natuurtechnisch milieubeheer gegarandeerd te worden.

11.2.6. Opwaarderen van de twee armen van de R4 als ontsluiting van de haven en met zichtlocaties en bakens als verzorgd contactvlak tussen haven en omgeving

De twee armen van R4 nemen hun rol als havenlanen op en worden daartoe opgewaardeerd. Een overzichtelijke verkeersregeling, een stevige laanbeplanting (die rekening houdt met de



veiligheid van de naastgelegen spoorlijnen), aantrekkelijke gebouwen en constructies langsheen de weg, markante zichtbakens op de belangrijke knooppunten (zoals het OCAS-gebouw en de graansilo's aan beide einden van R4-oost, markante ingangen van de nieuwe kanaaloververbinding, begeleidende rijen windmolens volgens het goedgekeurd windturbineplan) dragen hiertoe bij.

De gehele R4 op linkeroever en meer dan de helft van R4 op recheroever vormen ook het verzorgde contactvlak tussen de zeehaven en de naastgelegen dorpen en wijken of omliggende open ruimte. Zichten op de open ruimte worden behouden en landschappelijk ondersteund; randen van dorpen worden met kwaliteitsvolle afschermingen afgewerkt.

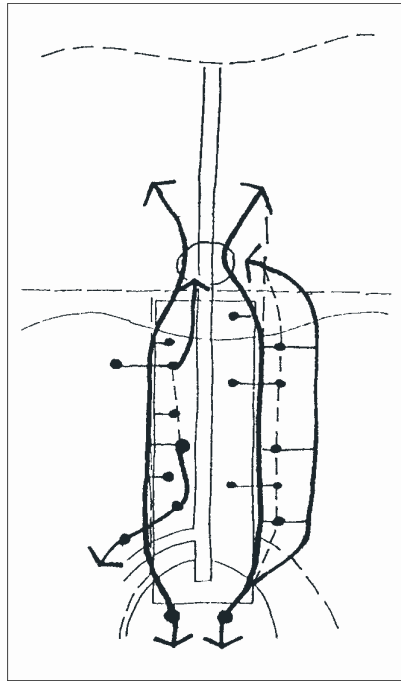
In de opvang en geleiding van doorgaand verkeer en de scheiding tussen bedrijvenverkeer en woonverkeer spelen beide armen van R4 een

voornaamste rol.

R4-west vangt het doorgaande verkeer op en krijgt hiervoor een beperkt aantal ongelijkgrondse knooppunten (E34, Rieme-noord, Kluzendok/Hoeksken-De Nest/Wippelgem/Doornzele (vluchtroute voor personenwagens langs een lokale nutsweg met sterk ontradende aanleg), Langerbruggestraat, Zeeschipstraat). Lokale verbindingen tussen dorpen worden gelijkgronds over een ingesleufde R4-west gelegd (Rieme-Ertvelde, Elslo en zo mogelijk Kerkbrugge-Wippelgem).

R4-oost wordt ontlast van het doorgaande verkeer uit de Westerscheldeoververbinding en fungeert als een verdeelweg voor de haven. Dit wordt ondersteund door remmende rotondes aan de beide uiteinden en een systeem van ongelijkgrondse knooppunten (de zogenaamde Hollandse complexen), aangevuld met enkele parallelwegen die de naastgelegen bedrijventerreinen ontsluiten. Om sluikverkeer te verminderen wordt Sint-Kruis-Winkel langs een eigen parallelweg en Desteldonk met een halve aansluiting op het oostelijke rijvak aangesloten.

11.2.7. Kanaaldorpen en bedrijventerreinen uitbouwen als knopen in het lijnennet van het gemeenschappelijk en zacht vervoer



Uiteenlopende vormen van gemeenschappelijk vervoer worden in de kanaalzone uitgebouwd.

Centraal staat de realisatie van een openbaar vervoernetwerk dat voorziet in de verbeterde bereikbaarheid van zowel bedrijventerreinen in de Gentse kanaalzone als van de kanaaldorpen en -wijken. Deze verbeterde bereikbaarheid wordt niet alleen bereikt door het verbeteren van het netwerk, de lijnvoering, ook wordt ernaar gestreefd om de frequenties en tijdstippen van busverbindingen af te stemmen op de behoeften van de diverse locaties. Op bedrijventerreinen is bijvoorbeeld meer rekening te houden met werktijden, ploegendiensten enzovoorts. De basis van dit systeem wordt gevormd door sneldiensten over de beide armen van R4 (mogelijk met een sneltramsysteem op de aanwezige sporen).

Daarnaast is de opkomst van het vervoermanagement in bedrijven vermeldenswaard. Bedrijven zullen in toenemende mate de verantwoordelijkheid nemen om gemeenschappelijk vervoer te organiseren voor

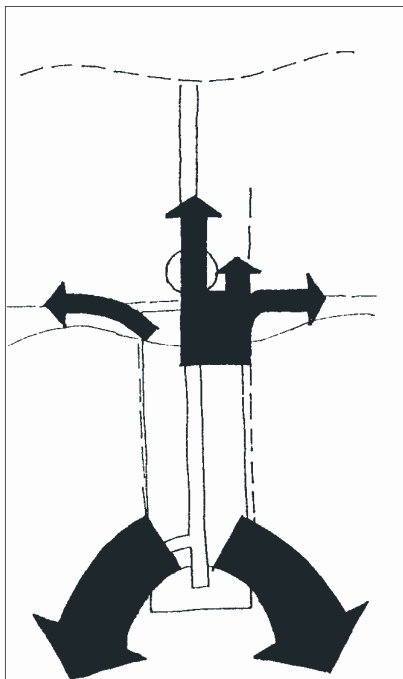
het woon-werkverkeer van hun werknemers. Dit draagt duidelijk bij in een reductie van het aantal personenautobewegingen voor woon-werkverkeer in de kanaalzone.

De dorpen in de kanaalzone met hun laag reizigersaanbod kunnen via reguliere lijndiensten nauwelijks tegen aanvaardbare kosten van gemeenschappelijk vervoer worden voorzien. Om toch aan de bestaande vraag te kunnen voldoen worden daarom vormen van collectief vraagafhankelijk vervoer (belbus, ...) ontwikkeld. Op rechteroever is een 'oostelijke dorpenlijn' hiervan de drager.

De verschillende vormen en lijnen van gemeenschappelijk vervoer zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van de hoofdknooppunten voor openbaar vervoer in Gent (Dampoort en Sint-Pietersstation). In de kanaalzone zijn ze onderling goed verbonden en afgestemd met overstapmogelijkheden in knopen in de dorpskernen en aan ingangen van bedrijventerzones. Om voor- en natransport per fiets te vergemakkelijken worden deze knopen met een goede accommodatie uitgerust.

Tussen de kanaaldorpen en -wijken, bedrijventerreinen en stedelijke centra wordt een aantrekkelijk, comfortabel en veilig fietsroutenet (over bestaande en nieuwe straten en paden) uitgebouwd. Twee doorlopende dorpenfietsroutes, Evergem-Zelzate op linkeroever en Oostakker-Zelzate op rechteroever, vormen hiervan de ruggengraat.

11.2.8. De Gentse zeehaven rechtstreeks en multimodaal verbinden met andere havens en haar hinterland



De Gentse zeehaven ontwikkelt zich verder tot een haven met volwaardige verbindingen met het hinterland en met havens waarmee functionele relaties worden onderhouden. De haven is voor extra diepe schepen toegankelijk tot aan Rodenhuizedok, voor diepe schepen tot aan Grootdok.

Voor de binnenvaart zijn de Ringvaart (met verbeterde sluis en grotere diepgang) en de Schelde (gelet op de thans volzette capaciteit van de binnenvaartsluis in Terneuzen met gedeeltelijke benutting van de huidige zeesluis voor binnenvaart, na de bouw van de bijkomende zeesluis) hiervoor van bijzonder belang.

Inzake spoorwegen zijn de verbindingen op beide oevers met de Zeeuwse kanaalzone en over de bestaande lijnen naar Antwerpen, Zeebrugge en Frankrijk voor de korte termijn voldoende; voor de lange termijn kunnen deze mogelijk worden aangevuld met een spoorlijn langs E34 richting vormingsstation Antwerpen-Noord vanuit de verschillende Vlaamse havens, die in Gent aantakt

op lijnen 55, 204 en de havenspoorinfrastructuur. Het vormingsstation Gent-Zeehaven organiseert de verwerking van het toenemende goederenspoorvervoer en kan een rol als bimodale terminal weg-spoor opnemen.

Voor het wegverkeer realiseren de Westerscheldeoeververbinding naar Zeeland, E34, E40 en E17 degelijke verbindingen in alle hoofdrichtingen. De beide R4's verbinden de bedrijventerreinen van de Gentse zeehaven met deze hoofdwegen.

11.3. Gewenste ruimtelijke structuur

De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende concepten komt tot uiting in de gewenste ruimtelijke structuur voor de kanaalzone. Kaart 6 geeft deze schematisch en kaart 7 in haar volledigheid weer.



Deel 3 – Realisatie

richtinggevend deel

Dit deel bevat keuzen en opties die voor de lokale partners in de Gentse kanaalzone van kracht zijn tot ze bij consensus en met een doorwegende verantwoording zouden worden aangepast of verfijnd om toekomstige situaties en mogelijkheden en thans onvoorziene ontwikkelingen kwaliteitsvol te beantwoorden.

12. Uitvoeringsprogramma

Voor de realisatie van het streefbeeld voor de Gentse kanaalzone zijn vele acties noodzakelijk. De acties en maatregelen worden ingedeeld in **vijf grote en twee kleinere, inhoudelijk samenhangende pakketten**.

Het betreft acties in verband met :

- de uitbouw en optimalisering van bedrijventerreinen en economische zones;
- de leefbaarheid van dorpen, woonwijken en landbouw en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen;
- infrastructuur en mobiliteit;
- landschappelijke en ecologische structuur en beeld;
- milieukwaliteiten;

en

- gerichte recreatie en toerisme;
- voorwaardenscheppende acties inzake planning, communicatie en draagvlakvorming.

Naast de inhoud ervan zijn ook de initiatiefnemers, de tijdsfasering en de prioriteiten aangeduid.

De initiatiefnemers zijn de overheden die de betreffende actie trekken, die er het projectmanagement van voeren. De **initiatiefnemer van een actie** hoeft deze niet noodzakelijkerwijze (volledig) zelf uit te voeren of te financieren. Hij moet vooral zorgen dat de actie opstart en tot een kwaliteitsvolle realisatie komt, alsook dat alle noodzakelijke en geïnteresseerde partners tijdig en permanent bij het voorbereidingsproces worden betrokken.

Als hoofdindeling voor de initiatiefnemers wordt een onderscheid gemaakt tussen de acties die de Vlaamse overheid trekt en waarin ze een wezenlijke rol speelt enerzijds en de acties die vooral door lokale actoren worden getrokken (en waaraan Vlaamse administraties eventueel kleinere bijdragen leveren of subsidies toekennen) anderzijds. De eersten worden gebundeld in een **hoofdactieprogramma op Vlaams niveau**, de tweeden in een **subregionaal actieprogramma**.

De Vlaamse overheid richt zich in dit hoofdactieprogramma op Vlaams niveau voor de Gentse kanaalzone op het garanderen van de economische ontwikkeling en van de nautische toegankelijkheid van de kanaalzone, beide kwaliteitsvol georganiseerd naar het wonen, het landschap en het milieu toe. Met inrichting van de koppelingsgebieden en van de kerngebieden van robuuste natuur vult zij dit concreet in. Ze voorziet ook verder in de begeleiding vanwege de sociaal bemiddelaar voor de Vlaamse zeehavens bij de acties rond de verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen en herstructurering van de landbouw, alsook in de voorfinanciering van het aanvullend grondbeleid en neemt een actieve rol in het overleg met Nederland in grensoverschrijdende dossiers.

Vlaamse initiatiefnemers zijn o.m. het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW, Afdeling Haven- en Waterbeleid en Afdeling Maritieme Toegang (voorheen A.W.Z.) voor de hoofdwaterweginfrastructuur, en samen met LNE/ANB voor de ontwikkeling van de kerngebieden van robuuste natuur buiten het zeehavengebied, het Agentschap Infrastructuur, Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen voor de gewestwegen (voorheen A.W.V.), het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, Vlaamse Landmaatschappij (VLM) voor de inrichting van de koppelingsgebieden en de begeleiding van en flankerende maatregelen voor de herstructurering van de landbouw, het LNE-Agentschap voor Natuur en Bos (ANB, voorheen AMINAL-Afdeling Natuur) samen met MOW voor de ontwikkeling van de kerngebieden van robuuste natuur buiten het zeehavengebied, het departement Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed (RWO, voorheen AROHM), Afdeling Ruimtelijke Planning voor gewestelijke R.U.P.'s.

Daarnaast wordt er op hoofdlijn van uitgegaan dat het **Havenbedrijf Gent** GAB vanuit zijn rol als actieve gebiedsbeheerder de meest actieve initiatiefnemer is van de bedrijventerreinen in het zeehavengebied en van de kaden- en dokkeninfrastructuur en mee het vestigingsbeleid, de kwaliteitsnormen naar bedrijven, de realisatie en het beheer van de ecologische infrastructuur en het ecologisch netwerk in het zeehavengebied en de externe verwachtingen naar het havengebied (zoals bijv. de windmolenprojecten) aanstuurt. Daarnaast zijn belangrijke initiatiefnemers: Infrabel en B-Rail (voorheen NMBS) en De Lijn voor het openbaar vervoer, POM-OV voor economisch ondersteunende initiatieven, de Provinciale Milieudienst voor de specifieke milieumaatregelen, de gemeenten voor de lokale aspecten van de leefbaarheid van de dorpen en wijken en de recreatie en het Projectbureau Gentse Kanaalzone al dan niet in combinatie met de uitvoeringsorganisatie Provag voor alle overstijgende acties ten behoeve van de kwaliteit in de gehele kanaalzone en de landschapsopbouw. Provag neemt daarbij initiatief in die situaties waar een actie buiten de (verwervings)bevoegdheid van de reguliere overheden valt en/of niet op korte termijn op economische activiteiten kan worden verrekend.

Voor sommige delen van acties is er een specifieke initiatiefnemer, naast de hoofdinitiatiefnemer. Deze specifieke initiatiefnemers zijn in navolgende tabellen aan de rechterzijde van de kolom 'initiatiefnemer' weergegeven.

De meest prioritaire kortetermijnacties, waarvan de inhoud en de financiering voldoende vast staat, worden gebundeld in het plan van actie dat in het laatste deel van dit document in de kernbeslissingen wordt bekrachtigd.

De aanduidingen van de periode waarin de acties bij voorkeur uitgevoerd (en afgerond worden) volgen grosso modo de voorheen gehanteerde indeling :

- zeer korte termijn (tot 2008),
- korte termijn (tot 2012),
- middellange termijn (tot 2018) en
- lange termijn (tot ca. 2030).

Sommige acties kunnen (deels) op de zeer lange termijn (na ca. 2030) worden gesitueerd, maar vallen dan buiten de tijdshorizon van dit plan.

Per actie zal de initiatiefnemer tijdig moeten bekijken wanneer de concrete voorbereiding dient te starten om de aangegeven uitvoeringsperiode te halen.

Een aanduiding 'nu' is toegevoegd voor zeer kortetermijnacties die, voor zover ze al niet lopen, zeer dringend dienen aangevat te worden om binnen de zeer korte termijn gerealiseerd te raken. De aanduiding '+' is toegevoegd voor acties die na een eerste realisatie continu verder lopen, de aanduiding '>' voor acties die reeds voor 2006 zijn opgestart maar verder lopen.

De aangegeven uitvoeringsdata zijn streefdata. Hierop wordt, met inzet van alle mogelijke middelen en menskracht, gefocust, maar procedurele belemmeringen kunnen reden zijn voor het overschrijden (liefst zo beperkt mogelijk) van deze streefdata.

Acties die in 2002 in het uitvoeringsprogramma waren opgenomen en thans volledig zijn gerealiseerd, worden in bijlage weergegeven.

Dit uitvoeringsprogramma zal in een **dynamische context** evident onderhevig zijn aan wijzigingen en verfijningen. Daartoe zal het Projectbureau in opdracht van het SRN minimaal een maal per voornoemde periode een monitoring van de uitvoering ervan en van de nieuwe perspectieven uitvoeren. Op basis hiervan kan een eventuele bijstelling gebeuren.

Als algemeen principe geldt dat de acties worden **gefinancierd met reguliere middelen** van de verschillende partners. Zij worden daarom ingeschoven in de respectieve investeringsprogramma's.

Essentieel voor de samenhang in dit uitvoeringsprogramma is de **gelijktijdigheid en de koppeling van de acties in de verschillende luiken**. Deze moet garanderen dat gelijktijdig met of voorafgaand aan de 'harde' acties ten behoeve van economie en infrastructuur ook de nodige acties op 'zachtere' domeinen zoals de leefbaarheid, het landschap en de natuurlijke structuur effectief en effectvol plaatsvinden. Deze samenhang wordt ingeschreven in de opeenvolgende jaarprogramma's en geëvalueerd in de jaarverslagen.

12.1. Prioritaire actiedomeinen

De prioriteiten betreffen (samenhangende) clusters van acties en maatregelen waarop de eerstkomende tijd (de komende jaren vanaf nu) het merendeel van de energie en middelen van de verschillende partners in het Project Gentse Kanaalzone / Subregionaal Netwerk met betrekking tot de kanaalzone worden ingezet. Zij beslaan omvangrijke middelenpakketten en krijgen bij schaarste van energie, aandacht en middelen voorrang.

Criteria voor de keuze van deze prioriteiten vloeien voort uit het opzet van het streefbeeld om de ontwikkeling van de kanaalzone krachtadig te sturen naar een kwaliteitsvolle gemengde ontwikkeling die zichtbaar is op het terrein en voelbaar in het functioneren. Het betreft :

- fundamentele vrijwaring van de verdere havenuitbouw;
- kwaliteitsvolle voorbeeldontwikkeling van omvangrijke nieuwe projecten;
- wegwerken van de grootste onleefbare situaties.

Vanuit deze criteria komen volgende (samenhangende) clusters van acties en maatregelen als prioriteiten naar voor.

- De prioritaire acties voor de opwaardering van de leefbaarheid in **Desteldonk**.
- De **infrastructurele afstemming met Nederland/Zeeland** (garanties voor een bijkomende zeesluis en voor een betere afwikkeling van de binnenvaart, vervanging/verbreding van de basculebruggen, doortrekking spoorweg, ...).
- Afwerking uitbouw eerste fase **Kluizendok** met bedrijventerrein, weg- en fietsontsluiting en beide naastgelegen koppelingsgebieden.
- Essentiële elementen in **de vrijwaring en de opwaardering van R4**: aantakking Traktaatweg op E34 en R4-west, knoop van R4-oost met E34 als baken voor de kanaalzone, rond punt Gebr. Naudtslaan, knooppunt Skaldenstraat.
- Verdere voorbereiding en uitvoering **herlokalisatieprojecten** en verwervingen/verwijdering van **eerste twee reeksen onleefbare woninggroepen** (incl. (landbouw)bedrijven aldaar, zie desbetreffende actie).
- De actieplannen voor de aanpak van de **drie lokale milieuverstoringen** geluid, stof en geur en de uitbouw van een permanent monitoringssysteem daarvoor.

12.2. Hoofdactieprogramma op Vlaams niveau

Dit hoofdstuk geeft specifiek de acties weer waarin de Vlaamse overheid een wezenlijke rol speelt. De aangegeven termijnen zijn een voorstel op hoofdlijn, dat in de opeenvolgende beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanningen van het Vlaamse gewest een definitieve vorm zal moeten krijgen.

Voor de duidelijkheid wordt herhaald dat de initiatiefnemer de overheid is die de betreffende actie trekt, die er het projectmanagement van voert. De initiatiefnemer van een actie hoeft deze niet noodzakelijkerwijze (volledig) zelf uit te voeren of te financieren. Hij moet vooral zorgen dat de actie opstart en tot een kwaliteitsvolle realisatie komt, alsook dat alle noodzakelijke en geïnteresseerde partners tijdig en permanent bij het voorbereidingsproces worden betrokken.

12.2.1. Uitbouw en optimalisering bedrijventerreinen en economische zones in de gehele Gentse kanaalzone

In dit luik zijn er geen acties op Vlaams niveau. Wel verleent het Subsidieagentschap Economie inhoudelijke medewerking en financiële ondersteuning bij de duurzame realisatie van bedrijventerreinen (onder meer Rieme-noord).

12.2.2. Stimulering van de leefbaarheid van dorpen, woonwijken en landbouw en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen

De acties in dit luik op Vlaams niveau richten zich op een kwaliteitsvolle en tijdige realisatie van de koppelingsgebieden en andere vormen van buffering van hoofdinfrastructuren en op de voorfinanciering van het aanvullend grondbeleid voor de stapsgewijze verwijdering van de onleefbare woninggroepen.

De VLM en in mindere mate AWV zijn de belangrijkste initiatiefnemers.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
L.1	Realisatie essentiële onderdelen van koppelingsgebieden (cfr. studie inrichting koppelingsgebieden of vroegere deelstudies landschap, leefbaarheid, Desteldonk en concepten afbakenings-rup)	VLM i.s.m. Projectbureau en Prov. Centrum voor Milieuonderzoek (PCM)	
	1. Langerbrugge-zuid		>kt
	2. Kerkbrugge-oost (in volgend planprogramma)		>kt
	3. Doornzeelsestraat (in volgend planprogr.)		kt
	4. Doornzele-zuid (nog te herbestemmen)		kt
	5. Doornzele-kanaalzijde		>kt-mlt
	6. Doornzele-noord/Molenvaardeken		>nu-zkt-kt
	7. Rieme-zuid/Avrijevaart		>zkt-kt
	8. Rieme-noord (deels nog te herbestemmen)		zkt/kt
	9. Rieme-oost		>kt-mlt
	10. Klein-Rusland-oost		>kt
	11. Klein-Rusland-west (nog te herbestemmen)		kt-mlt
	12. Desteldonk-noord		>zkt/kt

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	13. Desteldonk-zuid 14. Oostakker-noord (nog te herbestemmen) 15. St-Kruis-Winkel-zuid 16. Zelzate-zuid (nog te herbestemmen) Realisatie van andere dan essentiële onderdelen	gemeenten	>zkt/kt kt kt-mlt mlt kt+
L.2	Aanpak geluidshinder R4-oost, R4-west en L55 : 1. geluidsmetingen langs R4-oost en L55 2. aanleg geluidswal of –scherm Desteldonk 3. uitvoeren effectgerichte maatregelen tegen geluidshinder van weg- en treinverkeer aan dorpen en wijken (geluidsarm asfalt, snelheidsbeperkingen, plaatselijke insleuving en aanleg geluidswallen of -schermen) langs R4-oost en R4-west en langs L55 waar nodig	AI-Wegen AI-Wegen AI-Wegen ism gemeenten (modules) voor de schermen L55: MOW-AMT ism Infrabel	zkt zkt/kt >zkt+kt (link met aanleg knooppunten, l.6) nu
L.3	Maatregelen voor aanleg elektronische vrachtwagensluis op hoofdstraten in 1. Kerk- en Langerbrugge (aan kanaal) 2. Doornzele (aan kanaal, op proef) 3. Rieme (aan begin Kanaalstraat) 4. St-Kruis-Winkel (aan oostzijde) 5. Desteldonk (aan dorpsplein) (cfr. deelstudies leefbaarheid en mobiliteit) en 6. opmaak routeplan voor vrachtwagens buiten het dorpsysteem	AI-Wegen Projectbureau i.s.m. AI-Wegen	kt, na aantaking wip-pelgem zkt kt kt kt zkt
L.4	Omvorming P. Arthurlaan en New Orleansstraat tot stads- en havenstraat (als contactvlak tussen haven en wijk, met op termijn alleen lokaal havenverkeer en zeer beperkt doorgaand verkeer)	AI-Wegen i.s.m. Stad Gent	>kt/mlt
L.5	Flankerend landbouwbeleid (o.m. grondenbank, evt. herverkaveling, verwervingsplicht, wijkersstimulus, vergoeding voor een verblijfsverplaatsing, fasering in de uitvoering) en begeleiding herstructurering landbouw in bedrijventerreinen, koppelingsgebieden en nieuw te bestemmen natuurgebieden, als een voorafgaande maatregel. Hiertoe wordt o.m. voor de Moervaart- en Kalevallei en voor de Kiekenbossen op Evergems grondgebied een landbouwstudie opgemaakt	VLM	>nu-kt

Ook actie LEB.5 draagt bij tot de realisatie van dit luik.

12.2.3. Infrastructuren en mobiliteit

De acties in dit luik op Vlaams niveau richten zich in hoofdzaak op de verbetering van de infrastructuren voor het goedertransport langs drie modi (zeevaart, binnenvaart en weg). Specifieke acties zijn gericht op de scheiding van de verkeerssystemen van haven- en woongebieden.

AI-Wegen en MOW-AMT zijn de belangrijkste initiatiefnemers.



Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
I.1	Garanderen bedrijfszekerheid van haven met tweede grotere zeeluis 1. actieve inbreng in het met Nederland afgesproken voorbereidingstraject 2. beslissing go / no go 3. (medewerking aan) bouw	MOW-AMT en MOW-HWB Vlaamse regering MOW-AMT	>nu-zkt zkt kt-mlt
I.2	Verdieping en – buiten de dorpen en wijken – verbreding van het kanaal na bouw tweede zeeluis	MOW-AMT	lt-zlt
I.3	Optimalisering baggerspeciebergings in Callemansputte door 1. vermindering van het thans geborgen volume (afscheiding van herbruikbare fracties) en door afwerking van de bestaande site tot één landschappelijk geheel met de gipsberg 2. verdere verwerking van de baggerspecie uit de kanaalzone door mechanische ontwatering en afscheiding van de herbruikbare fracties, zo mogelijk in een van de bedrijventerreinen nabij Callemansputte 3. het reserveren van het aanleunend gedeelte van het bedrijventerrein Rieme-noord voor wanneer op termijn nog bijkomende bergingsplaats noodzakelijk zou blijken te zijn	MOW-AMT, evt. in een PPS-constructie MOW-AMT, evt. in een PPS-constructie MOW-AMT	>zkt-mlt >kt+ mlt-lt
I.4	Behoud veren Doornzele-Terdonk en Langerbrugge voor voetgangers en fietsers, ook na de aanleg van de Sifferverbinding (min. voor woonwerkverkeer, bij voorkeur ook recreatief)	MOW-AMT en Agentschap MDK	mlt+
I.5	Ombouw R4-west tot primaire weg I met aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing 1. Realisatie knooppunt Kluzendok-Hoeksken-De Nest (ovaal van Wippelgem) 2. Aanleg knooppunt Rieme-noord met hollands	AI-Wegen	nu-zkt-kt kt

	<p>complex</p> <p>3. Realisatie ondertunneling onder Riemestwg</p> <p>4. Omvorming knooppunt Droogenbroodstraat (of fietsbrug over of insleuving van R4)</p> <p>5. Realisatie ondertunneling onder Elslo</p> <p>6. Realisatie ondertunneling onder Langerbrugsestraat met aansluiting</p> <p>7. Realisatie ondertunneling onder Zeeschipstraat, Evergemsestwg, spoorlijn 58 en tramlijnen met aansluiting</p>		<p>kt</p> <p>mlt</p> <p>mlt</p> <p>mlt</p> <p>kt-mlt, afh. van Siffer verbind.</p>
I.6	<p>Ombouw R4-oost tot primaire weg I/II met aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing</p> <p>1. Realisatie ondertunneling onder JF Kennedy-laan-noord</p> <p>2. Realisatie ondertunneling met rond punt aan Rijkswachtlaan</p> <p>3. Omvorming noordelijke aansluiting met E34, met respect voor leefbaarheid aanpalende woningen en kwaliteitsvolle afwerking rand woonbuurt</p> <p>4. Realisatie rond punt aan Gebr. Naudtslaan</p> <p>5. Realisatie knooppunt voor aparte toegang Arcelor-Gent</p> <p>6. Aansluiting St-Kruis-Winkel langs nieuwe parallelweg ten oosten van R4</p> <p>7. Aansluiting bedrijventerrein Rodenhuedok met hollands complex</p> <p>8. Aansluiting bedrijventerreinen Moervaart met hollands complex</p> <p>9. Aansluiting Desteldonk op rijvak richting Zelzate</p> <p>10. Realisatie knooppunt Skalden met hollands complex</p> <p>11. Verbinding Skaldenpark met Imsakker door NF Piratenbrug (evt. tijdelijk een bijkomend kruispunt)</p> <p>12. Realisatie knooppunt aan Langerbruggestraat</p> <p>13. Realisatie knooppunt Eisenhowerlaan</p>	<p>AI-Wegen (+gemeenten+Havenbedrijf)</p>	<p>kt</p> <p>>kt</p> <p>>kt</p> <p>>kt</p> <p>kt-mlt</p> <p>kt-mlt</p> <p>kt-mlt</p> <p>kt-mlt</p> <p>kt-mlt</p> <p>>zkt</p> <p>kt</p> <p>>kt</p> <p>kt-mlt, afh. van Sifferverb.</p>
I.7	<p>Optimalisering oost-westwegverbindingen in de kanaalzone</p> <p>1. Uitwerking en realisatie Sifferverbinding</p> <p>2. Uitwerking en realisatie nieuwe sluiting binnenstadsring met brug over Handelsdok (Scharnierproject), inclusief vlottere verbinding Vliegtuiglaan-Afrikalaan door ongelijkvloers kruising van het spoor</p>	<p>AI-Wegen</p>	<p>>mlt</p> <p>>zkt/kt</p>

	<p>3. Reorganisatie kruispunt Wiedauwkaai-Panterschipsstraat-Meulestedebrug / vernieuwing Meulestedebrug</p> <p>4. Optimalisering bestaande verbinding tussen R4's als tijdelijke oplossing tot Sifferverbinding (m.i.v. betere aansluiting bedrijventerrein omgeving Sifferdok)</p> <p>5. Aanleg parallelweg aan E34 tussen N448 en N436 voor opvang verkeer uit Ertvelde en Assenede</p>	<p>AI-W&Z</p>	<p>mlt</p> <p>>kt-mlt</p> <p>kt, parallel aan aanpak knooppunt Stoepe</p>
I.8	<p>Optimalisering kanaalweg N474 als secundaire havenweg</p> <p>1. Stukje private ontsluitingsweg tussen bestaande bedrijvenzones en N474 rond Rieme-dorp (achter woningen Kanaalstraat) i.f.v. ontlasting Rieme-dorp</p> <p>2. Aanleg secundaire havenweg Rieme-noord, incl. reorganisatie randzone bedrijventerrein</p> <p>3. Aanleg nieuwe N474 in zuidzijde bedrijventerrein Kluizendok</p> <p>4. N474 aan zeehavengebied Langerbruggekaai-De Nest</p> <p>a. basisaansluiting met knooppunt</p> <p>b. doortrekken landinwaarts tracé</p> <p>5. heraanleg N474 tussen Langerbrugge en Kluizendok</p> <p>6. heraanleg N474 tussen Kluizendok en Nederland</p>	<p>bedrijven</p> <p>Havenbedrijf+ MOW-AMT</p> <p>Havenbedrijf+ MOW-AMT</p> <p>AI-Wegen</p> <p>AI-Wegen</p> <p>AI-Wegen</p> <p>AI-Wegen</p>	<p>>zkt</p> <p>kt</p> <p>zkt</p> <p>kt</p> <p>lt-zlt nu</p> <p>kt</p>
I.9	<p>Ombouw JF Kennedylaan-noord en Kanaalstraat in Zelzate tot leefbare stadsontsluitingsstraat</p> <p>1. Stadscentrum (plein aan gemeentehuis, in combinatie met te plaatsen elektronische vrachtwagensluis)</p> <p>2. Op westoever (tot aan knooppunt met E34, met minstens effectgerichte maatregelen zoals herstel wegdek, verlagen toegelaten snelheid, aanleg geluidswal en/of –scherm, ...)</p> <p>3. Rest van oostoever</p>	<p>Gemeente Zelzate + AI-Wegen</p>	<p>zkt-kt</p> <p>zkt-mlt</p> <p>mlt-lt</p>

Ook actie LEB.5 draagt bij tot de realisatie van dit luik.

12.2.4. Landschappelijke en ecologische structuur en beeld

De acties van Vlaams niveau in dit luik zijn beperkt. Zij richten zich in hoofdzaak op de realisatie van de kerngebieden van het ecologisch netwerk.

De belangrijkste initiatiefnemers zijn VLM voor wat betreft de kerngebieden, stapstenen en verbindingen in de koppelingsgebieden en ANB voor de kerngebieden buiten het zeehavengebied.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
LEB.1	In functie van de realisatie van de 205 ha habitats voor de instandhoudingsdoelstellingen :		
	1. Realisatie van de natuurkerngebieden in de koppelingsgebieden Klein-Rusland-west en van de stapstenen en verbindingen in andere koppelingsgebieden (o.m. Rieme-zuid, Langerbrugge-zuid, Doornzele-noord, Desteldonk-noord)	Havenbedrijf i.s.m. VLM	
	a. in de thans reeds bestemde koppelingsgebieden		kt
	b. in Klein-Rusland-west en Langerbrugge-zuid-deel Kalevallei		kt-mlt
	2. Realisatie van de natuurkerngebieden in zo mogelijk Kale- en Moervaartvallei	MOW + LNE, onderling verder af te spreken	kt-mlt
	3. Oprichten beheerscommissie instandhoudingsdoelstellingen	ANB m.m.v. MOW	zkt
	4. Beheer natuurkerngebieden	ANB	kt-mlt+
LEB.2	Aanbrengen van doorlopende en stevige laanbeplanting langs de beide R4's	Al-Wegen	zkt-kt

12.2.5. Milieukwaliteiten

De acties in dit luik op Vlaams niveau richten zich op het meten van de milieukwaliteiten en van de daaraan gekoppelde actieve benadering van bedrijven om overschrijdingen te vermijden (ondersteunend/stimulerend waar het kan en met verstrenging van vergunningen waar het moet). Ze focussen op de vijf kanaaldorpen en Zelzate.

De VMM en LNE- Cel Lucht zijn de belangrijkste initiatiefnemers.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
M.1	Verdere monitoring luchtkwaliteit in de Gentse kanaalzone met in het bijzonder aandacht voor:		
	1. fijn stof: uitvoering actieprogramma "hot spot Gentse kanaalzone"	VMM en LNE Afdeling hinder, lucht, milieu en	nu

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	en overleg/afstemming met Zeeland	gezondheid, Cel Lucht	
	2. onderzoek fluorideproblematiek in noordelijk deel kanaalzone	VMM i.s.m. Provincie (PCM)	zkt
	3. potentieel carcinogene stoffen	VMM	continu
M.2	Modellering Ledo-Paniseliaan ter onderbouwing van het milieubeleid (milieuvergunningen, heffingen, ...)	VMM Afdeling water	nu
M.3	Voortzetten en doorvertalen lopend vergelijkend gezondheidsonderzoek voor verschillende regio's in Vlaanderen, waaronder de havengebieden (Antwerpen + Gentse kanaalzone), met (onderzoek naar nut en noodzaak van) een fijnmazig gezondheidsonderzoek in de kanaaldorpen en Zelzate	Steunpunt Milieu en Gezondheid	>zkt-kt

12.2.6. Voorwaardenscheppende acties inzake planning, communicatie en draagvlakvorming

De enige actie in dit luik op Vlaams niveau richt zich op de vertaling van de vernieuwende elementen uit het streefbeeld die nog niet in het gewestplan of het afbakenings-R.U.P. zijn opgenomen in (een) juridisch bindende ruimtelijke plan(nen).

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
V.1	Opmaak gewestelijk R.U.P. voor de resterende koppelingsgebieden (Rieme-noord, Klein-Rusland-west, Doornzele-zuid, Langerbrugge-zuid, ...), het natuurkerngebied in Moervaartvallei en de aansluitende verbinding langs Moervaart tot aan het kanaal en evt. andere vernieuwende elementen uit het streefbeeld die nog herbestemmingen behoeven (zoals de ex-Rodenhuisetunnel-reservatiestrook aan de kanaalzijde op linkeroever)	RWO (ARP)	kt

12.3. Subregionaal actieprogramma

Dit hoofdstuk geeft specifiek de acties weer waarin de lokale actoren een wezenlijke rol spelen en Vlaamse administraties kleine bijdragen hebben. De aangegeven termijnen zijn richtinggevend voor de initiatiefnemers.

Voor de duidelijkheid wordt nogmaals aangestipt dat de initiatiefnemer de overheid is die de betreffende actie trekt, die er het projectmanagement van voert. De initiatiefnemer van een actie hoeft deze niet noodzakelijkerwijze (volledig) zelf uit te voeren of te financieren. Hij moet vooral zorgen dat de actie opstart en tot een kwaliteitsvolle realisatie komt, alsook dat alle noodzakelijke en geïnteresseerde partners tijdig en permanent bij het voorbereidingsproces worden betrokken.

12.3.1. Uitbouw en optimalisering bedrijventerreinen en economische zones in de gehele Gentse kanaalzone

De acties in dit luik richten zich in hoofdzaak op reorganisatie van de bestaande bedrijventerreinen (verdichting en ontsnippering, omschakeling naar watergebondenheid) en op een stapsgewijze uitbouw van nieuwe bedrijventerreinen binnen en buiten het zeehavengebied. Havenbedrijf Gent GAB is de belangrijkste initiatiefnemer.

Elk van deze bedrijventerreinen wordt met aandacht voor beeld, landschappelijke inpassing en ecologische infrastructuur, hinderzonering bij concessieverlening en mogelijkheden voor industriële eco-systemen uitgebouwd.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
E.1	Prioritaire uitbouw zeehaven 1. Afwerking bedrijventerrein Kluisendok 1 2. Verdichting en optimalisatie Skaldenpark a. opmaak inrichtingsplan b. bedrijventerreinmanagement 3. Bedrijventerrein Rodenhuize-noord 4. Verdichting en reorganisatie (meer watergebondenheid) havengedeelte tussen Sifferdok en Grootdok 5. Verdichting en reorganisatie (meer watergebondenheid) havengedeelte tussen Sifferdok en Moervaart 6. Bedrijventerrein Zeeschipstraat-oost	Havenbedrijf Havenbedrijf + Stad Gent Vegho Arcelor ism Havenbedrijf Havenbedrijf Havenbedrijf Havenbedrijf	>zkt >zkt-kt kt+ kt-mlt kt-mlt kt-mlt mlt
E.2	Prioritaire uitbouw zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen 1. Moervaartpark 2. Moervaart-noord 3. Moervaart-noord-reserve 4. Rieme-noord	Havenbedrijf POM-OV i.s.m. Havenbedrijf	>zkt >zkt-kt kt >kt+ mlt
E.3	Verdere uitbouw zeehaven 1. Bedrijventerrein Langerbruggekaai-De Nest 2. Bedrijventerrein Arcelor-StKruisWinkel-oost	G2I m.m.v. Havenbedrijf Arcelor mmv Havenbedrijf	kt-mlt mlt-lt

	3. Bedrijventerrein Arcelor-oost Rostijne 4. Bedrijventerrein Kluizendok 2: gedeeltelijke ophoging met dokspecie / aanleg als bedrijventerrein	Arcelor mmv Havenbedrijf Havenbedrijf	mlt-lt >zkt lt
E.4	Opstarten intensief 'maatwerk'programma voor omschakeling bestaande bedrijven naar watergebondenheid	Havenbedrijf	zkt-mlt
E.5	Verdere permanente/regelmatige actualisering overzicht aanbod aan bedrijfsgronden	Havenbedrijf	zkt+
E.6	Opzetten werkgroep 'intensief ruimtegebruik en doelmatig grondbeleid' (inzetten van interne reserves, prioriteiten voor bodemsaneringen, een programma van gerichte wederinkoop, ...)	Havenbedrijf	nu-zkt+
E.7	Nemen van verankeringsmaatregelen voor bestaande sectoren (met name een aanbod aan ondersteunende diensten; meer opleiding en vorming; faciliteren van industriële eco-systemen)	Provincie i.s.m. Haven- bedrijf en Vegho	kt+
E.8	Ondersteunen van clustervorming door het aangaan van allianties met andere middelgrote havens en met hinterlandregio's	Havenbedrijf	kt-mlt
E.9	Onderzoek naar het opzetten van een databank van de aanwezige reststromen in de kanaalzone	POM-OV i.s.m. Projectbureau	kt

Ook actie LEB.5 draagt bij tot de realisatie van dit luik.

12.3.2. Stimulering van de leefbaarheid van dorpen, woonwijken en landbouw en verwijdering/verplaatsing van onleefbare woninggroepen

De acties in dit luik richten zich in hoofdzaak op het creëren van duidelijkheid over de toekomst, op een gerichte inbreng van voorzieningen, ondersteunende nieuwe functies en rust in de hoofdstraten van de zes kanaaldorpen en -wijken en op een kwaliteitsvolle en tijdige realisatie van de herlokalisatieprojecten ten behoeve van de onleefbare woninggroepen. De stapsgewijze verwijdering van die onleefbare woninggroepen vormen een bijzonder onderdeel van dit actieluik. Het goedgekeurd sociaal begeleidingsplan voor de Gentse kanaalzone (11/7/2004) vormt hier mee het kader voor.

De gemeenten en het Projectbureau (met de SRN-uitvoeringsorganisatie Provag) zijn de belangrijkste initiatiefnemers.

Permanent wordt overleg over de verwijderings- en herlocatieprocedures en over de verbeteringsprojecten voor de leefbaarheid van de dorpen met de opgezette bewonersgroepen van zes betrokken dorpen en wijken gevoerd.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
L.6	Realisatie verkeersfilters in kernen Oostakker en Wachtebeke	Stad Gent en gemeente Wachtebeke	kt
L.7	Benutten / fasegewijze mobiliseren bouw-mogelijkheden in bestaande woonzones	Stad Gent en gemeente Evergem	kt+

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	(aanschrijving, belasting, verwerving en doorverkoop) in de vijf dorpen		
L.8	Realisatie kleinschalige projecten van : 1. sociale huur- en koopwoningen in de vijf dorpen 2. woningrenovatieprogramma Klein-Rusland	gemeenten en sociale huisvestingsmaatschappijen SHM Wonen	zkt-kt+ >zkt-kt
L.9	Heraanleg openbaar domein in de vijf dorpen en in Klein-Rusland, met aandacht voor fietspaden in de (drukkere) hoofdstraten	Stad Gent, gemeenten Evergem, Zelzate	>zkt-kt+
L.10	Inbreng noodzakelijke voorzieningen (behoud van de bestaande) in de zes kernen: 1. inbreng buurtcontactpunt, kinderopvang, speelterreinen in Klein-Rusland 2. uitbreiding uren en dienstenpakket stedelijk dienstencentrum + nieuwe zaal + oplossing voor verdwijnend voetbalveld in St-Kruis-Winkel 3. speelvoorzieningen voor Rieme en Kerk/Langerbrugge 4. behoud postkantoor in Ertvelde of inbreng postpunt in Rieme 5. uitbreiding uren en dienstenpakket stedelijk dienstencentrum Desteldonk 6. nieuwe zaal voor socio-culturele activiteiten Desteldonk	Gemeente Zelzate Stad Gent Gemeente Evergem De Post, i.s.m. gemeente Stad Gent Stad Gent	kt kt zkt kt kt kt-mlt
L.11	Vorbereiding, communicatie, keuze en realisatie herlocatieprojecten wonen: (cfr. sociaal begeleidingsplan) specifieke herlocatieprojecten : 1. St-Kruis-Winkel-oost (herbestemming landbouwgebied) voor ca. 15 soc. won. 2. Doornzele-zuid (in woonzone) 3. Ertvelde-Hoge Wal voor 28 won. (in uitvoering) + ca. 40 won. 4. Nieuw Lourdeshoek (Meulestede) voor ca. 40 won. 5. Oostakker-zuid voor ca. 30 won. 6. St-Amandsberg-Hoge Weg voor ca. 30 won. 7. Kluisen-Pastoorhoek voor 15 won. (in uitvoering) 8. aanvullende projecten in Ertvelde algemene SH-projecten in uitvoering in Evergem, Zelzate, Gent, Wachtebeke, Lochristi, Assenede waarin ook in functie van herlokalisatie kan worden toegewezen : – Gent-kernstad: 285 won. – Gent-Wondelgem/Mariakerke: 43 won. – Evergem: 21 won.	Gemeenten + sociaal bemiddelaar, sociale huisvestingsmaatschappijen	kt kt nu-zkt + kt nu-zkt + kt kt nu-zkt nu-zkt kt kt-mlt nu-zkt

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	<ul style="list-style-type: none"> - Zelzate: 58 won. - Wachtebeke 16 won. - Lochristi: 49 won. - Assenede: 34 won. 		
L.12	<p>Verwijderen onleefbare woninggroepen (incl. de enkele aldaar aanwezige (landbouw)bedrijven en handelszaken), gelegen in zeehaven of op een (onleefbare) onmiddellijke rand ervan (<i>zie kaart 8</i>) (cijfer tussen haakjes: benaderend aantal bewoonde woningen en bedrijven, dd januari 2002):</p> <p>Prioriteit 1 = zeer korte termijn (tot 2008)</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Evergem, Langerbrugsestraat-west (ca. 2) <input type="checkbox"/> Gent, Langerbruggestraat/Schootkouter (ca. 18) <p>Prioriteit 2 = korte termijn (tot 2012): 'grote groepen'</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Evergem, Zandeke-incl.Hoogstraat (ca. 68) <input type="checkbox"/> Gent, Terdonk/Knippegroen en omgeving (ca. 20) <input type="checkbox"/> Evergem, Puinenstraat/Bombardementstraat (ca. 12) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Evergem, deel KMO-lint Assenedestraat (ca. 6) <input type="checkbox"/> Evergem, Callemansputtevegél-noord (ca. 7) <input type="checkbox"/> Zelzate, KMO-lint Callemansputtestraat (ca. 32, vervroegde verwervingen) <p>Prioriteit 3 = middellange termijn (tot 2018): 'kleinere groepen'</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gent-Keurestraat-west (ca. 6) <input type="checkbox"/> Gent, Langerbruggekaai/Harrystraat (ca. 8) <input type="checkbox"/> Gent, Kuhlmannlaan/Tragelstraat (ca. 6) <input type="checkbox"/> Gent, Veeweg (2) <input type="checkbox"/> Gent, Eilandstraat (2) <p>Louter vrijwillig aankoopaanbod:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Keurestraat-oost (ca. 6) <input type="checkbox"/> Callemansputtevegél-zuid (ca. 7) <input type="checkbox"/> Bedrijven koppelingsgebied Rieme-oost <input type="checkbox"/> Evergem, Walgracht-west (ca. 6, RO-terrein) <p>Louter vrijwillig aankoopaanbod in regionaal bedrijventerrein</p>	<p>Provag</p> <p>Havenbedrijf</p> <p>MOW-AMT</p> <p>G2I</p>	<p>>nu-zkt</p> <p>>nu-kt</p> <p>nu-mlt</p> <p>nu-lt</p> <p>nu-lt</p>

Ook acties LEB.1, LEB.5, LEB.12, M.4, M.5, M.7 dragen bij tot de realisatie van dit luik.

12.3.3. Infrastructuren en mobiliteit

De acties in dit luik richten zich in hoofdzaak op twee elementen, namelijk de verbetering van de infrastructuren voor enerzijds het goederentransport langs twee modi (spoor en pijpleidingen) en voor anderzijds de personenmobiliteit naar bedrijven en dorpen/wijken langs drie modi (weg, openbaar vervoer, fiets).

Het Havenbedrijf, De Lijn en de gemeenten nemen gerichte, specifieke initiatieven.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
I.10	Uitbouw (diepwater)kaden 1. Afwerking eerste fase Kluizendok 2. Bouw tweede fase Kluizendok 3. Bouw diepwaterkade Rodenhuedok-noord 4. Bouw diepwaterkade Kuhlmannkaai-noord (n.a.v. lokale kanaalverbreding) aanvullend : 5. Aanleg steiger(s) langs kanaal aan Langerbruggekaai-De Nest 6. Aanleg steiger(s) langs kanaal ten noorden van Mercatordok	Havenbedrijf i.s.m. AMT AMT Ontwikkelaar	>nu-zkt mlt-lt-zlt kt lt kt-mlt mlt
I.11	Onderzoek naar behoeftenbepaling, optimalisering en goede locaties wachtplekken voor binnenvaart	Havenbedrijf (i.s.m. W&Z en MOW-HWB)	kt
I.12	Optimalisering goederenspoorinfrastructuur met aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing 1. Opwaardering spoordoortocht aan Meulestede (vervanging brug over Voorhaven, nieuwe stopplaats Muide, afschaffing overweg Afrikalaan en nieuwe verbinding tussen lijnen 58 en 204) 2. Doortrekken spoorlijn 204 richting Axelse Vlakte en Terneuzen 3. Bouw achterkaibundel Zandeken 4. Aanleg spooruitrusting kaaien Kluizendok 5. Heraanleg spooruitrusting bedrijventerrein Langerbruggekaai 6. Opwaardering spoordoortocht door Rieme (bij vervanging sporen gebruik van rails met zo min mogelijk naden; traag rijden) 7. Onderzoek naar tracering van Vlaamse havenspoorlijn langs E34 met aantakking(en) op de noord-zuid-lijn(en) i.f.v. reserveringen (aanleg havenspoorlijn)	Infrabel i.s.m. Al-Wegen, De Lijn en Stad Gent NS i.s.m. Infrabel Infrabel + Havenbedrijf Infrabel + Havenbedrijf Infrabel Infrabel spoorexploitanten Infrabel Infrabel	kt kt-mlt >zkt/kt >zkt-kt-mlt kt-mlt mlt nu+ kt lt
I.13	Uitbouw pijpleidingnet 1. Aantakking bestaande en nieuwe bedrijven-	Havenbedrijf	>kt



	terreinen Kuhlmannkaai, Rieme-noord, Kluzendok, De Nest op hoofdpijpleidingstrook		
	2. Aantakking individuele bedrijven	bedrijven	continu
I.14	Optimalisering openbaar vervoer naar de dorpen en bedrijventerreinen	De Lijn	
	1. Verdere uitbreiding aanbod op de oostelijke dorpenlijn tussen Dampoort en Wachtebeke/Zelzate met behoorlijke frequentie (evt. met vorm van belbus, ...)		zkt-kt
	2. I.f.v. een vlotte oostelijke dorpenroute: verbetering van de Spanjeveerbrug in Mendonk	AI-W&Z	kt
	3. Tijdelijk (in afwachting van personenreinverbinding) verhoogde frequentie buslijnen langs R4's naar bedrijventerreinen en naar Zelzate en betere afstemming 'plaatselijke' lijnen met lijnen naar Gent (onderzoek in kader van netmanagement)	De Lijn i.s.m. Maxmobiel	nu-zkt
	4. Realisatie van een westelijke dorpenroute Kerkbrugge – Doornzele – Zelzate	De Lijn	kt
I.15	Onderzoek naar opzetten interregiobusverbinding Gent-Goes	De Lijn	kt-mlt
I.16	Opzetten gemeenschappelijk intern vervoer in de bedrijventerreinen	Stad Gent i.s.m. Havenbedrijf, Mobidesk	
	1. Organisatie gemeenschappelijk bedrijfsvervoer vanaf de OV-knopen aan R4	Oost-Vlaanderen	zkt-kt
	2. Uitwerken en invoeren van gemeenschappelijke bedrijfsvervoersplannen per bedrijventerrein	POM-OV	>zkt-kt
I.17	Uitbouw veilig en aantrekkelijk fietsroutenet		
	1. Aanleg afgescheiden fietspaden langs R4's, met inbegrip van voorziene fietsdoorsteken (Beekstraat Doornzele, Hoogstraat Kluzen, Arcelor-Gent-Gebr. Naudtslaan, Knippegroen-St-K-Winkel, Desteldonkstraat)	AI-Wegen i.s.m. Havenbedrijf en gemeenten	kt-mlt
	2. Aanleg doorlopende dorpenfietsroute Oostakker-Wachtebeke/Zelzate (bestaande straten en afgescheiden paden door bedrijventerreinen, cfr. nota Desteldonk)	Provincie en gemeenten	zkt-kt
	3. Aanleg doorlopend dorpenfietsroute Evergem-Rieme/Zelzate (bestaande straten en afgescheiden paden door bedrijventerreinen)	AI-Wegen i.s.m. Gemeenten, Provincie	>zkt-kt
	4. Aanleg fietspad tussen Klein-Rusland en Zelzate-centrum langs Twee Gidsenlaan met rechtstreekse aantakking aan kanaalbrug	Gemeente Zelzate i.s.m. AI-Wegen, Provincie	kt
	5. Aanleg fietspaden op andere lokale wegen cfr. fietsroutenet uit raamplan onderliggend wegnenet	Gemeenten, Havenbedrijf, Provincie-	kt-mlt

I.18	Leefbare inrichting van de lokale wegen	Gemeenten	>zkt-kt
------	---	-----------	---------

Ook actie LEB.5 draagt bij tot de realisatie van dit luik.

12.3.4.Landschappelijke en ecologische structuur en beeld

De acties in dit luik richten zich in hoofdzaak op de realisatie van een aantrekkelijk raamwerk voor het landschap, met name langs de beide armen van R4 en in de koppelingsgebieden, en op een stapsgewijze algemene opwaardering van het beeld in de gehele kanaalzone.

Het Projectbureau, de gemeenten en Al-Wegen zijn de belangrijkste initiatiefnemers, maar op dit terrein wordt van elke actor in de kanaalzone aandacht en inspanning verwacht.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
LEB.3	In functie van de realisatie van de 205 ha habitats voor de instandhoudingsdoelstellingen :		
	1. Afbakening van de natuurkerngebieden en opmaak van een faserings- en takenmatrix, inclusief beheerplan en monitoringsplan	Projectbureau m.m.v. ANB, Havenbedrijf en gemeenten	nu (2006)
	2. Uitvoering van een connectiviteitsstudie tussen de natuurkerngebieden	Provincie	zkt
	3. Natuurgericht beheer van de tijdelijke ecologische infrastructuur minstens tot de kerngebieden zijn gerealiseerd en realisatie van de natuurverbindingen en stapstenen in de paarse bestemmingen (o.m. op de pijpleidingstrook R4-oost)	Havenbedrijf m.m.v. MOW-AMT, Infrabel, Al-Wegen, ANB en bedrijven	nu-kt
	4. Formuleren van het natuurkerngebied Moervaart als sterke suggestie naar het gewestelijk planningsproces buitengebied Waasland	Projectbureau m.m.v. ANB en Havenbedrijf	zkt
LEB.4	In functie van de noodzakelijke boscompensaties		
	1. (voorkeur) realisatie van deze compenserende bossen in (delen van) de bosgebieden in koppelingsgebieden	VLM, financiering mede door bedrijven	zkt-kt
	2. (alternatief) vrijwaren/verwerven van de percelen voor boscompensatie aan Kloosterbos en/of in oostelijke groenpolen i.f.v. latere realisatie door bedrijven na overdracht	Havenbedrijf, financiering door bedrijf/ven	kt+
LEB.5	Opvolging/bewaking van de aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing bij elke actie (handleiding, fototentoonstelling, ...)	Projectbureau i.s.m. RWO (RO)	>nu+
LEB.6	Invoering afgestemde gemeentelijke stedenbouwkundige instrumenten m.b.t. beeld en landschappelijke inpassing van gebouwen en	Gemeenten Gent, Evergem, Zelzate i.s.m. Projectbureau	kt

	infrastructuren in de kanaalzone		
LEB.7	Realisatie laanbeplantingen langs de hoofdstraten van alle dorpen, doorlopend in de naastgelegen open ruimte (cfr. landschapsstudie)	Gemeenten Gent, Evergem, Zelzate	zkt-kt-mlt
LEB.8	Bescherming als monument, dorpsgezicht of landschap van punt- en lijnrelicten uit de natuur- en cultuurhistorische laag, o.m. Klein-Rusland (cfr. lijst landschapsstudie) en (buiten bedrijventerreinen) van de ankerplaatsen uit de Landschapsatlas	Gemeenten + RWO M&L	kt
LEB.9	Realisatie bosbermen en geluidswallen (met benutting Kluizendokgrond en met in achtname van biologische waarden van gronden) tussen R4 en kernen van Evergem, Kerkbrugge en R4 en kernen van Zelzate, Ertvelde, Rieme, Wippelgem, Wondelgem en Oostakker en tussen tunnelsleuf E34 en Klein-Rusland Opmaak en uitvoering beplantingsplan voor spoorlijn 55 (tracé Ringvaart – ovaal van Wippelgem)	AI-Wegen MOW-AMT	>zkt-kt-mlt nu-zkt
LEB.10	Realisatie groen raamwerk, met gebiedseigen soorten waar mogelijk, in koppelingsgebieden, aan de rand van bedrijventerreinen en langs 'hoofdstraten' van de dorpen	VLM resp. Havenbedrijf i.s.m. gemeenten (voor de dorpsstraten)	kt
LEB.11	Voeren locatie- en uitgiftebeleid met imagorijke bedrijven aan de ingang van alle bedrijventerreinen en op belangrijke zichtlocaties langs de R4's en het zeekanaal (cfr. landschapsstructuurschets), in het bijzonder Rieme-noord, Arcelor-Gent en graansilo's (reeds aanwezig), ingang Kluizendok, kop Rodenhuizedok met vrijwaring van zicht op dok, tegenover de kop van Desteldonk, kop Ringvaart aan R4	Havenbedrijf	nu+
LEB.12	Bijzondere aandacht aan de vormgeving (architecturaal en met inbreng van monumentale kunstwerken) van de beide infrastructuurenknoopen van de R4's aan E34 en aan Sifferverbinding als bakens aan de ingangen van de kanaalzone	AI-Wegen+ Projectbureau	nu+
LEB.13	Landschappelijke afwerking van de gipsberg/baggerspeciestortberg aan Callemansputte als bakens in het landschap met een overwegend groen en natuurlijk karakter (o.m. beboste noordelijke flank), in combinatie met de	Projectbureau + bedrijf	>kt-mlt

	uitbouw van een evt. recreatieve functie		
LEB. 14	Opmaak van een lichtplan voor de kanaalzone (functioneel, landschappelijk qua bakens, kunstzinnig/recreatief, rekening houdend met rationeel energiegebruik en lichtvervuiling) / realisatie ervan	Projectbureau i.s.m. Stad Gent	kt kt-lt
LEB. 15	Opmaak uitvoeringsgericht landschapsplan voor heel de kanaalzone (incl. de natuurlijke structuur van de VEN-gebieden aangrenzend aan het zeehavengebied en de ecologische infrastructuur) in verdere uitwerking van het landschapsconcept / evt. vastlegging in een gewestelijk rup	Projectbureau RWO (ARP)	kt kt-mlt
LEB. 16	Plaatsing kunstwerk Planningsprijs als bakens	Projectbureau i.s.m. Provincie (Dienst Cultuur) en Stad Gent	>nu

12.3.5. Milieukwaliteiten

De acties in dit luik richten zich op een reële verbetering van de milieukwaliteit in de vijf kanaaldorpen en in Zelzate. Het projectbureau, de Provinciale Milieudiensten en het Havenbedrijf zijn de belangrijkste initiatiefnemers. Prioritair zijn acties M.4 en M.7 die zich voornamelijk tot doel stelt om na te gaan hoe de leefbaarheid in de woonkernen kan gegarandeerd worden en die daar werk van maakt.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
M.4	Opzetten samenwerkingsstructuur milieu-overheden (kennis- en ervaringsuitwisseling, afstemming en coördinatie van activiteiten, vernieuwde werkwijzen, en opmaak gemeenschappelijk en/of op elkaar afgestemde milieuoadviezen)	Projectbureau	nu+ (prioritair)
M.5	Gebruik van hinderzonering als informatief en richtinggevend instrument bij concessieverlening		
	1. Bijstelling van het voorliggende hinderzoneringinstrument tot een praktisch en vlot hanteerbaar instrument	Projectbureau / Havenbedrijf	nu (prioritair)
	2. Opmaak van een afsprakennota met o.a. het havenbedrijf	Havenbedrijf ism projectbureau	nu
	3. Gebruik hinderzonering als ondersteunend en informatief instrument bij concessieverlening	Havenbedrijf en andere particuliere ontwikkelaars	zkt+
	4. Respectering veiligheidszones bij vastleg-	gemeenten, provincie en	nu

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	gen van nieuwe woongebieden en kwetsbare locaties 5. Uitwerking routing gevaarlijk transport (o.m. routing): opmaak actieplan en uitvoering	Vlaams Gewest LNE-Cel VR	nu
M.6	Continue opvolging milieukwaliteit 1. Onderzoek en regelmatige monitoring van de milieuverstoringen (geluid, stof, geur) in de woonkernen en –wijken 2. Verderzetten stofonderzoek 3. Jaarlijkse opmaak milieubarometer 4. Nieuwe hinderenquête voor toetsing beleid Gentse kanaalzone aan vastgestelde aanvaardbaarheidsgrenzen (voor geur, geluid, stofhinder) 4. voortzetting werking milieuklachtenmeldpunt	Provincie m.m.v. LNE en gemeenten Stad Gent Projectbureau i.s.m. Provincie Provincie (Centrum voor Milieuonderzoek) Projectbureau	zkt - continu continu zkt zkt continu
M.7	Actieplannen voor beperking hinderomvang (stof, geur en geluid) met brongerichte en effectgerichte maatregelen 1. voortbouwend op de monitoring van actie M.6 uitvoeren van studies om hinderbronnen in beeld te brengen 2. sensibilisering van bedrijven die stof- en/of geur- en/of geluidshinder veroorzaken; stimuleren bijkomende maatregelen in het kader van de actieplannen 3. Onderzoek naar en milieuhygiënische inrichting van de koppelingsgebieden waar nodig 4. aanmanen tot het nemen van maatregelen en zo nodig opleggen van bijzondere vergunningsvoorwaarden 5. Voortzetten algemeen en specifiek overleg bewoners-bedrijven voor alle zeven omliggende dorpen en wijken (o.a. organisatie van milieu-ontmoetingsmomenten, organisatie bewonersgroepen en open bedrijvendagen, jaarlijkse evaluatie milieuklachtenmeldpunt met bijzondere aandacht voor communicatie met bewoners...) en uitbreiden met gericht overleg n.a.v. probleemsituaties	provincie i.s.m. gemeenten, Projectbureau Projectbureau en gemeenten Projectbureau (onderzoek)/ VLM (inrichting) LNE-Milieu-inspectie, Projectbureau, bedrijven	nu+ zkt >zkt-kt continu continu
M.8	Effectieve aansturing van de verdere verduurzaming: de aanstelling van een eco-	POM-OV mmv Vegho, bedrijven, OVAM	zkt+

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	<p>efficiëntie-coördinator, het concreet uitwerken van het volledige pakket aan eco-efficiëntie-indicatoren alsmede het stimuleren van de opmaak van regelmatige (jaarlijkse?) eco-efficiëntie-analyses per bedrijf, van de opname ervan in de publiek toegankelijke milieujaarverslagen en van vergelijking tussen bedrijven onderling, het concreet uitwerken van de verduurzamingsbarometer en de jaarlijkse actualisering en publicatie daarvan</p>		
M.9	<p>Ontwikkeling duurzame bedrijventerreinen Moervaart en Rieme-noord</p>	Havenbedrijf en POM-OV	>zkt-kt
M.10	<p>Gebruik van risicozonering als informatief instrument bij concessieverlening</p>	Havenbedrijf en andere particuliere ontwikkelaars	zkt+
M.11	<p>Acties inzake grondwater</p> <ul style="list-style-type: none"> – Waterbeheersing bij ontwikkeling van bedrijventerreinen en bijkomende wegen, in hoofdzaak hergebruik, buffering van de versnelde afvoer van hemelwater en infiltratie – Bedrijven informeren over beschikbaarheid van grondwater – Aandacht voor voorkomen vrijstelling gevaarlijke stoffen (o.a. door opvang van bluswaters en lekvloeistoffen, cfr. het RVR) – Voorzien van alternatieve waterbronnen voor individuele bedrijven of groepen van afnemers van industriewater en van een leidingnet daarvoor 	<p>Havenbedrijf resp. AI-AWV</p> <p>Havenbedrijf i.s.m. PCM</p> <p>Havenbedrijf/ POM-OV</p> <p>VMM-Afdeling Water of Havenbedrijf (voor groepen) i.s.m. Waterketenbedrijven (VMW, TMVW)</p>	<p>nu+</p> <p>nu+</p> <p>nu+</p> <p>nu+</p>
M.12	<p>Acties inzake bodem</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitvoeren van brownfieldprojecten <ul style="list-style-type: none"> • Kuhlmannkaai-noord • De drie andere sites met prioriteit 1 • De twee sites van prioriteit 2 • ... 	<p>verantwoordelijke bedrijven</p>	<p>zkt-kt</p> <p>kt-mlt</p> <p>mlt</p>
M.13	<p>Watermanagement: opstart overleg en afspraken met betrokken instanties over :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waterbeheersing bij ontwikkeling van bedrijventerreinen (o.a. de terreinen Kluzendok, Rieme-Noord en Moervaart-Noord-reserve) en bijkomende wegeninfrastructuur, aandacht voor hergebruik, buffering en infiltratie; – Afvalwatermanagement in het gehele 	<p>Havenbedrijf</p>	<p>nu+</p>

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
	zeehavengebied; – Aandacht voor voorkomen vrijstelling gevaarlijke stoffen (o.a. door opvang van bluswaters en lekvloeistoffen, cfr. het RVR); – Tegengaan verzilting kanaal.	MOW-AMT	mlt

Ook actie E.6 (bodemsaneringsprojecten) en actie L2 rond de aanpak van de geluidshinder door weg- en treinverkeer dragen bij tot de realisatie van dit luik.

12.3.6. Gerichte recreatie en toerisme

De acties in dit luik richten zich in hoofdzaak op een selectieve verdere uitbouw van de recreatieve functie, mede ter ondersteuning van het draagvlak van de kleine dorpen in en de aanpalende stedelijke woonwijken rond de zeehaven en van het imago van de gehele kanaalzone.

Stad Gent is de belangrijkste initiatiefnemer.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
R.1	Verdere uitbouw onthaal cruiseschepen in kop Grootdok	Stad Gent i.s.m. Havenbedrijf	>kt+
R.2	Opwaardering en mogelijke uitbreiding jachthaven aan Langerbrugge-eiland	Stad Gent	>zkt-kt
R.3	Onderzoek naar mogelijkheden voor uitbouw waterrecreatie langsheen Moervaart / evt. herbestemming in PRUP	Provincie	>kt
R.4	Opzetten systeem van fiets- en wandelbezoeken doorheen de haven	Projectbureau	>zkt+

Ook de acties L.1 (met de uitbouw van (beeldende) parken en uitzichtpunten in sommige koppingsgebieden), I.4 (behoud veren), I.17 (uitbouw fietsrouten netwerk) en LEB.13 (afwerking gipsberg als landschappelijk baken en uitzichtpunt) dragen bij tot de realisatie van dit luik.

12.3.7. Voorwaardenscheppende acties inzake planning, communicatie en draagvlakvorming

De enige actie in dit luik richt zich op de continue organisatie van communicatie naar de ruimere groepen van betrokkenen bij de ontwikkeling van de kanaalzone: de bewoners en bedrijven.

Het Projectbureau is hier de belangrijkste initiatiefnemer, en doet dit in nauwe samenwerking met de gemeenten en in voorkomend geval de initiatiefnemer van een bepaalde actie.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Fasering
V.2	<p>Organisatie gestructureerde open dialoog met buurtbewoners, betrokken verenigingen en bedrijven uit de Gentse kanaalzone aangaande de leefmilieuproblematiek</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Permanent overleg Projectbureau – voorzitters bewonersgroepen 2. verdere opvolging milieuklachtenmeldpunt (zie ook M.6) 3. opname bewonersvertegenwoordiger en landbouwvertegenwoordiger in planbegeleidingsgroep inrichting koppelingsgebieden 4. betrokken landbouwers en de dorpsbewoners betrekken bij de opmaak van de inrichtingsplannen voor de koppelingsgebieden. 	Projectbureau ism betrokken besturen	>nu+
V.3	Permanente communicatie over het project Gentse kanaalzone ifv van draagvlakvergroting en ervaringsuitwisseling	Projectbureau	>zkt+
V.4	<p>Ontwikkeling van SRN-initiatieven om</p> <ul style="list-style-type: none"> – via bezoek van voorbeeldprojecten geesten te verruimen, beelden te concretiseren – via studie- of congresdagen het maatschappelijk draagvlak verder te ontwikkelen – via interne werkgroepen technische mogelijkheden uit te werken – via lobbywerk financierende partijen tot beslissingen te laten komen <p>dit met één doel nl. alle actoren aanzetten tot snellere vooruitgang in de multimodale inrichting van de haven.</p>	Projectbureau	>zkt+

12.4. Kortetermijn plan van actie

De prioritaire acties voor de zeer korte termijn, waarvan de inhoud en de financiering voldoende vast staat en (minstens gedeeltelijke) realisatie in principe gepland wordt voor eind 2007, worden ook gebundeld in het plan van actie 2006-2008. Ook hier geldt dat de aangegeven uitvoeringsdata streefdata zijn, die mogelijk (liefst zo beperkt mogelijk) bij procedurele belemmeringen kunnen worden overschreden. *Kaart 9 geeft de lokaliseerbare*

zeerkortetermijnacties weer. Het kortetermijn plan van actie zelf is rechtstreeks in deel IV bij de kernbeslissingen weergegeven.

Deze acties zijn als volgt gespreid over de verschillende initiatiefnemers :

<u>Initiatiefnemers</u>	<u>acties</u>
Havenbedrijf Gent GAB	E.1.1 en deel E.3.4, deel E.1.2, deel E.2/M.9, E.4, E.5, E.6, deel I.8, deel I.10, deel LEB.3, LEB.11, M.5, M.10, M.11, M.13
Projectbureau	E.9, E.10, deel L.3, L.12, deel LEB.3, LEB.5, LEB.16, M.4, M.5, M.6, M.7, M.11, V.2, V.3, V.4
Provag	deel L.12
Stad Gent	deel E.1.2, L.9+LEB.7, deel L.10, deel L.11, deel I.16, deel I.17, deel I.18, R.2
Gemeente Evergem	L.9+LEB.7, deel L.11, deel I.17, deel I.18
Gemeente Zelzate	L.9+LEB.7, deel I.17, deel I.18, L.8.3
VLM	deel L.1, L.5, deel LEB.4
SHM/VMSW	deel L.8, deel L.11
AI-Wegen	deel L.2, deel L.3, deel I.5, deel I.6, deel I.7, deel I.9, deel I.17, deel LEB.2, deel LEB.9, LEB.12
MOW-AMT	deel L.12, deel I.1, deel I.3, I.8, deel LEB.9
MOW-HWB	deel I.1
RWO	deel LEB.5
LNE-ANB	deel LEB.1, deel LEB.3
LNE-Milieu-inspectie	M.4, deel M.7
VMM	deel M.1, M.2, M.4, M.11
Infrabel	deel I.12
De Lijn	deel I.14
private bedrijven	deel I.8, M.12
Provincie / POM-OV	deel LEB.3, deel M.1, M.4, M.6, M.7, M.8

12.5. Ingrepen met snel resultaat

Op zeer korte termijn zijn een aantal kleinere maatregelen uit te voeren die een merkbaar effect hebben door hun bijdragen aan vermindering van verkeersoverlast en geluidshinder en verhoging van de verkeersveiligheid. Dergelijke projecten geven tevens het positieve signaal af dat de kwaliteitsvolle opties van het ROM-streefbeeld en het voorstel van strategisch plan geen dode letter op papier zijn, maar terdege worden gerealiseerd.

Uit het gehele pakket aan acties worden volgende 'startingrepen' geselecteerd :

- de aanleg van een eerste elektronische **vrachtwagensluis** in Doornzele op proef (deel van actie L.3);
- de aanleg van **bosbermen en geluidswallen** aan de kernen langs R4 en E34 (actie LEB.9);
- de aanleg van de **dorpenfietsroutes** op west- en oostoever en de fietsverbinding Klein-Rusland - Zelzate (deel van actie I.17);
- opzetten **samenwerkingsstructuur milieu-overheden** en opmaak gemeenschappelijke en/of op elkaar afgestemde milieudadviezen (actie M.4, initiatiefnemer en financier Projectbureau).

13. Nieuwe werkwijzen

Om het voorgaande streefbeeld en de bijbehorende acties op een effectvolle en efficiënte wijze gedurende de komende decennia te realiseren, zijn werkzame samenwerkings- en besluitvormingswijzen en een afgelijnd en goed getimed pakket van acties noodzakelijk.

De hiervoor benodigde structuren zijn in de voorbije periode opgezet (cfr. beschrijving in punt 0.2.3) en dienen gecontinueerd te worden.

Dit hoofdstuk omvat de nieuwe en bij te stellen instrumenten en werkwijzen die, gelet op de bijzondere aard en problematiek, gebiedsgericht op niveau van de kanaalzone dienen ingesteld te worden. Zij zijn een uitdrukking van de samenhang in de thans gegroeide netwerkvorming tussen alle bevoegde overheidsinstanties en geïnteresseerde belangengroepen in het gebied. Zij vervangen geen enkele geëigende reguliere procedure, maar voegen er, als noodzakelijke smeerolie, afstemming en vereenvoudiging door geïnstitutionaliseerde en professionele samenwerking aan toe.

Het statuut van dit deel is **richtinggevend** voor het handelen van alle betrokken overheidsorganen. Behoudens bij onvoorziene en totaal gewijzigde omstandigheden engageren de ondertekenende overheden zich ertoe de aangegeven instrumenten en werkwijzen (mee) te realiseren.

13.1. Beleidsinstrumenten

13.1.1. Grondbeleid

De betrokken overheden zullen met betrekking tot alle gronden in de kanaalzone die cruciaal zijn voor de gewenste ontwikkeling volgens het streefbeeld (terreinen voor infrastructuur, koppelingsgebieden, bedrijventerreinen, ...) verder een actief grondbeleid voeren. Waar en wanneer verwerving van deze gronden door een overheid noodzakelijk blijkt om de vooropgestelde ontwikkeling (tijdig) te kunnen realiseren, zal de best geplaatste partner hiertoe kordaat alle nodige stappen zetten. Eventuele overdracht naar andere partners wordt achteraf binnen het SRN en Provag doorgevoerd.

Om tot de beoogde ontwikkeling, een zuinig ruimtegebruik en de gewenste milieuzonering in de verschillende bedrijventerreinen te komen zullen het Havenbedrijf Gent GAB en de andere overheden er hun gronden in overheidsbezit houden en alleen nog met concessieverleningen (of erfpachten, rechten van opstal) werken. Tegelijk wordt een actief beleid van wederinkoop van vroeger vervreemde gronden gevoerd, behalve in die situaties waar onder hoede van het SRN een convenant met de privé-eigenaar kan worden afgesloten waarin de beoogde doelstellingen en beheersregels voor deze gronden op duidelijke en concrete wijze zijn ingeschreven.

13.1.2. Beleidsovereenkomsten

Dit strategisch plan geeft de hoofdlijnen van de meest prioritair uit te voeren acties in de kernbeslissingen weer en een summier omschrijving van de inhoud van acties in het uitvoeringsprogramma. Om tot daadwerkelijke realisatie van acties met akkoord (en veelal ook met mede-financiering) van meerdere partners uit het Subregionaal Netwerk te kunnen

overgaan, wordt per (groep van) acties het best een beleidsovereenkomst tussen de daarop betrokken partners uitgewerkt en ondertekend.

Een dergelijke beleidsovereenkomst is een uitvoeringsdocument van het strategisch plan. Ondertekenende partijen leggen er in vast wat meer gedetailleerd de inhoud van de actie zal zijn (waarbij de vorm kan variëren van beschreven principes en schetsen tot besteksklare documenten), naast onder meer het wenselijk geachte verloop van de actie inclusief projectstructuur en timing, de voorbereidende en medewerkende stappen waartoe elke partner zich engageert, de raming van de kosten en de verdeling van de financiering, de voorziene externe communicatie.

13.2. Nieuwe procedures

De samenwerking en netwerkvorming binnen de kanaalzone wordt waar het de uitvoering van de acties uit het uitvoeringsprogramma betreft vertaald naar een aantal procedures voor de communicatie. Daarmee wordt geïnvesteerd in een kwaliteitsvolle en vlotte wijze van aanpak van die acties.

13.2.1. Geïntegreerd ontwerp

Op initiatief van de bevoegde reguliere overheid en met de inhoudelijke (ontwerpmatige, onderzoeksmatige, organisatorische, communicatieve) steun van het Projectbureau wordt voor alle acties met een grote impact ¹¹ uit het uitvoeringsprogramma in een werkgroep van het SRN in overleg tussen alle betrokken instanties gezamenlijk een kwaliteitsvol ontwerp uitgewerkt. Het betreft ontwerpen op het niveau voorontwerp waarin alle essentiële elementen van de inplanting, het functioneren, de milieu-impact en het beeld zijn opgenomen. Deze werkwijze moet toelaten 'samen tot een ontwerp te komen' dat aan de verschillende verwachtingen en de gestelde kwaliteitsobjectieven beantwoordt en vermijden dat kostbare tijd en energie verloren gaat in het achteraf bijschaven en corrigeren van oorspronkelijk eenzijdig uitgewerkte voorstellen. De reeds uitgewerkte inrichtingsstudies voor een reeks koppelingsgebieden zijn voorbeelden van dergelijk geïntegreerde ontwerpen.

Eens in de schoot van de betrokken werkgroep, of bij zeer grote dossiers het SRN zelf, een overeenkomst over een ontwerp is bereikt, werkt de bevoegde initiatiefnemer dit technisch, organisatorisch en financieel verder uit. Hij kan hierbij voor ondersteuning verder beroep doen op het Projectbureau. De partners in het SRN engageren zich om het uitgewerkte ontwerp actief mee te ondersteunen en een zo spoedig mogelijke realisatie te helpen bewerkstelligen.

¹¹ Tot deze groep behoren minstens volgende acties uit het uitvoeringsprogramma: E.1, E.2, E.3, L.1, L.2, I.5, I.6, LEB.1, LEB.9, LEB.13.

13.2.2. Gezamenlijke adviesvoorbereiding met formele bekrachtiging in officiële procedures

De dossierbehandeling van alle vergunningsaanvragen (en hun monitoring achteraf) met grote impact¹² wordt op een soortgelijke manier als de geïntegreerde ontwerpen aangepakt. (Een specifieke werkgroep van) het SRN bereidt snel en binnen de termijnen van de wettelijke aanvraagprocedures een geïntegreerd voor-advies (vanuit het streefbeeld voor de kanaalzone) voor en bezorgt dit aan de vergunningsbevoegde overheid of adviescommissie (zoals de Provinciale Commissie voor RO, de Provinciale Milieuvergunningscommissie). Een werkbare regeling zorgt er voor dat tijdens de periode van adviesopbouw in de werkgroep de leden ervan informeel kunnen terugkoppelen naar hun instanties. De partners in het SRN engageren zich om het uitgewerkte advies actief mee te ondersteunen en een zo spoedig mogelijke vergunningsverlening te (helpen) bewerkstelligen, zonder evenwel afbreuk te doen aan hun formele bevoegdheden als vergunningverlenende overheden en de gemeentelijke autonomie. De vergunningsaanvrager kan op eigen initiatief en kosten een stapje verder gaan en, voorafgaand aan zijn formele aanvraag, de opmaak van de essentiële delen van zijn initiatief als een geïntegreerd ontwerp door een SRN werkgroep, volgens eenzelfde aanpak als bij de acties uit het uitvoeringsprogramma, laten verlopen.

13.2.3. Toegewezen beheers- en investeringstaken

Het uitvoeringsprogramma geeft voor de meeste acties de uitvoerder of uitvoerders aan. Een aantal acties en beheerstaken vallen buiten het normale actieterrein en de middenstromen van elk van de partners. Om hun realisatie te garanderen worden zij gezamenlijk opgenomen onder verantwoordelijkheid van het SRN. Over elk van deze acties en beheerstaken sluiten de overheidspartners binnen het SRN een concrete beleidsovereenkomst; hierin wordt onder meer de concrete uitvoering toevertrouwd aan één partner 'met verstand en bevoegdheid' die zich hiertoe engageert. Bij ontstentenis van andere geïnteresseerden, neemt het Havenbedrijf Gent GAB als spilactor deze taak, binnen de mogelijkheden, op zich.

¹² Tot deze groep van aanvragen behoren alle projecten waarop het geïntegreerd ontwerp van toepassing is, alsmede alle aanvragen voor hogedrempel-Sevesoactiviteiten en activiteiten die voor geur en stof VNG-afstanden van 500 m of meer behoeven.



Deel 4 – Kernbeslissingen

bindend deel voor de lokale partners

Dit deel is voor de goedkeurende actoren een bindende tekst waarin zij de essentiële keuzen en opties en hun effectieve inspanningen en engagementen (inhoudelijke zowel als financiële, door te vertalen in het eigen, reguliere beleid) voor de eerstkomende jaren vastleggen.

14. Kernbeslissingen over het streefbeeld

14.1.1. Beslissing over het statuut van het streefbeeld

1. Het **streefbeeld** met de algemene visie-elementen, de visie op de ontwikkeling van de poort, de visie op de kwaliteitsvolle inbedding van de zeehaven in de kanaalzone, de ruimtelijke concepten en gewenste ruimtelijke structuur, zoals geformuleerd in voorgaand deel 2 is voor de SRN-partners richtinggevend en dus van kracht tot het bij consensus en met een doorwegende verantwoording zou worden aangepast of verfijnd om toekomstige situaties en mogelijkheden en thans onvoorziene ontwikkelingen kwaliteitsvol te beantwoorden.

(Aanvragen van) toekomstige ruimtelijke uitvoeringsplannen voor het gebied steunen niet alleen op het ruimtelijk structuurplan dat zij uitvoeren, maar eveneens op het streefbeeld van dit strategisch plan.

14.1.2. Beslissingen over algemene doelstellingen

2. **Kwaliteitsverhoging** in de kanaalzone is nodig, ten bate van alle aanwezige functies. In het kanaalzonegebied gaan **drie functies** (stedelijke functie, havenfunctie en bedrijvenfunctie) samen. De kanaalzone is in hoofdorde een gebied waar de economische functie voorop staat. De natuurwaarden en de stedelijke functie zijn in bepaalde delen van het gebied van groot belang. De functies zijn gelijkwaardig binnen het geheel van de kanaalzone in die zin dat ze alle op zich op de plaatsen waar ze voor de toekomst geselecteerd worden als een ruimtelijk systeem moeten kunnen functioneren. Bij conflicten die de essentie van hun functioneren in het gehele gebied aantasten, hebben de havenfunctie en de bedrijvenfunctie voorrang.
3. - De ontwikkeling van de kanaalzone wordt gericht op een **duurzame ontwikkeling**. Dit wil zeggen dat de kwaliteiten in het gebied zodanig zijn of worden, dat de ontwikkeling van het gebied voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in behoefte te voorzien. Voor de economische uitbouw van de kanaalzone betekent dit dat zoveel als mogelijk gestreefd wordt naar loskoppeling van economische ontwikkeling en milieudruk, zodat economische groei in verhouding met een kleinere toename en bij voorkeur met een status-quo of met een afname van de milieudruk gepaard gaat. Deze loskoppeling is een proces dat aan de hand van meetbare indicatoren op regelmatige basis zal worden opgevolgd en aan- of bijgestuurd.
 - Het vaststellen van de gewenste milieukwaliteiten ten aanzien van lokale milieuverstoringen geschiedt in het kader van het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone. Als uitgangspunt worden daarbij de wettelijke en Europese normstelling gehanteerd. Scherpere engagementen en voorwaarden kunnen worden overeengekomen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met cumulatie van milieuverstoring van geluid, stof en geur.
 - Indien, bij gebleken knelpunten qua gewenste milieukwaliteiten, de milieuverstoringen kan worden verminderd door middel van brongerichte/procesgeïntegreerde maatregelen, gaat hier de voorkeur naar uit boven effectgerichte maatregelen.

- Permanent onderzoek en monitoring moeten het actuele niveau van milieubelasting in de kanaalzone precies in kaart brengen en aangeven of dit, op grond van wet- en regelgeving, in relatie met het huidig en toekomstig ruimtegebruik (functies) aanvaardbaar is en op welke plaatsen dan wel. Waar wordt vastgesteld dat dit huidige niveau hoog of te hoog is, wordt nagestreefd dit niveau van milieubelasting niet te laten stijgen en het met een overgangperiode terug te laten dalen tot de wettelijke norm. Op de langere termijn wordt gestreefd het niveau in het geheel van de Kanaalzone te laten dalen.

Dit streven leidt ertoe dat de bevoegde overheden de dynamiek van bedrijfsvestiging en -vertrek mede pogen aan te sturen vanuit een milieuhygiënische invalshoek. De terreinbeherende instantie maakt in het kader van haar uitgiftebeleid als signaalfunctie gebruik van het instrument hinderzoning.

Bedrijven hanteren de best beschikbare technieken en schoeien hun productieprocessen in een constante verbetering vanuit hun investeringsprogramma op een zo modern mogelijke leest.

4. Het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone zal specifieke aandacht schenken aan **communicatie** met betrokkenen uit het gebied, zowel voor toetsing van het streefbeeld en het plan van actie als voor het uitvoeren van uiteindelijke maatregelen.
5. Het strategisch plan voor de Gentse Kanaalzone zal optimaal afgestemd worden op de ontwikkelingen in de Zeeuwse Kanaalzone. Er wordt op termijn gestreefd naar één enkel **grensoverschrijdend** ROME-project, met bijhorende bestuurlijke en werkafspraken alsmede concrete grensoverschrijdende projecten en maatregelen.
6. De kanaalzone ontwikkelt tot een **gemengd gebied met duidelijke grenzen**. R 4 - E34 zijn, behoudens een aantal insnijdingen en de uitspringende lobben aan Skaldenstraat en Moervaart, de hoofdgrenzen van het haven- en bedrijfengebied, die in detail in het afbakenings-R.U.P. zijn vastgelegd.
7. De Kanaalzone is, samen met het zuidelijke gebied tussen de stadskern van Gent en Zwijnaarde, het belangrijkste **concentratiegebied** voor regionale bedrijvigheid in de Gentse regio. De bedrijvenactiviteiten ontwikkelen er volgens de ingeschatte groeitendenzen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en benutten hiertoe de bestemde mogelijkheden. Bij de verdere ontwikkeling van haven- en bedrijvenactiviteit wordt zoveel als mogelijk gestreefd naar **verdichting** van het bestaande maritiem-industrieel complex, en dit in ieder geval bij het invullen van nieuwe terreinen. Dit streven wordt aangevuld met een gefaseerde uitbreiding met nieuwe terreinen op linkeroever (o.m. rond Kluizendok). De verdichting wordt gedragen door een aangescherpt grondbeleid. Ook een nieuwe aanpak van de baggerspecieverwerking en -berging met mechanische droging, afscheiding van herbruikbare fracties en compacte berging, draagt hier toe bij.

14.1.3. Beslissingen over specifieke doelstellingen

8. Een grotere beschikbaarheid van **diepwaterkaden** wordt gerealiseerd in Kluizendok, in Rodenhuizedok-noord, langs het kanaal ten noorden van Mercatordok en langs het kanaal aan Kluizendok en De Nest. Het overheidsaanbod aan reëel uitgifbare **haventerreinen** wordt bij prioriteit vergroot door de uitbouw van Kluizendok en de reorganisatie van de oudere haventerreinen tussen Siffer- en Grootdok.

9. Het overheidsaanbod aan reëel uitgifbare **regionale bedrijventerreinen** wordt vergroot door een actieve maar gefaseerde ontwikkeling van de zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen Moervaart-zuid, Moervaart-noord, Moervaartnoord-reserve en Rieme-noord.
10. De bestaande vijf dorpen (Rieme, Doornzele, Kerkbrugge/Langerbrugge, Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel), de woninggroep Mendonk en de woonwijk Klein-Rusland worden als leefbare **bewoonde kernen** met ongeveer hun huidige grootte en draagvlak behouden. De nodige maatregelen worden genomen om de na te streven verbetering en kwaliteit in deze dorpen m.b.t. de nodige gemeenschapsvoorzieningen, de woon- en verkeerssituatie, het beeld en het milieu reeds op korte termijn te realiseren. De kernen op linkeroever profileren zich daarbij als schakeldorpen tussen de open ruimte van het Meetjesland en het water van het kanaal.
11. **Geïsoleerde woninggroepen en -linten** die in haven- en bedrijvenzones zijn gelegen en die geen bijdrage leveren tot de globale ruimtelijke structuur van het gebied worden verwijderd. Verdere sociale begeleiding is hierbij essentieel en betekent duidelijkheid in bestemmingen en timingen, verwerving door de overheid op korte termijn, duidelijke en diepgaande communicatie met betrokken bewoners en het voorzien van goede en betaalbare woningen in nabijgelegen kernen. De omschakeling zal per woninggroep in één operatie gebeuren.
12. **Koppelingsgebieden** tussen kanaaldorpen en -wijken en bedrijvenzones worden op een kwaliteitsvolle wijze ingericht en beheerd. Zij krijgen functies en een vormgeving die voor beide naastgelegen gebieden bruikbaar zijn, een betekenis hebben. De belangrijkste koppelingsgebieden zijn: Klein-Rusland-oost en -west, Rieme-noord, -oost en -zuid (Avrijevaart), Doornzele-noord (Molenvaardeken), Doornzele-zuid, Doornzeelsestraat, Kerkbrugge-oost, Langerbrugge-zuid, Desteldonk-noord en -zuid, Oostakker-noord, Sint-Kruis-Winkel-zuid en Zelzate-zuid. De (bufferende) landschapsopbouw staat er centraal, maar in de meeste brede koppelingsgebieden vervult landbouw ook in de toekomst een rol, met focus op glastuinbouw en bloementeelt. De uit te graven grond van het Kluisendok wordt gebruikt voor noodzakelijke ophogingen van nieuwe bedrijventerreinen, maar ook voor landschapontwikkeling en de aanleg van (bos)bermen, o.m. in die koppelingsgebieden. De inrichting van een aantal van deze koppelingsgebieden versterkt de **natuurlijke structuur** van de valleien van Avrijevaart, Kale, Molenvaardeken en Moervaart en van de bossen op de stuifzandrug van Rostijne.
13. Binnen de kanaalzone en binnen de wegcategorisering van het RSV fungeren R 4 - E34 en Sifferverbinding als verdeelweg voor het wegverkeer in de kanaalzone; op de westelijke kanaaloever worden zij daarbij ondersteund door de kanaaloeverweg N474. De kern van Zelzate wordt ontlast van het doorgaande verkeer. Afzonderlijke **verkeerssystemen**, met name gescheiden toegangswegen, worden opgezet voor woondorpen en -wijken en bedrijvenzones. De zes woondorpen en de woonwijk in de kanaalzone worden daardoor ontlast van het havenvrachtverkeer.
14. Een **samenhangend ecologisch netwerk** doorheen de hele kanaalzone met kerngebieden van robuuste natuur, stapstenen en verbindingen wordt uitgebouwd zodat zowel de havenontwikkeling als het behoud van de natuurwaarden de nodige rechtszekerheid krijgen. Ook buiten het zeehavengebied worden hiervoor kerngebieden van robuuste natuur ontwikkeld en beheerd in delen van zo mogelijk de Kalevallei en de Moervaartvallei.

15. Een **samenhangend landschappelijk raamwerk voor de gehele kanaalzone** wordt uitgebouwd. Bij de ruimtelijke inrichting is het van belang dat de industriële activiteiten en inrichting van de omgeving vervat zitten in een gezamenlijk, afgestemd en coherent ontwerp, waarbij meerdere partners hun verantwoordelijkheid voor de realisatie daarvan opnemen.

15. Kernbeslissingen over nieuwe werkwijzen

16. Aansluitend bij de erkenning door de Vlaamse regering van een Subregionaal Overlegorgaan voor de Gentse haven, conform art. 28 van het Havendecreet, wordt de werking van de opgezette samenwerkingsstructuren van het Subregionaal Overlegorgaan voor de Gentse haven, het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone en Provag de komende decennia gecontinueerd. Deze verlenen het Project Gentse Kanaalzone inhoud en draagvlak.

17. De samenwerking en netwerkvorming binnen de kanaalzone wordt waar het de uitvoering van de acties uit het uitvoeringsprogramma betreft vertaald naar een aantal **nieuwe procedures** voor de communicatie, waaraan alle partners in het Subregionaal Netwerk hun actieve medewerking verlenen: het geïntegreerde ontwerp, de gezamenlijke adviesvoorbereiding met formele bekrachtiging in officiële procedures en de toegewezen beheers- en investeringstaken.

16. Kernbeslissingen over het hoofdactieprogramma en het kortetermijn plan van actie

16.1.1. Beslissing over het uitvoeringsprogramma

18. Het **uitvoeringsprogramma** en de ingrepen met snel resultaat onder het kortetermijn plan van actie 2006-2008 zoals geformuleerd in voorgaand deel 3, zijn voor de SRN-partners richtinggevend en dus van kracht tot ze bij consensus en met een doorwegende verantwoording zouden worden aangepast of verfijnd om toekomstige situaties en mogelijkheden en thans onvoorziene ontwikkelingen kwaliteitsvol te beantwoorden.

Het uitvoeringsprogramma bevat een **hoofdactieprogramma op Vlaams niveau** met de acties die de Vlaamse overheid trekt en waarin ze een wezenlijke rol speelt en een **subregionaal actieprogramma** met de acties die vooral door lokale actoren worden getrokken (en waaraan Vlaamse administraties eventueel kleinere bijdragen leveren of subsidies toekennen).

16.1.2. Beslissing over de jaarprogramma's

19. Het Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone vertaalt het plan van actie, en voor de later periode de andere acties uit het uitvoeringsprogramma, per jaar naar een **jaarprogramma**. Het SRN vraagt aan de Vlaamse overheid zich te engageren om het voorbereidend overleg bij de opmaak van elk jaarprogramma dermate mee te voeren, dat de budgettaire consequenties ervan voor de Vlaamse overheid bij de beslissing van de Vlaamse regering over dit jaarprogramma volledig in de begroting van dat jaar kunnen worden opgenomen en dat de inhoud van de betreffende acties zo nodig tegelijk in een beleidsovereenkomst kan worden vastgelegd.

16.1.3. Beslissing over het hoofdactieprogramma

20. Het SRN draagt het hoofdactieprogramma zoals weergegeven in punt III.12.2 voor aan de Vlaamse overheid voor opname in de opeenvolgende domeinoverschrijdende meerjarenplanningen voor de Vlaamse zeehavens en van daaruit voor vertaling in de investeringsplannen van de verschillende departementen en agentschappen.

Met de actename geeft de Vlaamse overheid aan dat zij het strategisch plan zal hanteren als kader om verdere stappen en investeringsprogramma's van alle Vlaamse administraties te toetsen. De regering alsdusdanig verbindt zich hiermee niet tot de uitvoering van acties uit het voorgestelde uitvoeringsprogramma, daar deze telkens volgens de geëigende procedures dienen te worden behandeld en afgewogen in functie van de voorhanden zijnde budgettaire middelen.

16.1.4. Beslissingen over het plan van actie 2006-2008

21. Het SRN evalueert het voorliggende plan van actie en formuleert een voorstel voor een plan van actie 2009-2012 naar de Vlaamse regering voor eind 2008.

22. Het **plan van actie** 2006-2008 omvat volgende acties met de aangegeven initiatiefnemer en financier(s). Van deze acties wordt (minstens gedeeltelijke) realisatie in principe gepland voor eind 2008; deze uitvoeringsstreefdata kunnen mogelijk (liefst zo beperkt mogelijk) bij procedurele belemmeringen worden overschreden.

- Uitbouw bedrijventerrein Kluzendok 1 en ophoging terrein Kluzendok 2 (deel acties E.1 en E.3.4, initiatiefnemer Havenbedrijf; financier Havenbedrijf Gent GAB en bedrijven)
- Uitbouw bedrijventerrein Moervaartpark als voorbeeldproject voor een duurzaam bedrijventerrein (deel acties E.2 en M.9, initiatiefnemer en financier Havenbedrijf Gent GAB)
- Opmaak inrichtingsplan bedrijventerrein Skaldenpark (deel actie E.1, initiatiefnemer en financier Havenbedrijf Gent GAB en Stad Gent)
- Opstarten intensief 'maatwerk'programma voor omschakeling bestaande bedrijven naar watergebondenheid (actie E.4, initiatiefnemer Havenbedrijf Gent GAB, financiers bedrijven)
- Actualisering overzicht aanbod aan bedrijfsgronden en opzetten werkgroep 'intensief ruimtegebruik en doelmatig grondbeleid' (acties E.5 en E.6, initiatiefnemer en financier onderzoek Havenbedrijf Gent GAB)
- Realisatie essentiële onderdelen van de koppelingsgebieden Doornzele-noord/Molenvaardeken, Rieme-zuid/Avrijevaart, Rieme-noord, Desteldonk-noord en Desteldonk-zuid (deel actie L.1, initiatiefnemers VLM, financiers VLM en andere Vlaamse partners)
- Eerste aanpak geluidshinder R4-oost, R4-west en L55, o.m. aan Desteldonk en met effectgerichte maatregelen (deel actie L.2, initiatiefnemers en financiers Al-Wegen resp. MOW-AMT en Infrabel)
- Proefplaatsing elektronische vrachtwagensluis op hoofdstraat in Doornzele resp. opmaak routeplan voor vrachtwagens (delen actie L.3, initiatiefnemer en financier Al-Wegen resp. Projectbureau)
- Opstart flankerend landbouwbeleid en lokale grondenbank, evt. herverkaveling, verwervingsplicht, wijkers-stimulus, vergoeding voor een verblijfsverplaatsing, fasering in de uitvoering en doorvoeren eerste grondruilen uit bedrijventerreinen, koppelingsgebieden en nieuw te bestemmen natuurgebieden. Hiertoe wordt o.m. voor de Moervaart- en Kalevallei en voor de Kiekenbossen op Evergams grondgebied een landbouwstudie opgemaakt (actie L.5, initiatiefnemer VLM en (pre-)financier Al-AMT)
- Eerste realisaties sociale huur- en koopwoningen in de dorpen (deel actie L.8, initiatiefnemer gemeenten en SHM's, financier VMSW)
- Realisatie woningrenovatieprogramma Klein-Rusland (deel actie L.8, initiatiefnemer gemeente Zelzate en SHM Wonen, financier VMSW)

- Heraanleg openbaar domein, inclusief laanbeplantingen in de vijf dorpen en in Klein-Rusland (acties L.9 en LEB.7, initiatiefnemers en financiers de gemeenten)
- Oplossing voor verdwijnend voetbalveld in St-Kruis-Winkel (deel van actie L.10, initiatiefnemer en financier Stad Gent)
- Verdere voorbereiding, communicatie en realisatie herlocatieprojecten wonen in omliggende dorpen en woonwijken (merendeel actie L.11, initiatiefnemers Stad Gent en gemeente Evergem i.s.m. sociaal bemiddelaar en SHM, financier uitvoering VMSW)
- Verder verwijderen eerste reeksen onleefbare woninggroepen (incl. de enkele aldaar aanwezige (landbouw)bedrijven en handelszaken), gelegen in zeehaven of op een onleefbare rand ervan (merendeel actie L.12, initiatiefnemer Provag) :
Prioriteit 1 (= zeer korte termijn, tot 2008): Evergem-Langerbrugsestraat-west en Gent, Langerbrugsestraat/Schootkouter (financier Provag);
Prioriteit 2 (= korte termijn, tot 2012): Evergem-Zandeke inclusief Hoogstraat (financier Provag), Gent-Terdonk/Knippegroen, Evergem-deel KMO-lint Assenedestraat, Evergem-Callemansputte-weg-noord, Evergem-Puinenstraat/Bombardementstraat (financier Havenbedrijf, evt. Provag), Zelzate-KMO-lint Callemansputtestraat, vervroegde verwervingen (financier MOW-AMT).
- Garanderen bedrijfszekerheid van haven met tweede grotere zeesluis in Terneuzen: actieve inbreng in het grensoverschrijdend afgesproken voorbereidingstraject (deel actie I.1, initiatiefnemer/stimulator en mede-financier MOW-AMT en MOW-HWB)
- Optimalisering baggerspeciebergings in Callemansputte (deel actie I.3, initiatiefnemer en financier MOW-AMT)
- Ombouw gedeelte R4-west tot primaire weg I met realisatie knooppunt Kluzendok-Hoeksken-De Nest (deel actie I.5, initiatiefnemer en financier AI-Wegen)
- Ombouw gedeelte R4-oost tot primaire weg I/II met realisatie bijkomende aansluiting bedrijventerrein Skaldenstraat (deel actie I.6, initiatiefnemer en financier AI-Wegen)
- Realisatie Handelsdokbrug (deel actie I.7, initiatiefnemer en financier AI-Wegen)
- Realisatie nieuwe ontsluitingsweg transportbedrijven in noordrand Rieme (deel actie I.8, initiatiefnemer en financier bedrijven)
- Realisatie nieuwe N474 in zuidzijde bedrijventerrein Kluzendok (deel actie I.8, initiatiefnemer en financier Havenbedrijf Gent GAB en MOW-AMT)
- Eerste deel ombouw JF Kennedylaan-noord in Zelzate tot leefbare stadsontsluitingsstraat (plein aan gemeentehuis) (deel actie I.9, initiatiefnemers AI-Wegen en gemeente Zelzate, financier AI-Wegen)
- Afwerking (diepwater)kaden in eerste fase Kluzendok (deel actie I.10, initiatiefnemer en financier Havenbedrijf Gent GAB met subsidies AMT; financier evt. baggerwerken AMT)

- Gedeeltelijke optimalisering goederenspoorinfrastructuur door bouw achterkaibundel Zandeken en aanleg spooruitrusting kaaien Kluizendok (deel actie I.12, initiatiefnemer Infrabel, financiers Vlaams gewest en federaal Ministerie van Verkeer en Infrastructuur)
- Eerste deel optimalisering openbaar vervoer aan de dorpen en bedrijventerreinen (deel actie I.14, initiatiefnemers en financiers De Lijn en Maxmobiel)
- Opzetten gemeenschappelijke intern vervoer in de bedrijventerreinen en opmaken bedrijfsvervoersplannen (deel actie I.16, initiatiefnemers Stad Gent en POM-OV en financiers bedrijven)
- Uitbouw veilig en aantrekkelijk fietsroutenet met aanleg gedeelten van doorlopende dorpenfietsroutes Oostakker-Wachtebeke/Zelzate en Evergem-Kluizendok-Rieme-Zelzate (deel actie I.17, initiatiefnemers en financiers AI- AWV, Provincie en gemeenten)
- Opstart beheerscommissie voor de instandhoudingsdoelstellingen (deel actie LEB.1, initiatiefnemer en financier ANB m.m.v. MOW-AMT)
- Aanbrengen van eerste delen van doorlopende en stevige laanbeplanting langs de beide R4's (actie LEB.2, initiatiefnemer en financier AI-Wegen)
- Opmaak faserings- en takenmatrix en beheerplan in functie van de 205 ha habitats voor instandhoudingsdoelstellingen, formuleren suggestie Moervaart naar gewestelijk planningsproces buitengebied Waasland respectievelijk uitvoeren connectiviteitsstudie (delen actie LEB.3, initiatiefnemers en financiers Projectbureau en ANB respectievelijk de Provincie)
- Bepaling aard en oppervlakte compensatieplekken bossen respectievelijk realisatie van compenserende bossen bij inrichting koppelingsgebieden (delen actie LEB.4, initiatiefnemers ANB respectievelijk VLM, financiers ANB respectievelijk VLM en andere partners)
- Opvolging/bewaking van de aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing bij elke actie (actie LEB.5, initiatiefnemer Projectbureau i.s.m. RWO (RO))
- Realisatie eerste gedeelte bosbermen en geluidswallen tussen R4 en de kernen van Zelzate, Ertvelde, Wippelgem, Evergem, Kerkbrugge, Wondelgem en Oostakker en tussen tunnelsleuf N49 en Klein-Rusland (deel actie LEB.9, initiatiefnemer en financier AI-Wegen)
- Opmaak en uitvoering beplantingsplan voor spoorlijn 55 (tracé Ringvaart – ovaal van Wippelgem) (deel actie LEB.9, initiatiefnemer en financier MOW-AMT)
- Voeren locatie- en uitgiftebeleid met imagorijke bedrijven aan de ingang van alle bedrijventerreinen en op belangrijke zichtlocaties langs de R4's en het zeekanaal (actie LEB.11, initiatiefnemer Havenbedrijf Gent GAB, financiers bedrijven)
- Plaatsing kunstwerk Vlaamse Planningsprijs (actie LEB.16, initiatiefnemer Projectbureau i.s.m. Provincie, Dienst Cultuur en Stad Gent)

- Verdere monitoring luchtkwaliteit in kanaalzone (fijn stof, fluoriden, carcinogene stoffen) (actie M.1, initiatiefnemer en financier VMM-Lucht)
- Modelling Ledo-Paniseliaan ter onderbouwing van het milieubeleid (actie M.2, initiatiefnemer en financier VMM-Water)
- Voortzetten en doorvertalen lopend vergelijkend gezondheidsonderzoek voor verschillende regio's in Vlaanderen, waaronder de havengebieden (actie M.3, initiatiefnemer en financier departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin)
- Opzetten samenwerkingsstructuur van de milieu-overheden en start opmaak op elkaar afgestemde milieuidviesen (actie M.4, initiatiefnemer en financier Projectbureau i.s.m. Provincie)
- Gebruik van hinderzonering als informatief en richtinggevend instrument bij concessieverlening: bijstelling instrument, afsprakennota, opstart gebruik (actie M.5, initiatiefnemer Havenbedrijf i.s.m. Projectbureau, resp. private terreinontwikkelaars)
- Milieumonitoring: jaarlijkse opmaak milieubarometer, verderzetting stofonderzoek, nieuwe hinderenquête, voortzetting milieuklachtenmeldpunt (actie M.6, initiatiefnemer en financier Projectbureau i.s.m. Provincie resp. Stad Gent)
- Actieplannen voor beperking hinderomvang stof, geur, geluid met brongerichte en effectgerichte maatregelen: studies, sensibilisering, onderzoek milieuhygiënische inrichting koppelingsgebieden, zo nodig opleggen bijzondere vergunningsvoorwaarden en voortzetten overleg bewoners-bedrijven over aspecten van leefbaarheid voor de zeven omliggende dorpen en wijken (actie M.7, initiatiefnemer en financier Provincie, Stad Gent en VMM-Lucht resp. Projectbureau en LNE-Milieuspectie)
- Effectieve aansturing van de verdere verduurzaming (actie M.8, initiatiefnemer en financier POM-OV, Vegho i.s.m. bedrijven en OVAM)
- Gebruik van risicozonering als informatief en richtinggevend instrument bij concessieverlening (actie M.10, initiatiefnemer Havenbedrijf en private terreinontwikkelaars)
- Acties inzake grondwater (actie M.11, initiatiefnemer Havenbedrijf i.s.m. AI-AWV, PCM, POM-OV, VMM-Afdeling Water)
- Uitvoeren acties inzake bodem (brownfieldproject Kuhlmannkaai-noord (actie M.12, initiatiefnemer verantwoordelijke bedrijven)
- Acties inzake watermanagement (actie M.13, initiatiefnemer Havenbedrijf resp. AI-AMT)
- Opwaardering en uitbreiding jachthaven Langerbrugge-eiland (actie R.2, initiatiefnemer Stad Gent)
- Organisatie gestructureerde open dialoog met buurtbewoners, betrokken verenigingen en bedrijven uit de Gentse kanaalzone aangaande de leefmilieuproblematiek (actie V.2, initiatiefnemer en financier Projectbureau i.s.m. betrokken besturen)

- Permanente communicatie over het Project Gentse Kanaalzone ifv van draagvlakvergroting en ervaringsuitwisseling (actie V.3, initiatiefnemer en financier Projectbureau).
- Sensibiliserende initiatieven ter stimulans en bevordering van de multimodale uitbouw van de kanaalzone (actie V.4, initiatiefnemer en financier Projectbureau).



Bijlagen

1. Afkortingen

AI-Wegen: Agentschap Infrastructuur, Afdeling Wegen en verkeer
AMT: Afdeling Maritieme Toegang
ANB: Agentschap voor Natuur en Bos
ARP: Afdeling Ruimtelijke Planning
BVR: Besluit Vlaamse regering
HRL: Habitatrichtlijn
HWB: Afdeling Haven- en Waterbeleid
LNE: departement Leefmilieu, Natuur en Energie
LTV: Langetermijnvisie Schelde-estuarium
MER: Milieu Effect Rapport
MOW: departement Mobiliteit en Openbare Werken
POM-OV: Provinciale ontwikkelingsmaatschappij Oost-Vlaanderen
Provag: Projectvereniging voor aanvullend grondbeleid in de Gentse kanaalzone
roro: roll-on, roll-off (scheepstype)
RSV: ruimtelijk structuurplan Vlaanderen
RVR: Ruimtelijk Veiligheidsrapport
RWO: departement Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed
SBZ: speciale beschermingszones
SHM: sociale huisvestingsmaatschappij
SRN-Gent: Subregionaal Netwerk voor de Gentse kanaalzone
SRO-Gent: SubRegionaal Overlegorgaan voor het Gentse zeehavengebied
TEN: Trans-Europese Netwerken
VEN: Vlaams Ecologisch Netwerk
VLM: Vlaamse Landmaatschappij
VMM: Vlaamse Milieumaatschappij voor Water en Lucht
VMSW: Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen
VR: Veiligheidsrapport
W&Z: Waterwegen en Zeekanaal

2. Overzicht van de bijlagenbundel

De afzonderlijke bijlagenbundel bevat volgende onderdelen :

Bijlage A – Voorafgaandelijke planvormingsfase

Bijlage B – Gerealiseerde acties sinds 2002

Bijlage C – Watertoets

Bijlage D – Samenvatting deelonderzoeken

1. Economie

- 1.1 Onderzoeken in het kader van de economische positionering van de kanaalzone Gent-Terneuzen
- 1.2 Verduurzamend scenario Gentse kanaalzone

2. Mobiliteit

- 2.1 Raamplan R4-west en R4-oost
- 2.2 Ontwerp raamplan voorlopige zuidelijke havenring
- 2.3 Raamplan onderliggend wegennet

3. Milieu

- 3.1 Kwaliteit van de bodem in de Gentse kanaalzone
- 3.2 RVR op strategisch planniveau
- 3.3 Nota plan-mer
- 3.4 Relevante documentatie op World Wide Web

4. Natuur

- 4.1 Inventaris van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone


5. Leefbaarheid en onleefbaarheid

- 5.1 Leefbaarheid
- 5.2 (On)leefbaarheid van woninggroepen in bedrijventerreinen

6. Landschap

- 6.1 Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten

+

 wel-varende kanaalzone
kwalitatieve groei vóór de nieuwe zeesluis
en in stroomversnelling erna

strategisch plan voor de Gentse kanaalzone – definitief
ontwerp
bijlagenbundel

mei 2007

Inhoud bijlagenbundel

Bijlage A - Voorafgaande planvormingsfase	6
1. Projectorganisatie ROM-project Gentse kanaalzone	6
1.1. Stuurgroep	6
1.2. Projectgroep	7
1.3. Kerngroep	7
1.4. Werkgroepen	7
1.5. Projectbureau	8
2. Totstandkoming strategisch plan	8
Bijlage B - Gerealiseerde acties sinds 2002.....	10
Bijlage C - Watertoets	13
Bijlage D - Samenvatting deelonderzoeken	17
1. Economie	18
1.1. Economische positionering Gentse Kanaalzone	18
1.2. Continue verduurzaming van de Gentse kanaalzone	29
2. Mobiliteit	44
2.1. Streefbeelden R4-west en R4-oost	44
2.2. Voorlopige zuidelijke havenring Gent	52
2.3. Onderliggend wegennet	55
3. Milieu	67
3.1. Kwaliteit van de bodem in de Gentse Kanaalzone	67
3.2. RVR op strategisch planniveau	68
3.3. Nota plan-mer	81
3.4. Relevante documentatie op het World Wide Web	88
4. Natuur	90
4.1. Inventaris van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone	90
4.2. Bossen en boscompensatie	103
5. Leefbaarheid en onleefbaarheid	104
5.1. Leefbaarheid	104
5.2. (On)leefbaarheid van woninggroepen in bedrijventerreinen	113
6. Landschap	120
6.1. Het casco-concept als benaderingswijze	120
6.2. Visie inzake de gewenste landschapsopbouw	121
6.3. Landschapsconcept	121
6.4. Landschapsstructuurschets	123
6.5. Inrichtingsconcepten	126

Kaarten en figuren

(vervolg van de nummering uit het hoofdrapport)

Bijlage A – Voorafgaande planvormingsfase

Figuur 15 – organisatieschema ROM-project

Figuur 16 – planvormingsproces

Bijlage C - Watertoets

Kaart 11 bodemkaart met waterlopen

Bijlage D - Samenvatting deelonderzoeken (selectie van kaarten en figuren uit de eindrapporten)

Economie

Figuur 17 – omvang van de havens in de Hamburg-Le Havrerange

Figuur 18 – kencijfers van de centrale havens in de Hamburg-Le Havrerange

Kaart 12 gebruik van bedrijfsgronden volgens aard van de bedrijfsactiviteit (2000)

Kaart 13 onbenutte gronden (situatie 2000)

Kaart 14 aanbod aan uitgeefbare bedrijventerreinen volgens beschikbaarheid (2000)

Kaart 15 onbenutte gronden (situatie 2005)

Figuur 19 – proces bij herstructurering

Mobiliteit

Kaart 16 concept R4-west

Figuur 20-25 – conceptelementen R4-west

Kaart 17 concept R4-oost

Figuur 26-32 – conceptelementen R4-oost

Kaart 18 fietssysteem langs R4's en tussen dorpen

Kaart 19 openbaar vervoer

Kaart 20 situering tracé zuidelijke havenring

Kaart 21 voorstel segment 1

Kaart 22 voorstel Knooppunt Vliegtuiglaan – John Kennedylaan

Kaart 23 Vliegtuiglaan en Pauwstraat

Kaart 24 voorstel Port Arthurlaan, Goolestraat en New Orleansstraat, met behoud van het huidig tracé

Kaart 25 voorstel Port Arthurlaan, Goolestraat en New Orleansstraat, met nieuw tracé

Kaart 26 voorstel segment 4: Zeeschipstraat

Figuur 33 – statuut raamplan onderliggend wegennet

Kaart 27 categoriseringskaart

Kaart 28 gewenste ontsluitingsstructuur onderliggend wegennet

Milieu

Kaart 29 bodem Gentse kanaalzone, opsplitsing volgens verontreinigde gronden

Kaart 30 ligging Seveso-inrichtingen in de Gentse Kanaalzone

Kaart 31-32 risicozonering voor toxische risico's

Kaart 33-34 risicozonering voor brand- en explosierisico's
Kaart 35 veiligheidszoneringskaart

Natuur

Kaart 36 studiegebied en deelgebieden
Kaart 37 scenario 2
Kaart 38 scenario 3
Kaart 39 te compenseren bossen

Leefbaarheid en onleefbaarheid

Kaart 40 bevolkingsevolutie
Kaart 41 kwaliteit en verbetering van de woningvoorraad
Kaart 42-43 bestaande en gewenste ruimtelijke structuur Desteltonk
Kaart 44-45 bestaande en gewenste ruimtelijke structuur Sint-Kruis-Winkel
Kaart 46-47 bestaande en gewenste ruimtelijke structuur Kerkbrugge / Langerbrugge
Kaart 48-49 bestaande en gewenste ruimtelijke structuur Doornzele
Kaart 50-51 bestaande en gewenste ruimtelijke structuur Rieme
Kaart 52-53 bestaande en gewenste ruimtelijke structuur Klein Rusland
Figuur 34-40 – inrichtingsvoorstellen
Kaart 54 overzicht woninggroepen in bedrijventerreinen (situatie 1996)
Kaart 55 overzicht te verwijderen woninggroepen (situatie 1996)

Landschap

Kaart 56 elementen van de natuur- en cultuurhistorische laag en van de maritiem-industriële laag
Kaart 57 typologie van landschappen
Kaart 58 landschapsconcept
Figuur 41-49 – inrichtingsprincipes
Kaart 59 landschapsstructuurschets

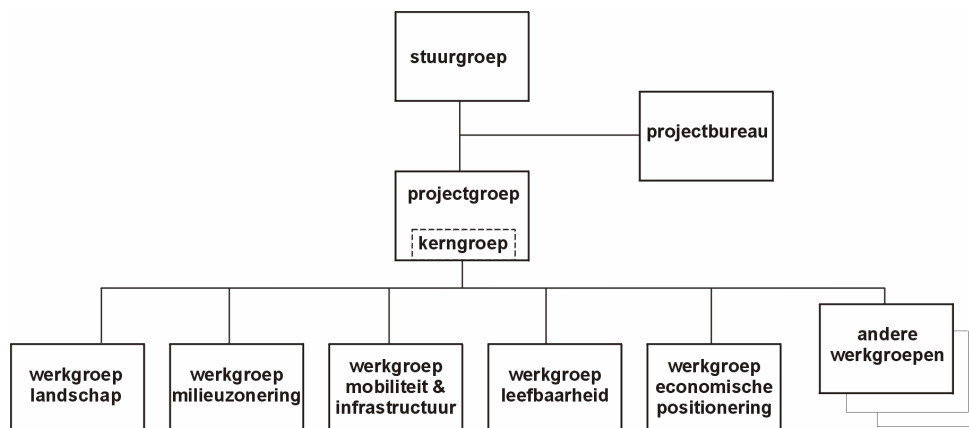
Deze figuren zijn in de tekst verweven; de kaarten bevinden zich achteraan dit document.

Bijlage A - Voorafgaande planvormingsfase

1. Projectorganisatie ROM-project Gentse kanaalzone

Bijgaande figuur geeft op hoofdlijn de organisatiestructuur van het ROM-project Gentse kanaalzone weer, zoals die werkzaam is geweest **in de periode 1994 – 2002** en waarbinnen het voorstel van strategisch plan (dd. juni 2002) is uitgewerkt. De projectstructuur van 2002 tot heden wordt gedetailleerd besproken in de hoofdttekst van het strategisch plan.

figuur 15 : organisatieschema ROM-project



1.1. Stuurgroep

De voorzitter van de stuurgroep in de periode 1994 – 2002 is de toenmalige gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen dhr. H. Balthazar. Die stuurgroep vervult de leidende rol in het ROM-project. Er zijn naast overheden ook belangengroeperingen vertegenwoordigd die specifieke belangen in het plangebied vertegenwoordigen. In de stuurgroep hebben beleidsverantwoordelijken zitting. Binnen deze stuurgroep vindt besluitvorming plaats.

Volgende besturen en instanties zijn lid van en werken mee in de stuurgroep :

- Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Bovenschelde
- Administratie Wegen en Verkeer, Afdeling Wegen Oost-Vl.
- AMINAL
- AROHM
- BEU - Benelux Economische Unie
- Gemeente Terneuzen
- Gemeente Evergem
- Gemeente Zelzate

- GOM Oost-Vlaanderen
- Kamer van Koophandel en Nijverheid van het Gewest Gent - Plan Regio Gent
- NMBS
- Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
- Reg. Inspectie Milieuhygiëne Zeeland
- Secretariaat Euregio Scheldemond
- SIDMAR nv
- Stad Gent
- Havenbedrijf Gent GAB
- Studiegroep Omgeving
- Stuurgroep Zeeuwsche Kanaalzone - Prov. Zeeland - Prov. Waterstaat
- VMM
- Volvo Cars Europe Industry.



1.2. Projectgroep

De projectgroep is samengesteld uit (ambtelijke) deskundigen en stafmedewerkers respectievelijk afkomstig uit de overheden en belangengroeperingen die in de stuurgroep vertegenwoordigd zijn. De projectgroep levert de ambtelijke deskundigheid die nodig is voor het formuleren van de oplossing van vraagstukken die in het project aan de orde zijn. De projectgroep bereidt de documenten voor die de stuurgroep ter besluitvorming worden voorgelegd. De voorzitter van de projectgroep is dhr. F. de Mulder, leidend ambtenaar provincie Oost-Vlaanderen.

1.3. Kerngroep

De kerngroep is samengesteld uit leden van de projectgroep. De kerngroep is geïnstalleerd om het projectbureau in staat te stellen om met een beperkt aantal betrokkenen op korte termijn dagelijkse werkzaamheden en/of kwesties die geen uitstel dulden, af te stemmen. De voorzitter van de kerngroep is dhr. F. de Mulder, leidend ambtenaar. De kerngroep komt ad hoc, op uitnodiging van het projectbureau bijeen.

1.4. Werkgroepen

Werkgroepen zijn samengesteld uit leden van de projectgroep, aangevuld met specifieke deskundigen en betrokkenen. De werkgroepen zijn geïnstalleerd om de volgende taken te vervullen :

- het opvolgen van de onderzoeken (doen uitgaan van een offerte-aanvraag; begeleiden van de werkzaamheden van de opdrachtnemer, het bewaken van de voortgang van de werkzaamheden van de opdrachtnemer; (gedelegeerd) verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het eindproduct van het onderzoek);
- het adviseren van de Stuurgroep en de projectgroep over het effect van de studie op het Concept-streefbeeld en het Strategisch plan;
- het oplossen van specifieke knelpunten;
- het voorbereiden en voeren van communicatie met betrokkenen (bedrijven, bewoners);
- het voorbereiden van concrete acties.

1.5. Projectbureau

Het projectbureau bestaat uit de opdrachtgever van dit project of degene die namens hem de trekkersfunctie vervult in dit project (leidend ambtenaar van de Provincie Oost-Vlaanderen) en de adviseurs van het/de betrokken studie bureau(s) : Bureau SME (tot 1996), NovioConsult (tot 1999) en Studiegroep Omgeving.

Het projectbureau verricht alle werkzaamheden en/of stuurt aan dat deze in de werkgroepen of projectgroep plaatsvinden, zodat besluitvorming in de stuurgroep mogelijk is.

2. Totstandkoming strategisch plan

De provincie Oost-Vlaanderen heeft in 1993 het initiatief genomen tot de start van het ROM-project. De eerste stap daartoe was het opstellen van een startdocument ROM-project Kanaalzone Gent. In dit tweedelige document is een beeld gegeven van de feitelijke situatie in de kanaalzone op ruimtelijk, milieuhygiënisch en economisch vlak. Dit beeld is gebaseerd op een studie van bestaand bronnenmateriaal. Het beeld van de kanaalzone vormde de grondslag voor de besluitvorming over een ROM-project Gentse kanaalzone. Tot de start van het ROM-project is in 1995 door de stuurgroep kanaalzone Gent besloten. Na een actualisering van het startdocument, afgerond in 1995, werd duidelijk welke belangrijke problemen voor de Gentse Kanaalzone in het kader van het ROM-project zouden moeten worden aangepakt.

figuur 16 – planvormingsproces 2002

In **FASE 1 en 2** van het project zijn de volgende resultaten geboekt :

a) Startdocument deel 1 en 2 (samenvatting), alsmede een later geproduceerde aanvulling (actualisatie) op het startdocument.

In het startdocument wordt de stand van zaken met betrekking tot problemen, kwaliteiten en potenties van ruimtelijke en economische ontwikkelingen en milieuhygiënische aspecten in de Gentse Kanaalzone aangegeven.

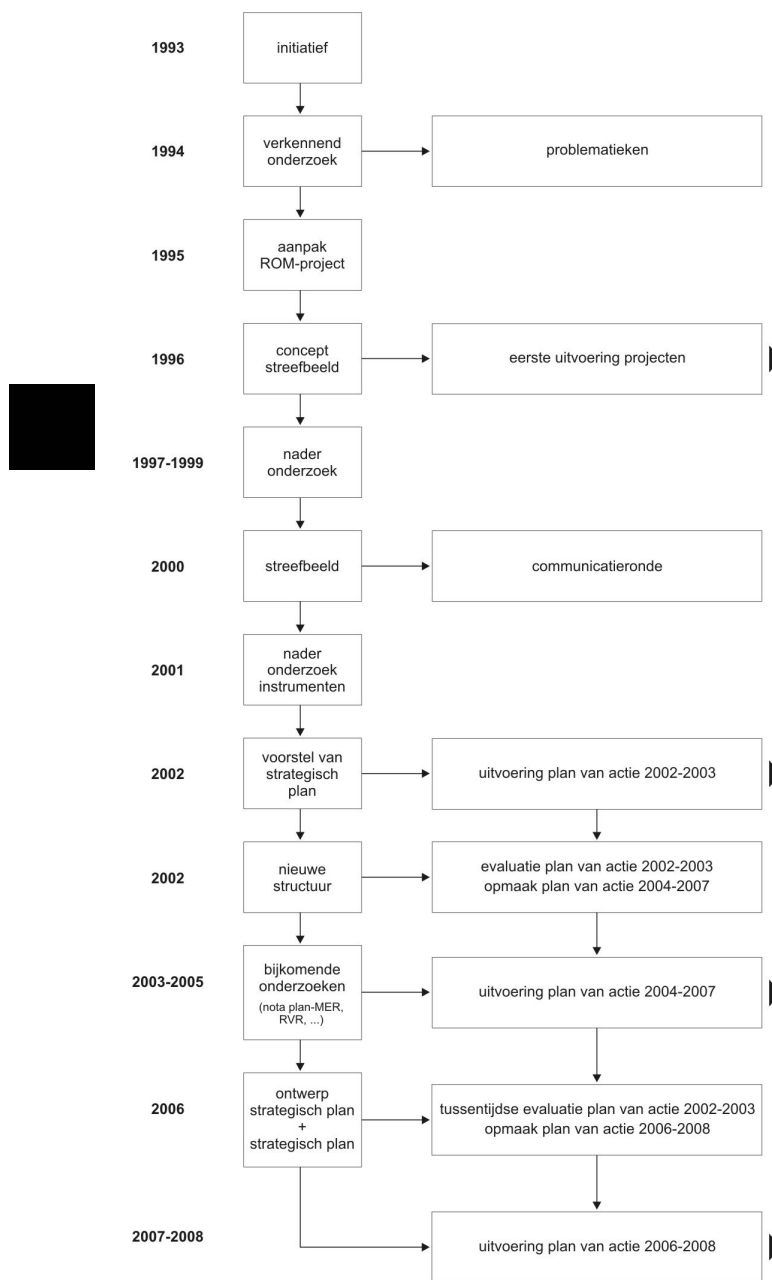
b) Concept-streefbeeld voor de Gentse Kanaalzone. Het concept-streefbeeld (1996) geeft een globale visie op de wenselijke ontwikkeling van het gebied, gericht op integratie van zowel de economische, ruimtelijke en milieu-aspecten als de sociale aspecten.

In het Concept-streefbeeld zijn een aantal kernbeslissingen opgenomen die richtinggevend zijn voor fase 3. Bovendien is een commentaarnota verschenen waarin de participanten in het project hun belangrijkste commentaar op het Concept-streefbeeld hebben geformuleerd.

In **FASE 3** zijn de nadere onderzoeken die in het concept-streefbeeld zijn geselecteerd uitgevoerd. De neerslag hiervan is in dit bundel weergegeven.

FASE 4 beslaat de synthese en bundeling van de inzichten uit de deelonderzoeken in een Voorontwerp en een Ontwerp van Strategisch Plan. Deze fase heeft een langere periode dan initieel voorzien in beslag genomen omdat ruime aandacht is besteed aan overleg met de partners in het proces en aan communicatie met de bewoners uit de kanaalzone. Ook de afstemming met de ondertussen nieuw tot stand gekomen beleidskaders zoals het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, het natuurdecreet en vooral het havendecreet en het voorbereiden

van een aantal nieuwe structuren en instrumenten (juridisch en beleidsmatig), hebben in deze fase veel tijd en energie gevestigd.



In juni 2002 stelde de stuurgroep van het toenmalige ROM-project Gentse kanaalzone het 'Voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone' vast. Met dit document reikte de ROM-stuurgroep aan de Vlaamse regering een samenhangend en gedragen document aan dat kan gehanteerd worden als uitwerking van het strategisch plan voor de Gentse zeehaven waarvan in de opeenvolgende recente regeerakkoorden sprake is.

Sindsdien zijn ook bijkomende voorbereidende stappen (zoals de opmaak van milieueffecten- en veiligheidsrapporten) decretaal verplicht gesteld. In functie van deze procedure heeft de Vlaamse regering zich dan ook niet uitgesproken over het aangereikte voorstel van strategisch plan.

In **FASE 5** werden deze bijkomende stappen vanaf juni 2002 aangevat. Dit heeft tot medio 2005 geduurd. De neerslag van deze bijkomende onderzoeken is in dit bundel weergegeven. Een reeks

uitvoeringsacties is ondertussen evenwel en evident aangevat of verdergezet.

Na de goedkeuring van dit strategisch plan gaat de volle aandacht dan ook naar de verdere uitvoering van het plan van actie.

Bijlage B - Gerealiseerde acties sinds 2002

Volgende (delen van) acties uit het actieprogramma van 'Wel-varende kanaalzone' uit 2002 zijn de voorbije jaren gerealiseerd. De acties zijn genummerd zoals in voornoemd document.

Nr.	Acties / maatregelen	Initiatiefnemer	Realisatie
E.2	Prioritaire uitbouw regionale bedrijventerreinen aandacht voor beeld, landschappelijke inpassing en ecologische infrastructuur (o.m. ten behoeve van vogelbestand) 3. Hoeksken-De Nest (fasen 2 en 3)	G2I	2004
E.6	Uitwerking 'verduurzamend scenario' voor inschatting behoeften havenuitbouw / uitwerking van dergelijk scenario kan, met inachtnaam van de richtinggevende bepalingen van het RSV, aanleiding geven tot actualisering van het strategisch plan, met name wat betreft de timing en fasering van de ontwikkeling van bedrijventerreinen (en mogelijk wat betreft hun aard)	SRN	2004
E.7	Actualisering overzicht aanbod aan bedrijfsgronden in studie verduurzaming	Havenbedrijf	2004
L.9	Bescherming woonbestemming voor: 5. Kluizensteenweg (13 won.) 6. Langerbrugge-eiland (14 won.) (aantal woningen: al dan niet bewoond)	VI. Gewest (AROHM), afbakenings-R.U.P. zeehavengebied	2005
L.9	Bescherming woonbestemming voor: 3. Zeeschipstraat (14 won.) 4. Panterschipsstraat-west (37 won.) 5. (aantal woningen: al dan niet bewoond)	VI. Gewest (AROHM), afbakenings-R.U.P. grootstedelijk gebied	2005
L.12	Heraanleg openbaar domein in de vijf dorpen en in Klein-Rusland : Rechtestraat	Stad Gent	2005
L.13	Inbreng noodzakelijke voorzieningen (behoud van de bestaande) in de zes kernen: 1. gemeenschapscentrum met zaal in Doornzele 3.	Gemeente Evergem	2004
L.14	Specifieke leefbaarheidsacties Desteldonk (cfr. nota) : 1. Blijvend duidelijke taal van alle overheden over de gewenste toekomst van Desteldonk als woondorp	Stad Gent (evt. SRN)	2002-2006

L.15	Vorbereiding, communicatie, keuze en realisatie herlocatieprojecten wonen: (suggesties, cf. wg. sociaal begeleidingsplan) 2. Doornzele-zuid (binnengebieden woonzone) voor ca. 30 won.	SRN	2002-2005
L.16	Verwijderen onleefbare woninggroepen (incl. de enkele aldaar aanwezige (landbouw)bedrijven en handelszaken), gelegen in zeehaven of op een (onleefbare) onmiddellijke rand ervan (cijfer tussen haakjes: benaderend aantal bewoonde woningen en bedrijven dd januari 2002): Prioriteit 1 = zeer korte termijn (tot 2008) <input type="checkbox"/> Evergem, Lage Avrije (ca. 11) <input type="checkbox"/> Evergem, Hultjen (ca. 22) <input type="checkbox"/> Gent, Langerbruggestraat-oost / Schootkouterstraat (27 van de ca. 45) <input type="checkbox"/> Gent, Lourdeshoek (ca. 6)	Provag deel (ca. 18) AWV Stad Gent	2005/2006 2004
I.6	Optimalisering goederenspoorinfrastructuur met aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing 1. Omlegging spoorlijn 55 Gent - Sas van Gent – Terneuzen op vak Ringvaart-Rieme –	AWZ+NMBS	2004
I.7	Uitbouw pijpleidingnet 1. Vrijwaring van de hoofdpijpleidingstroken langs beide R4's met doortrekking naar Nederland en in oost-west-relaties	AROHM	2005
I.11	Uitbouw veilig en aantrekkelijk fietsroutenet : raamplan onderliggend wegennet als kader voor fietsroutenetwerk	AWV	2003
I.13	Ombouw R4-west tot primaire weg I met aandacht voor beeld en landschappelijke inpassing 2. Ombouw knooppunt R4-N49 tot volwaardige autosnelwegaansluiting met beperkte, lokale toegang tot Zelzate	AWV	2005
I.16	Optimalisering kanaalweg N474 als secundaire havenweg 1. Tijdelijke verbinding noordzijde Kluisendok – Hoogstraat i.f.v. ontlasting Rieme-dorp	Havenbedrijf+ AWZ	2006

	4. Aanleg nieuwe N474 in noord- en westzijde bedrijventerrein Kluizendok	Havenbedrijf+ AWZ	2005
	6. Omlegging N474 aan Ringvaart/Langerbrugge-eiland	AWV	2003
I.17	Ombouw JF Kennedylaan-noord in Zelzate tot leefbare stadsontsluitingsstraat 0.nieuwe signalisatie doorgaand verkeer rond stadskern	Gemeente Zelzate + AWV	2005
LEB. 16	Concretisering van de ecologische infrastructuur op basis van wetenschappelijk onderzoek en opmaak van een actieplan ter realisatie	Provincie	2005
M.4	Uitvoeren van snuffelmetingen voor identificatie geurhinderlijke bedrijven en vaststelling hinderomvang / zo nodig opmaak geurbestrijdingsplan	AMINAL-Milieuinspectie en Stad Gent	2003
M.10	Projecten Duurzaam bedrijventerrein Skaldenpark	GOMOV	2005
M.16	Oprichting milieuklachtenmeldpunt in de kanaalzone	Provincie	2004

Bijlage C - Watertoets

kaart 11 – bodemkaart met waterlopen

Voor deze beknopte watertoets op planniveau kan onderscheid gemaakt worden tussen :

- de bedrijventerreinen, infrastructuren en nieuwe bebouwbare zones van andere aard (woonzones, ...) die in of in relatie tot een risicogebied voor overstromingen in een beekvallei zijn gelegen;
- de bedrijventerreinen, infrastructuren en nieuwe bebouwbare zones van andere aard die in andere delen, met name in de historisch, van nature uit overstroomde delen, van de valleien zijn gelegen;
- de bedrijventerreinen, infrastructuren en nieuwe bebouwbare zones van andere aard die buiten de beekvalleien zijn gelegen;
- de algemene principes en acties m.b.t. waterbeheer.



Bedrijventerreinen, infrastructuren en nieuwe bebouwbare zones van andere aard in of in relatie tot een risicogebied voor overstromingen

In de Gentse kanaalzone komen geen risicogebieden voor overstromingen voor. Alleen aan de rand van de kanaalzone, met name ter hoogte van Mendonk langsheen Moervaart, is een risicozone voor overstroming aanwezig.

Het strategisch plan voorziet terzake dan ook geen specifieke principes of acties (om bebouwing, verharding of ophoging in dergelijke risicozones te beperken of te verbieden, om bestaande gebouwen en installaties te beschermen, om overstromingsgebieden aan te leggen, ...).

Bedrijventerreinen, infrastructuren en nieuwe bebouwbare zones van andere aard in historisch, van nature uit overstroomde delen van de valleien

Volgende deelzones binnen de Gentse kanaalzone bevinden zich volgens de combinatie van de Vlaamse Hydrologische Atlas en de bodemkaart in de van nature uit overstroomde delen van beekvalleien, buiten risicozones voor overstroming. Het betreft van noord naar zuid :

1. de zuidrand aanleunend bij de stuifzandrug Maldegem-Stekene met een schakeling van natte zand- en natte zandleemgronden in het koppelingsgebied Rieme-zuid (vallei van Avrijevaart);
2. een brede ZW-NO georiënteerde strook, eveneens van natte zand- en natte zandleemgronden, ongeveer in het midden doorheen het volledige Kluzendokcomplex (valleien van Molenvaardeken in het westen en van Meerswaterloop in het oosten);
3. een snoer van kleine plekken natte zandleemgronden langsheen Molenvaardeken (oostelijk deel) in het koppelingsgebied Doornzele-noord;
4. een zeer brede, eveneens ZW-NO gerichte strook, langsheen Hoofdgeleed en Moervaart (aan beide zijden ervan) vanaf R4-oost en Rodenhuizedok, doorheen de bedrijventerreinen Moervaart-noord (+ reserve), omheen Mendonk en dan verder doorlopend buiten de kanaalzone naar het oosten;
5. een snoer van grotere plekken natte zand- en natte zandleemgronden evenwijdig aan het kanaal doorheen het koppelingsgebied Langerbrugge-zuid (vallei van een zijbeek van Burggravenstroom), die in het bebouwde gebied doorloopt langsheen Burggravenstroom tot aan zijn monding in het kanaal;

6. de Kalevallei vanaf spoorlijn 55 tot Evergem met natte kleigronden en aansluitend (buiten de kanaalzone) delen van die vallei tussen Evergem en Westbeke met natte zandleemgronden).

Voor de (vroegere) historische valleidelen die in de toekomst ook volgens het strategisch plan als bedrijventerrein of infrastructures kunnen / zullen worden ontwikkeld (valleidelen 2, deel van 4, deeltje van 6) ligt deze bestemming reeds vast in het gewestplan sinds 1997 of in het ruimtelijk uitvoeringsplan sinds 2005. Het strategisch plan voegt hier geen nieuwe bedrijventerreinen aan toe.

Een belangrijk deel ervan (oostelijk deel van 2, deel van 4 in Moervaart-noord) is thans reeds in gebruik voor bedrijfsactiviteiten of is daartoe reeds opgehoogd. Hier is het historisch overstromde valleigebied door de terreinophogingen de facto reeds verdwenen. Voor het Kluisendokterrein (valleideel 2) legt het R.U.P. het behoud van het waterbergend vermogen en het beperken van het overstromingsrisico expliciet op.

Voor de nog te ontwikkelen delen (westelijk deel van 2 (Kluisendok fase 2), Moervaart-noord-reserve in zone 4) voorziet het strategisch plan een compacte ontwikkeling van de bedrijventerreinen, met behoud en opwaardering van de aanleunende valleien van Molenvaardeken en Moervaart als ecologische verbindingen. Het R.U.P. beschermt deze van Molenvaardeken expliciet en voegt hier ook Hoofdgeleed aan toe; voor beide zones legt het ook het behoud van het waterbergend vermogen en het beperken van het overstromingsrisico expliciet op.

Voor het kleine deel van zone 6 dat in bedrijventerrein is gelegen, voorziet het strategisch plan de vrijwaring en versterking van de Kaleoevers tot een natuurlijke verbindende strook doorheen het bedrijventerrein tot aan de monding in het kanaal. Voor het nabijgelegen kleine deel van zone 5 dat in bedrijventerrein is gelegen, is een soortgelijke bescherming van de oevers van Burggravenstroom reeds in het R.U.P. opgenomen. Deze principes en voorschriften zorgen voor verschillende aspecten van het watersysteem (buffering, infiltratie, afstroming) voor een verbetering.

In de (vroegere) historische valleidelen worden in het strategisch plan geen nieuwe bebouwbare zones van andere aard (woonzones, ...) voorzien. In principe zou dit in de valleidelen 1, 3 en 5 (koppelingengebieden) kunnen gebeuren voor gemeenschapsvoorzieningen of andere koppelende functies; in de vertaling in het R.U.P. zijn dergelijke functies in deze gebieden echter niet voorzien of beperkt tot de bestaande gebouwen. De invloed hiervan op het watersysteem zal dus zeer beperkt zijn.

Voor de (vroegere) historische valleidelen die thans in de gewenste ontwikkeling volgens het strategisch plan blijvend in beekvalleien zijn gelegen (valleidelen 1, 3, deel van 4 en westelijk deel van 6; deze laatste twee buiten zeehavengebied maar (grotendeels) in potentiële natuurkerngebieden), voorziet het strategisch plan in hoofdzaak een ontwikkeling als open ruimte met bos(bermen), natuur en landbouw. Vanuit de visie en de ruimtelijke concepten voor deze gebieden zijn bebouwing, verharding en reliëfwijzigingen er niet of verhoudingsgewijze alleen in beperkte mate mogelijk. De voorschriften van het afbakenings-R.U.P. ondersteunen dit reeds voor de valleidelen van Avrijevaart en Kale.

De algemene principes en acties m.b.t. waterbeheer uit het strategisch plan (zie verder) zijn ook in deze gebieden van toepassing.

In alle redelijkheid dient dan ook geoordeeld te worden dat de globaliteit van de opties, keuzen en acties in het strategisch plan en de gedeeltelijke vertaling ervan in R.U.P.-voorschriften ten opzichte van de bestaande toestand voor de meeste van nature uit overstromde valleien geen

of slechts een geringe invloed op het watersysteem zal hebben, en dat ze voor sommige valleidelten voor een merkbare verbetering voor het watersysteem zorgen.

Bedrijventerreinen, infrastructuur en nieuwe bebouwbare zones van andere aard buiten de beekvalleien

Het overgrote merendeel van de Gentse kanaalzone is gelegen buiten de valleien van waterlopen.

Toch komen ook hier volgens de bodemkaart (zie kaart 11) een aantal zones voor met natte gronden. Het betreft van noord naar zuid :

7. de zuidrand aanleunend bij de stuifzandrug Maldegem-Stekene met een schakeling van natte zand- en natte zandleemgronden in de noordzijde van het zeehaventerrein Arcelor-Kluizendok;
8. een snoer van grotere plekken natte zand- en natte zandleemgronden evenwijdig aan het kanaal op linkeroever doorheen het zeehaventerrein Langerbruggekaai-De Nest;
9. een snoer van kleine plekken natte klei- en natte zandleemgronden doorheen de zeehaventerreinen Rodenhuizendok-Moervaart en Moervaart-Mercatordok.

Al deze zones kunnen / zullen in de toekomst ook volgens het strategisch plan als terrein of infrastructuur worden ontwikkeld. Deze bestemming ligt reeds vast in het gewestplan sinds 1997. Het strategisch plan voegt hier geen nieuwe bedrijventerreinen aan toe.

Een belangrijk deel ervan (het merendeel van zones 7 en 9) is thans reeds in gebruik voor bedrijfsactiviteiten of is daartoe reeds opgehoogd. Hier zijn de historische natte gronden de facto reeds verdwenen. Voor het nog te ontwikkelen zeehaventerrein Langerbruggekaai-De Nest (zone 8) legt het gewestplan geen specifieke regels rond waterbeheer op. Het inrichtingsplan dat in opdracht van de (private) ontwikkelaar in overleg met alle bevoegde overheden wordt opgemaakt en dat na validatie door deze overheden het kader voor de verdere vergunningverlening voor dit terrein zal zijn, bevat hiervoor wel de nodige voorzieningen. In het bedrijventerrein is vanuit zuinig ruimtegebruik een compacte bebouwing met mogelijkheden tot verregaande verharding voorzien, maar tegelijk ook een collectief systeem van volledige hemelwateropvang, -buffering en -infiltratie.

De algemene principes en acties m.b.t. waterbeheer uit het strategisch plan (zie verder) zijn ook in deze gebieden van toepassing.

In alle redelijkheid dient dan ook geoordeeld te worden dat de globaliteit van de opties, keuzen en acties in het strategisch plan en de gedeeltelijke vertaling ervan in een inrichtingsplan ten opzichte van de bestaande toestand voor deze natte gebieden buiten de valleien geen of slechts een geringe invloed op het watersysteem zal hebben.

Algemene principes en acties m.b.t. waterbeheer

Gelet op de aard en de omvang van de gebouwen, installaties en verhardingen in (de bebouwbare delen van) het zeehavengebied, zijn hierop bijna steeds de bepalingen van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening van 1/10/2004 inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van opvang van afvalwater en hemelwater van toepassing. Dit beperkt de mogelijke negatieve effecten van de ontwikkelingen die het strategisch plan vooropstelt op het watersysteem reeds in belangrijke mate.

Daarnaast besteedt het strategisch plan in de beschrijving van de actuele situatie, de visie en het actieplan op verschillende wijzen de nodige aandacht aan de waterproblematiek. In de opties voor de stelselmatige verdere verduurzaming van de economische activiteiten in de kanaalzone zijn inperking van de benodigde grondstoffen (waaronder water) en hergebruik van water in industriële ecosystemen belangrijke aandachtspunten. De uitwerking van instrumenten om de vorderingen terzake te toetsen (eco-efficiëntie-analyses en verduurzamingsbarometer, en de regelmatige publicatie daarvan) zijn als stimulerende actie in het plan opgenomen. Een specifieke actie voor beter watermanagement, waarbij het Havenbedrijf Gent GAB als gebiedsbeheerder toewerkt naar afspraken met alle betrokken instanties aangaande waterbeheersing, afvalwatermanagement, voorkomen van vrijstelling van water aan gevaarlijke stoffen, is eveneens in het actieplan opgenomen. Zo ook een actie voor het tegengaan van verdere verzilting van het kanaalwater, in het bijzonder bij de ingebruikname van een bijkomende, grotere zeesluis.

Tot slot bevat het strategisch plan, gelet op de aanwezige overbemaling van grondwater in het noordelijk deel van de kanaalzone, ook voor dit aspect een specifieke actie met stimulansen voor waterbeheersing door hergebruik, vroegtijdige informatieverstrekking aan bedrijven over de (geringere) beschikbaarheid van grondwater en het voorzien van alternatieve bronnen van industriewater.

Bijkomende, meer gedetailleerde inzichten en acties zullen uit het bekkenbeheerplan voor het bekken van de Gentse kanalen en uit de deelbekkenbeheerplannen Burggravenstroom en Moervaart voortvloeien.

Algemeen besluit

Omwille van al deze maatregelen, die niet in detail uitgewerkt maar op planniveau wel als opties en keuzen in het richtinggevend deel van het strategisch plan zijn opgenomen en die gedeeltelijk reeds in verordenende stedenbouwkundige voorschriften zijn vertaald, kan geoordeeld worden dat de ontwikkelingen die het strategisch plan 'Wel-varende kanaalzone' vooropstelt bovenop de bestaande situatie en de ontwikkelingen die voordien reeds toegelaten werden, **geen of alleen een verwaarloosbaar klein schadelijk effect op de waterhuishouding van het gebied** zullen veroorzaken. De verschillende gedeeltelijk reeds doorgevoerde doorvertalingen van deze opties (in verordenende stedenbouwkundige voorschriften, inrichtingsplannen, ...) bevestigen deze opties en maken ze in verschillende vormen afdwingbaar.

Bijlage D - Samenvatting deelonderzoeken

Achtereenvolgens wordt een samenvatting gegeven van de deelonderzoeken die werden uitgevoerd in het kader van de thema's :

1. Economie
2. Mobiliteit
3. Milieu
4. Natuur
5. (On)Leefbaarheid
6. Landschap



1. Economie

(1.1) *Onderzoeken in het kader van de economische positionering van de kanaalzone Gent-Terneuzen, WVI – Technum, mei 2000.*

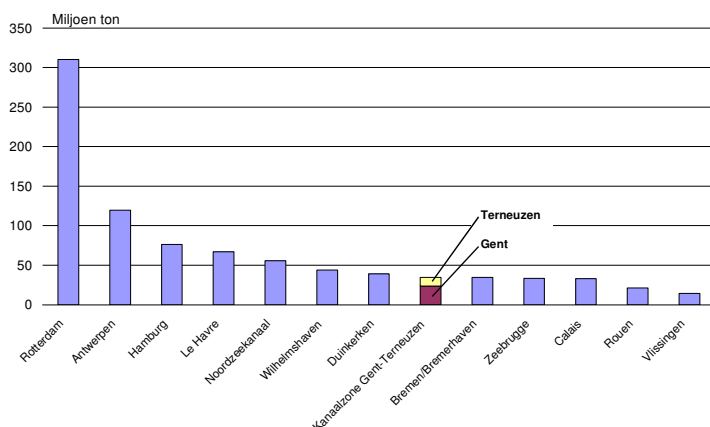
(1.2) *Continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone, Buck Consultants, 2004.*

1.1. Economische positionering Gentse Kanaalzone

1.1.1. Situatie in 2000

De Gentse haven behoort tot de Hamburg-Le Havre range, die het gebied met de hoogste economische densiteit in West-Europa bedient. Binnen deze uiterst concurrentiële omgeving bekleedt Gent een eerder bescheiden plaats met een aandeel van ca. 3% van de totale tonnage.

figuur 17 – omvang van de havens in de range

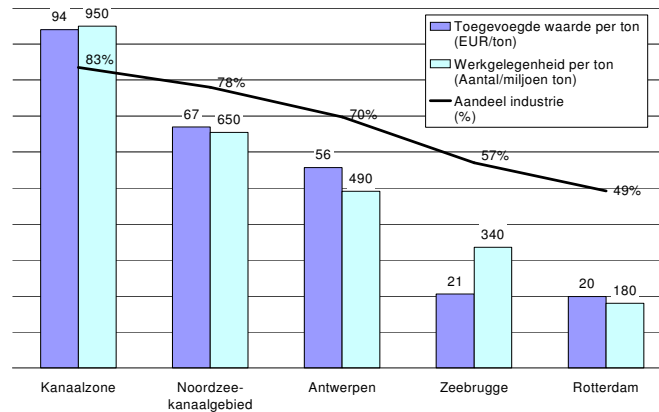


Bron: *Nationale Havenraad, "Aan- en afvoer van goederen over zee in de Nederlandse zeehavens", vierde kwartaal 1998.*

Overslag, opslag en distributie vertegenwoordigen ongeveer 15% van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de kanaalzone. Gemeten naar overslagvolume is met bijna 35 miljoen ton in 1998 de Kanaalzone Gent-Terneuzen een middelgrote haven in de Hamburg-Le Havrerange. Ze bevond zich op de achtste plaats, maar werd wel zeer dicht gevolgd door Bremen, Zeebrugge en Calais. De Kanaalzone is sterk gespecialiseerd in droge bulkgoederen, die meer dan twee derden van de trafiek uitmaken. Indien enkel droge bulk beschouwd wordt, dan klimt de Kanaalzone naar de vijfde plaats in de Hamburg-Le Havrerange.

Na een sterke toename van de trafiek in de kanaalzone in de periode 1980-1985, is het overslagvolume in de kanaalzone blijven schommelen op een niveau tussen 31 en 35 miljoen ton. In Gent ging dit gepaard met een licht dalende trend, in Terneuzen een met een gestage groei. Een gelijkaardig beeld wordt geschetst door het totale marktaandeel van de Kanaalzone in de totale trafiek van de Hamburg-Le Havrerange. Gezien de relatieve omvang bepaalt de evolutie in Gent echter het totale beeld voor de Kanaalzone.

figuur 18 – kencijfers centrale havens in de range



Bron: Berekeningen op basis van gegevens van NBB en Nationale Havenraad

Als gevolg van het grote belang van de industrie in de Kanaalzone, bereiken de havens van Gent en Terneuzen de hoogste toegevoegde waarde en werkgelegenheid per ton overslag onder de havens in de Hamburg-Le Havrange. Er is een duidelijk verband tussen het belang van industriële activiteiten in een havengebied en de toegevoegde waarde en werkgelegenheid per ton. Immers, hoe meer de aan- of afgevoerde goederen ter plaatse verwerkt of geproduceerd worden, hoe groter de economische productie die met de overslag verbonden is.

In bijgaande tabel wordt een overzicht gegeven van de structuur van de maritieme overslag in de havens van de Kanaalzone. Opmerkelijk aan de overslag in de Kanaalzone is dat een zeer groot deel ervan goederen betreft die lokaal worden verwerkt of geproduceerd. De aanvoer van erts en kolen, die reeds een derde van het totale overslagvolume vertegenwoordigt, wordt voor het grootste deel verbruikt door Sidmar en Electrabel bij de productie van respectievelijk staal en elektriciteit. Petroleumproducten en andere vloeibare bulkstoffen zijn eveneens in grote mate bestemd voor of afkomstig van de chemische en petrochemische industrie in de regio. In het geval van granen en andere droge bulk (onder meer kunstmeststoffen) zijn de trafiekstromen gemengd. Een deel betreft doorvoer, een ander deel bestaat uit aanvoer van goederen

tabel 3 - Overslagvolume in de havens van de Le Havre-Hamburgrange (Miljoen ton, 1998)

	Totaal	Droge bulk	Vloeib. bulk	Stukgoed
Rotterdam	310,3	88,9	140,5	80,9
Antwerpen	119,8	30,1	29,5	60,2
Hamburg	76,3	21,7	13,7	40,8
Le Havre	66,9	5,8	44,6	16,5
Noordzeekanaalgebied (1)	55,7	39,5	9,9	6,4
Wilhelmshaven	43,8	3,1	40,4	0,3
Duinkerken	39,2	23,3	12,5	3,4
Kanaalzone Gent-Terneuzen	34,6	22,2	6,7	5,7
<i>Gent</i>	23,7	17,5	2,1	4,1
<i>Terneuzen</i>	10,9	4,7	4,6	1,6
Bremen/Bremerhaven	34,5	8,2	2,2	24,1
Zeebrugge	33,3	4,4	4,8	24,1
Calais	33,1	--	--	33,1
Rouen	21,2	9,7	8,4	3,1
Vlissingen	14,4	4,5	6,1	3,8
<i>Zeeland Seaports (2)</i>	25,3	9,2	10,7	5,4

(1) Velsen/Jmuiden, Beverwijk, Zaanstad en

Amsterdam; (2) Vlissingen en Terneuzen

Bronnen: Nationale Havenraad, "Aan- en afvoer van goederen over zee

voor verwerking door de lokale industrie, terwijl een derde deel bestaat uit de export over zee van lokaal geproduceerde goederen. Ook bij het stukgoed zijn er grote stromen van en naar de lokaal gevestigde industrie, zoals de aanvoer van slabs voor Sidmar (1 miljoen ton), en export van auto's en vrachtwagens door Volvo.

Binnen de industrie zijn de belangrijkste sectoren de chemische nijverheid (ca. 30% van de toegevoegde waarde in het gebied en zelfs twee derden in het Nederlandse gedeelte). De tweede belangrijkste sector in termen van toegevoegde waarde en de grootste gemeten naar werkgelegenheid (ca. 8000 werkplaatsen), is de metaalnijverheid. Zij wordt op korte afstand gevolgd door de automobielnijverheid.

1.1.2. Onderzoek naar de vraag

Economische vooruitzichten

Er worden twee scenario's ontwikkeld voor de toekomstige economische activiteit:

- een basisscenario;
- een expansiescenario.

In het **basisscenario** wordt vertrokken van de huidige sectorale structuur van de Kanaalzone. De economische vooruitzichten worden dan bepaald door twee groepen factoren. *Economische trends op nationaal en internationaal niveau* bepalen het kader van opportuniteiten en bedreigingen waarin de regionale economie zich moet ontwikkelen. *Specifieke regionale kenmerken* kunnen ertoe leiden dat de groei in de regio afwijkt van deze in de grotere omliggende economische ruimte, d.w.z. sneller of trager groeit dan de nationale of de Europese economie. Deze specifieke factoren kunnen worden samengevat onder de noemer 'economische positionering'. Opnieuw kan men twee groepen factoren onderscheiden: de sectorale structuur van de regionale economie en het concurrentievermogen van de regio (meso) en de er gevestigde bedrijven (micro). In het basisscenario worden groei prognoses opgesteld die met bovenstaande factoren rekening houden. Er wordt binnen dit scenario geen rekening gehouden met het aanboren van nieuwe markten.

De chemische nijverheid zal volgens het basisscenario een hogere verwachte trend volgen dan in Nederland en ongeveer gelijk aan de groei in Vlaanderen. Voor de metaalnijverheid wordt een snellere dan de algemene groei ondersteld. De automobielnijverheid zou een dalende groei kennen: een snellere groei dan de algemene markt maar minder dan in het verleden. De voedingsindustrie in de Kanaalzone zou meegroeien met de verwachte nationale trends voor deze nijverheid. De zwakten in de specialisatie worden gecompenseerd door de sterkten van de locatie. De industriegebonden overslag kent een gelijkaardige evolutie als de overeenstemmende industriële productie.

In het **expansiescenario** worden wijzigingen in de sectorale structuur verwacht, waarbij zich nieuwe sectoren in de Kanaalzone vestigen, of thans kleine sectoren sterk aan belang winnen. Het gaat om sectoren die specifiek inspelen op de vestigingsplaatsvoordelen van de Kanaalzone, met name de goede ontsluiting, de ligging aan een waterweg, en de potentiële beschikbaarheid van ruimte. Bovendien hebben zich in de regio een aantal technologische en industriële clusters gevormd, die verwante of complementaire activiteiten kunnen aantrekken (chemische nijverheid, voedingsindustrie, automobielnijverheid, staalnijverheid,...). Deze argumenten suggereren dat nieuwe activiteiten zich waarschijnlijk zullen situeren in de domeinen zware grondstofintensieve industrie, overslag van grondstoffen, behandeling van vloeistoffen en chemicaliën, logistiek en distributie.

In het basisscenario is een zware nadruk gelegd op de groei van de zware industrie en de overslag van vloeistoffen, in het bijzonder in het domein van de chemie. Deze lange termijntrends worden niet nog versterkt in het expansiescenario. Wel worden bijkomende activiteiten voorzien in de overslag van droge bulkgoederen (4 miljoen ton de komende 10 jaar) en in de logistieke sfeer (1 miljoen ton aan diverse stukgoederen de komende 10 jaar).

Ruimtelijke trends en vooruitzichten

Over de evolutie van terreincoëfficiënten in de tijd is weinig informatie beschikbaar en niets specifiek voor het studiegebied. Voor de kanaalzone worden twee scenario's voorgesteld: een maximum- en een minimumscenario.

In het **maximumscenario** wordt een constante ruimte-intensiteit ondersteld. Dit betekent dat het ruimtegebruik evenredig toeneemt met de groei van de economische activiteit. De beperkte beschikbare gegevens over deze materie suggereren dat dergelijk patroon van een evenredige groei van economische activiteit en ruimtebeslag zich heeft voorgedaan in Nederland en Vlaanderen in het laatste decennium. In de meeste sectoren betekent dit dat het ruimtegebruik eveneens proportioneel met de toegevoegde waarde. In een aantal industriële sectoren echter, neemt de toegevoegde waarde per eenheid fysische productie toe (kwaliteitsverbetering), en daalt het ruimtegebruik per eenheid toegevoegde waarde. Het betreft onder meer de chemische nijverheid (-1,5%), metaalnijverheid (-1%) en automobielnijverheid (-1%).

In het **minimumscenario** wordt uitgegaan van een dalende ruimte-intensiteit. Met andere woorden, er wordt verwacht dat ten gevolge van technologische en organisatorische vooruitgang de ruimteproductiviteit stijgt en dat de hoeveelheid ruimte nodig per eenheid economische activiteit daalt. In dit geval stijgt het ruimtegebruik dus minder snel dan de economische activiteit. Om een verband te leggen met de economische vooruitzichten, uitgedrukt in toegevoegde waarde en arbeidsproductiviteit, worden aannames gemaakt over de evolutie van de arbeidsproductiviteit. Er wordt ondersteld dat de terreincoëfficiënt groeit met 1% per jaar in de industrie en 1,25% in de logistieke dienstverlening. Binnen het minimumscenario worden in alle industriële sectoren dalingen van het ruimtegebruik per eenheid toegevoegde waarde verwacht (de belangrijkste: in de chemische industrie (-2,9%), de voedingsnijverheid (-2,4%), de metaalbe- en verwerking (-2,4 %)). In de dienstverlenende sectoren wordt een lichte groei verwacht in de havengebonden distributie en het wegvervoer (+0.25%) en een daling bij de havengebonden overheids- en private diensten (-1%).

Ruimte vraag

De groei van het ruimtegebruik (d.w.z. de ruimte vraag) wordt bekomen door de vermenigvuldiging van de groei van de economische activiteit en de groei van de ruimte-intensiteit, volgens de formule:

$$\text{groei ruimtegebruik} = \text{groei economische activiteit} * \text{groei van de ruimte-intensiteit.}$$

De groei van de ruimte-intensiteit wordt bepaald door de ruimtelijke scenario's. De combinatie van twee scenario's voor de groei van de economische activiteit (basis en expansie) en twee scenario's voor de evolutie van de ruimte-intensiteit (minimum en maximum) leidt tot vier scenario's voor de ruimte vraag:

<i>Economisch scenario</i>	<i>Ruimtelijk scenario</i>
Basis	Minimum
Basis	Maximum
Expansie	Minimum
Expansie	Maximum

De totale ruimtevrage vanwege alle sectoren in de Kanaalzone tot 2010 varieert van ongeveer 400 ha tot 800 ha, naargelang het scenario. Het totale effectieve ruimtegebruik in 2010 bedraagt dan ongeveer tussen 2.800 en 3.200 ha, waarvan 2.000-2.300 ha in de Gentse Kanaalzone en 800-900 ha in de Zeeuwse Kanaalzone.

De totale ruimtevrage tot 2030 ligt tussen 1.200 en 2.900 ha. In 2030 nemen bedrijfsactiviteiten een oppervlakte tussen 3.600 en 5.200 ha in beslag.

Tabel 4 - Totale ruimtevrage in de Kanaalzone (2000-2030)

<i>Economisch scenario</i>	<i>Ruimtelijk scenario</i>	<i>Ruimtegebruik</i>			<i>Toename ruimtegebruik (ruimtevrage)</i>	
		<i>2000</i>	<i>2010</i>	<i>2030</i>	<i>2000-2010</i>	<i>2000-2030</i>
MIDA GENT						
Basisscenario	Minimum	1.725	1.981	2.493	256	768
	Maximum	1.725	2.168	3.254	443	1.529
Expansiescenario	Minimum	1.725	2.086	2.689	361	964
	Maximum	1.725	2.276	3.453	551	1.728
MIDA TERNEUZEN						
Basisscenario	Minimum	657	814	1.102	158	445
	Maximum	657	917	1.606	260	949
Expansiescenario	Minimum	657	842	1.166	186	509
	Maximum	657	945	1.794	288	1.137
TOTAAL						
Basisscenario	Minimum	2.382	2.795	3.595	414	1.213
	Maximum	2.382	3.085	4.860	703	2.478
Expansiescenario	Minimum	2.382	2.928	3.856	547	1.474
	Maximum	2.382	3.220	5.247	839	2.865

Bron: Onderzoek economische positionering van de kanaalzone Gent-Terneuzen

De vork waarbinnen de voorspelde ruimtevrage zich bevindt is dus vrij ruim, vooral voor het jaar 2030. De voorspellingsmarge wordt vooral veroorzaakt door de onzekerheid omtrent de evolutie van de ruimte-intensiteit (verschil tussen minimum- en maximumscenario) en minder door verschillen tussen de economische scenario's (basis- versus expansiescenario). Op grond van de huidige informatie is het echter niet mogelijk deze onzekerheid te verkleinen.

1.1.3. Onderzoek naar het aanbod

kaart 12 – gebruik van de bedrijfsgronden volgens aard van de bedrijfsactiviteit (situatie 2000)

kaart 13 – onbenutte gronden (situatie 2000)

kaart 14 – aanbod aan uitgeefbare bedrijventerreinen volgens beschikbaarheid (situatie 2000)

kaart 15 – onbenutte gronden (situatie 2005)

Differentiatie in terreintypes

Het aanbod aan bedrijventerreinen kan vanuit verschillende invalshoeken benaderd worden:

- een juridisch-statutaire invalshoek;
- een ruimtelijke invalshoek;
- een bedrijfseconomische invalshoek;
- een milieu invalshoek.

Om vergelijking met andere havengebieden mogelijk te maken wordt een eerste basisonderscheid gemaakt tussen de terreinen die reeds zijn uitgegeven aan bedrijven en al dan niet worden benut, toegestane opties de nog uitgeefbare terreinen en tot slot het openbaar domein. In tabelvorm ziet dat er zo uit:

Tabel 5 - Bespreking van de gehanteerde basisindeling van het aanbod

basisindeling aanbod	omschrijving
• uitgegeven terreinen	zijnde de som van de in eigendom verkregen terreinen, de geconcessioneerde en in erfpacht gegeven terreinen. Een beperkt gedeelte van deze gronden zijn omwille van verschillende redenen als terug uitgeefbaar te beschouwen. In de hierna volgende tabel 6 wordt deze specifieke categorie als een aparte basiscategorie opgenomen.
• toegestane opties	terreinen waar door de terreinbeheerder (overheid of privé) een optie is toegestaan aan een bepaald bedrijf
• nog uitgeefbare terreinen	zijnde de som van de terreinen die hetzij door een overheidsinstantie (het Havenbedrijf of de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid) of door de privé (een in de Kanaalzone Gent-Terneuzen gevestigd bedrijf) nu of in de toekomst kunnen worden uitgegeven
• openbaar domein	bestaande uit wateroppervlak (dokkenstructuur), bestaande (hoofd)wegen, pijpleidingenstraten, hoogspanningsleidingen, spoor(bundels) en restgronden die niet kunnen worden uitgegeven

Wat de **juridisch-statutaire invalshoek** worden 4 verschillende differentiaties in acht genomen:

- opsplitsing volgens juridisch-planologische bestemmingen;
- opsplitsing volgens beheersgebieden;

- opsplitsing volgens eigenaar van de gronden (gemeentelijk autonoom havenbedrijf, projectontwikkelaars, bedrijfswereld, versnipperd amalgaam,...);
- opsplitsing volgens statuut van de gronden (enkel voor de uitgegeven gronden: in concessie of in eigendom).

Vanuit een **ruimtelijke invalshoek** wordt een onderscheid gemaakt tussen de uitgegeven en nog uitgeefbare terreinen. Deze kunnen dan weer opgesplitst worden in benutte terreinen enerzijds en onbenutte terreinen anderzijds. 'Benut' staat hierbij niet gelijk met 'bebouwd' of 'verhard' maar omvat ook deels niet-verharde en bezwaarde gronden omwille van te respecteren veiligheidsnormen.

De onbenutte –nog uitgeefbare- terreinen worden verder opgesplitst naar graad van detail (bruto-netto), naar terreingrootte, naar aansnijdbaarheid (onmiddellijk uitgeefbaar, korte termijn (binnen de 3 jaar), korte of middellange termijn (3 à 10 jaar) en lange termijn) en naar ontsluitingsmogelijkheden (natte/droge).

De onbenutte uitgegeven gronden worden opgesplitst naar interne reserves/terug uitgeefbare terreinen, naar aandeel interne reserves. Hierbij kunnen de interne reserves analoog aan de nog uitgeefbare onbenutte terreinen verder worden ingedeeld.

Vanuit **bedrijfseconomische invalshoek** wordt een onderscheid gemaakt naar type activiteit (havengebonden diensten, niet-havengebonden diensten, havenindustrie), naar zonevreemdheid, naar soorten gehypothekeerde gronden, naar mogelijke activiteiten op nog uitgeefbare gronden en naar mogelijke activiteiten op interne reserves. Kaart 12 geeft het gebruik van de bedrijventerreinen vanuit bedrijfseconomische invalshoek weer.

Vanuit **milieu invalshoek** wordt een onderscheid gemaakt naar milieucontouren en bezwaarde gronden (bodemverontreiniging).

Kaart 13 geeft een overzicht van de onbenutte gronden met inbegrip van de interne reserves; kaart 15 geeft een beknopte actualisatie hiervan uit 2005 weer (uit de tussentijdse versie van de studie 'Uitwerking van een milieuzoneringsinstrument voor het zeehavengebied Gent', Resource Analysis, 2006, in opdracht van de Provincie). Kaart 14 tot slot geeft de uitgeefbare bedrijventerreinen volgens hun beschikbaarheid weer.

Bepaling van het aanbod

Een sterk versnipperd aanbod

Door het feit dat de kanaalzone als een superstructuur bovenop de historisch gegroeide ruimtelijke structuur is gelegd werd het gebied van meetaf aan versnipperd: een noord-zuid gericht kanaal Gent-Terneuzen met langs beide oevers industrialo-portuaire ontwikkelingen versus het historisch gegroeide zuidwest-noordoost gericht kanaaldorpenlandschap, wat zijn oorsprong vindt in het fysisch systeem. Dit heeft tot conflicten geleid die tot op de dag van vandaag nog duidelijk zichtbaar zijn in het havenlandschap: afgesneden kanaaldorpen met problemen naar leefbaarheid toe en een verzameling van industriegebieden met beperkte ruimtelijke (economische) samenhang. Versnippering uit zich zowel op vlak van beheer, het ruimtegebruik en het economisch profiel van de haven.

Beheer

Het ruimtelijke structuur opgehangen aan het kanaal Gent-Terneuzen kent geen eenduidig beheer. Verschillende spelers bepalen op vandaag een ruimtelijke gediversifieerde invulling van

het gebied. Vooreerst worden we geconfronteerd met 2 verschillende juridisch-planologische kaders (Vlaanderen/Zeeland): verschillen in bestemmingen en statuut van de uitgegeven terreinen (eigendom/concessie), beheersinstanties (Zeeland Seaports/GAB, Terneuzen, Sas-van-Gent, Zelzate, Evergem, Gent en privé-ontwikkelaars) maken dat het gebied zeer gedifferentieerd is ingevuld. Ook de verschillende milieuwetgevingen dragen hiertoe bij.

Ruimtegebruik

De gedifferentieerde invulling zoals hierboven aangegeven doet zich op volgende wijze in de ruimte voor:

- aanzienlijke interne reserves, gekoppeld aan het statuut van de uitgegeven terreinen en het type activiteit: 1/5 interne reserve bij de diensten tot 1/3 voor industriële activiteiten (hoofdzakelijk in eigendom)
- aanzienlijke nog uitgeefbare terreinen, doch niet onmiddellijk aansnijdbaar
- perceelsgrootte van bestaande bedrijventerreinen en nog uitgeefbare bedrijventerreinen verschilt sterk afhankelijk van de ligging en terreinbeheerder
- inefficiënte inplanting van de bedrijfsactiviteiten ten opzichte van de onsluitingsinfrastructuur (o.a. droge activiteiten versus natte terreinen)
- potentiële bedrijventerreinen die worden gehypothekeerd door bestaande woonclaves, stortplaatsen, bezinkingsbekkens, oneigenlijke bezetting-zonevreemde activiteiten (scholen, sportvelden,...) kriskras door het gebied lopende pijpleidingstraten, verontreinigde sites

Economische activiteiten

Versnippering in beheer en ruimte uit zich eveneens in een niet eenduidige economische typering en profiel van het studiegebied. Het enige dat kan opgemaakt worden is dat aan beide delen van de landsgrens de havens uitgesproken 'industrialhavens' zijn.

Extensief ruimtegebruik

In de volgende tabel wordt een synthese weergegeven van de uitgegeven en nog uitgeefbare gronden anno 1 januari 2000. Het op vandaag extensief gebruik heeft er o.a. toe geleid dat gebieden tot ontwikkeling zijn gekomen die op zekere afstand zijn gelegen van de slagader (vb. Skaldenstraat), ondanks het feit dat binnen R4 nog aanzienlijke (interne) reserves aanwezig zijn.

Tabel 6 - synthese uitgegeven en nog uitgeefbare gronden (toestand 1/1/2000)

KANAALZONE GENT-TERNEUZEN				
NEDERLAND	<i>opp</i>	<i>opp netto</i>	<i>% netto tot NL</i>	<i>% netto tot KGT</i>
uitgegeven				
benut	657	657	30,7%	11,8%
reserve/onbenut	230	230	10,7%	4,1%
totaal uitgegeven gronden	887	887	41,4%	16,0%
terug uitgeefbare terrein	97	97	4,5%	1,7%
optie	18	18	0,8%	0,3%
nog uitgeefbare terreinen	1.378	1.090	50,9%	19,6%
TOTAAL ONBENUTTE GRONDEN	1.723	1.486	69,3%	26,8%
UITGEGEVEN + (NOG + TERUG)	2.380	2.143	100,0%	38,6%
UITGEEFBAAR + OPTIES				

Openbaar domein	109	345		
TOTAAL NEDERLAND	2.488	2.488		

BELGIE	<i>opp</i>	<i>opp netto</i>	<i>% tot B</i>	<i>% Totaal KGT</i>
uitgegeven				
benut	1.725	1.725	50,6%	31,1%
reserve/onbenut	867	867	25,4%	15,6%
totaal uitgegeven gronden	2.592	2.592	76,0%	46,7%
terug uitgeefbare terreinen	33	33	1,0%	0,6%
optie	42	42	1,2%	0,8%
nog uitgeefbare terreinen	778	745	21,8%	13,4%
TOTAAL ONBENUTTE GRONDEN	1.720	1.642	48,1%	29,6%
UITGEGEVEN + (NOG + TERUG) UITGEEFBAAR + OPTIES	3.445	3.412	100,0%	61,4%
Openbaar domein	993	1.027		
TOTAAL BELGIË	4.438	4.438		

TOTAAL GENTSE KANAALZONE	<i>opp</i>	<i>opp netto</i>	<i>% totaal</i>	
uitgegeven				
benut	2.382	2.382	42,9%	
reserve/onbenut	1.097	1.097	19,7%	
totaal uitgegeven gronden	3.479	3.479	62,6%	
terug uitgeefbare terreinen	130	130	2,3%	
optie	60	60	1,1%	
nog uitgeefbare terreinen	2.156	1.835	33,0%	
TOTAAL ONBENUTTE GRONDEN	3.443	3.128,0	56,3%	
UITGEGEVEN + NOG + TERUG UITGEEFBAAR + OPTIES	5.825	5.555	100,0%	
OPENBAAR DOMEIN	1.102	1.372		
TOTAAL KANAALZONE GENT- TERNEUZEN	6.926	6.926		

Het totale studiegebied (Belgisch en Nederlands gedeelte samen) heeft een netto-oppervlakte van 5.555 ha aan industrie en haven terreinen. Het Belgisch gedeelte is het grootste gedeelte met 3.412 ha, het Nederlands het kleinst met 2.143 ha. Het 'extensief ruimtegebruik' blijkt uit het volgende:

- In globo is **quasi twee derde (2/3) reeds uitgegeven**. 1/3 is nog uitgeefbaar (1.835 ha), het merendeel daarvan ligt aan Nederlandse zijde.
- **Meer dan de helft – 3.128 ha - is nog onbenut**, zij het deels als strategisch reserve, zij het als terrein waarop een optie rust, zij het als nog uitgeefbaar terrein. Of minder dan de helft wordt al effectief benut. De grootste delen onbenutte gronden liggen in Nederland, als nog uitgeefbare gronden.
- De **interne (deels strategische) reserves** maken meer dan een vijfde uit van het totale studiegebied. Dit is ca **1.100 ha**. Driekwart daarvan ligt aan Belgische zijde. Men dient zich terdege de vraag te stellen of een dergelijk hoog cijfer nog verantwoord is en of dit geen

prioritair beleidspunt is in het beheer van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Temeer daar deze reserves vnl. terug te vinden zijn bij de categorie van in eigendom aan de respectievelijke (privé)bedrijven uitgegeven terreinen.

Bovenstaande vormt eveneens de grondslag voor het feit dat op vandaag een gebrek bestaat aan onmiddellijk uitgeefbare terreinen voor bepaalde ruimtebehoevende types van havenactiviteiten. Beperkingen qua grootte, ontsluiting, aansnijdbaarheid, milieuwetgeving, verontreiniging maken dat op vandaag niet aan alle potentiële investeerders geschikte bedrijfsterreinen kunnen worden aangeboden ondanks de zeer aanzienlijke (interne) reserves die binnen de ruim bemeten havencontouren nog potentieel aanwezig zijn.

Instrumenten voor een zuinig en efficiënt ruimtegebruik

Het nastreven van een zuinig ruimtegebruik veronderstelt een actieve houding van één terreinbeheerder. Er is duidelijk nood aan één terreinbeheerder die het heft in handen neemt. Dit is de eerste voorwaarde om tot een zuinig en efficiënt ruimtegebruik te komen. Een actief beleid impliceert o.a. een actieve intermediairrol voor de beheersinstantie, het bijhouden van een ruimteboekhouding en actieve prospectie. Instrumenten en strategieën die een zuinig en efficiënt ruimtegebruik bewerkstelligen, komen aan bod bij de volgende aspecten:

- het *ontwikkelen* van het havengebied;
- het *beheren* van de gronden;
- het *ontwerpen*, de inrichting van het bedrijventerrein en het bedrijfsperceel.

Aanbevolen wordt om intensivering te stimuleren door bedrijven die compact willen bouwen bonussen te geven (vb. in de vorm van een lagere grondprijs) of door intensief grondgebruik contractueel te regelen.

Intensivering kan worden gestimuleerd door belemmeringen weg te nemen, zoals maximumnormen in bestemmingsplannen. Van zulke maatregelen gaan een duidelijk signaal uit. Over de effectiviteit van deze maatregelen moeten de verwachtingen niet te hoog gespannen zijn.

Ontwikkelen

Samenwerking, een selectieve vestigingspolitiek en een stringenter uitgiftebeleid zijn drie essentiële voorwaarden indien men zuinig en efficiënt ruimtegebruik wil nastreven.

In het samenwerkingsproces kan men een onderscheid maken tussen de strategische cyclus (het voorbereiden en nemen van besluiten over de ontwikkeling van het gebied) en de operationele cyclus (het managen van concrete projecten). Naast het ontwerpen en ontwikkelen van de technische en organisatorische aspecten van de win-win-oplossingen moet voldoende aandacht worden besteed aan de organisatorische (managementsvormen) en juridische aspecten (contracten) voor de realisatie van het ontwerp. De taken en verantwoordelijkheden van de betrokken actoren moeten duidelijk afgebakend worden.

Een beleid gericht op een *efficiënt* ruimtegebruik dient selectief te zijn in het vestigen van nieuwe activiteiten. Een eenvoudige methode hiervoor is het vergelijken van het *vestigingsprofiel* van een activiteit en het *locatieprofiel* van de plaats(en) waar de activiteit gevestigd kan worden. Er is sprake van een efficiënte vestiging als beide profielen op elkaar aansluiten. Verder is een toetsing met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied vereist. Bedrijven zullen moeten worden beoordeeld door ze aan een algemeen aanvaard toetsingskader te onderwerpen.

Tot slot dient een toetsing te gebeuren tussen de ruimtebehoefte en de ruimte-inname: er mag niet meer ruimte ingenomen worden dan noodzakelijk is en dit zowel op het niveau van een bedrijventerrein als op het niveau van het bedrijfsperceel. Naast deze toetsing dienen alle intensiveringsmogelijkheden in overweging genomen te worden. De overheid dient hierin een actieve rol te spelen.

Beheren

Een factor die voor het efficiënt gebruiken van ruimte een belangrijke rol speelt is het feit dat op bedrijventerreinen in vrij veel gevallen de grond in eigendom is van de bedrijven. Hierdoor bestaan er weinig handvatten voor de (her-)verdeling en het (her-)gebruik van de ruimte. Om dit te verbeteren dient bij het ontwerpen en ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen in toenemende mate aandacht besteed te worden aan het creëren van nieuwe instrumenten waarmee de onbenutte terreinen terug op de markt kunnen worden gebracht. Dit is een essentiële voorwaarde om inbreiding mogelijk te maken.

De sleutel voor een efficiënt en zuinig ruimtegebruik is het in overheidshanden houden van de industriegronden. Binnen de verschillende vormen van uitgifte gaat de voorkeur naar het in concessie geven van gronden, aangezien het een overeenkomst is die te allen tijde kan worden opgezegd. Erfpachtcontracten zijn weinig flexibel. De mogelijkheid tot het nemen van opties moet gekoppeld zijn aan beperkte geldigheidsduur.

Om de vaak te ruim bemeten interne reserves te valoriseren bestaan verschillende mogelijkheden:

- het accommoderen van nieuwe gelieerde bedrijven vanuit de overweging van het ontwikkelen van synergieën en continuïteit;
- tijdelijke ingebruikname voor andere activiteiten, (parkeren,...);
- flankerende maatregelen (belasting op vrijliggende percelen, terugkooprecht, **bonussen** voor compacte bouwwijzen (vb. lagere grondprijzen,...)).

Ontwerpen

Bij het ontwerpen kan een onderscheid gemaakt in intensiveringsmogelijkheden op het niveau van een bedrijventerrein en de intensivering van ruimtegebruik door een individueel bedrijf op kavelniveau. Dit onderscheid in twee schaalniveaus is zinvol. Niet alleen omdat het in te zetten instrumentarium per schaalniveau verschilt, maar ook omdat zo duidelijk kan worden wie welk belang bij de intensivering heeft en hoe de intensivering ingevoerd kan worden. Om ruimtewinst te behalen zal op beide niveaus ingezet moeten worden.

Op bedrijventerreinniveau zijn de intensiveringsmogelijkheden afhankelijk van de ontwikkelingsfase waarin het terrein zich bevindt en het type bedrijven dat er is gevestigd. Op een bestaand terrein met gevestigde bedrijven en een gegeven verkaveling is minder mogelijk dan op een geheel nieuw in te richten terrein of een terrein dat (deels) vrijkomt door vertrek van een aantal bedrijven of door het ter beschikking stellen van interne reserves. Afhankelijk van de staat zijn mogelijkheden om ruimte te winnen, dus om zuiniger ruimtegebruik te bewerkstelligen gebaseerd op:

- de kavelindeling en ontsluiting;
- de clustering van bedrijven (de aanleg van gemeenschappelijke reserves, de gezamenlijke opslag van goederen, collectiviteit van de parkeervoorzieningen)
- meervoudig grondgebruik;
- fasering en flexibiliteit.

Ook op kavelniveau is de organisatie (indeling van het perceel) en de interne ontsluiting van essentieel belang. Het zo compact mogelijk bouwen en zo efficiënt mogelijk inrichten van het

bedrijfsperceel is van belang zorgen ervoor dat er op de kavel geen ruimten onbenut worden, m.a.w. dat er geen restruimtes ontstaan. Mogelijkheden hebben betrekking op:

- de opslag in de hoogte;
- functiemenging;
- opname van parkeren in de bebouwing;
- het verkleinen van de onbebouwde ruimte.

1.2. Continue verduurzaming van de Gentse kanaalzone

Continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone, Buck Consultants, 2004

1.2.1. Inleiding

Het rapport "Continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone" is in opdracht van het Projectbureau Gentse Kanaalzone (Provincie Oost-Vlaanderen) opgemaakt als antwoord op de vraag van de Vlaamse Regering naar verduurzamingsscenario's voor de Gentse Kanaalzone in functie van de aanpassing of aanvulling van het strategisch plan "Wel-varende kanaalzone". Buck Consultants International i.s.m. Haskoning Belgium was opdrachtgever voor deze opdracht.

In tegenstelling tot de opmaak van de plan-MER en het RVR kadert deze vraag van de Vlaamse Regering niet in een decretale regeling. Het voluntaristische karakter van deze vraag betekent echter ook dat er op voorhand geen inhoudelijke aflijning van de opdracht, noch een procedure of evaluatiekader voor de beoordeling ervan, was voorgeschreven.

Dit had voor gevolg dat de opdrachtgever enige vrijheid had om de opdracht te (her)oriënteren of bepaalde klemtonen te leggen. Zo is het gevraagde eindproduct van de oorspronkelijke opdracht in de beginfase gewijzigd van een verduurzamend 'scenario' naar een afwegingskader gekoppeld aan een set van 'instrumenten'.

Het achteraf opgemaakte beoordelingsverslag toetst bijgevolg ook niet of het rapport voldoende tegemoet komt aan een decretale verplichting, maar geeft wel aan of en hoe het rapport kan bijdragen aan de bekommernis van de Vlaamse Regering om de Gentse Kanaalzone op een duurzame wijze te laten ontwikkelen. Op vraag van het Projectbureau Gentse Kanaalzone is dit beoordelingsverslag opgesteld door de administratie Economie. Om zodoende de doorwerking van het rapport in functie van de bijstelling van het strategisch plan te verbeteren, evalueert de administratie Economie niet zozeer het werk dat door de opdrachtnemer al dan niet is verricht, maar formuleert de administratie Economie veeleer een aantal bedenkingen en aanbevelingen over de benadering van verduurzaming, de specifieke economische en ruimtelijke context waarin naar verduurzaming wordt gestreefd en de wijze waarop de organisatorische doorwerking van deze theoretische benadering kan worden versterkt.

1.2.2. Aanbevelingen uit de studie

Dialog als vertrekpunt van verduurzaming

De onderzoeksresultaten hebben aangetoond dat de verduurzaming, waarmee de ont koppeling van economische ontwikkeling en milieudruk wordt bedoeld, reeds is ingezet.

Mede op basis van deze vaststelling heeft de projectgroep Gentse Kanaalzone beslist om het expliciet uitwerken van een verduurzamend scenario niet meer als doelstelling te nemen en eerder te focussen op middelen en methoden om verduurzaming te meten en te stimuleren. **De set van instrumenten en afwegingselementen wordt beschouwd als de noodzakelijke aanvulling op het ontwerp strategisch plan.**

Deze maatregelen betreffen niet zozeer het actieplan, maar vooral een globale en strategische methodiek.

Reguleren, stimuleren, faciliteren en coördineren

In het ontwerp strategisch plan wordt voornamelijk geredeneerd vanuit het perspectief van een regulerende overheid die het verdere ontwikkelingsproces in de Gentse Kanaalzone stuurt aan de hand van milieuvergunningen en bouwvergunningen. Voor een aantal beleidsdomeinen, bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, veiligheidszoning of milieuzoning, is hier inderdaad een belangrijke rol voor de overheid weggelegd. Voor andere domeinen echter, en dan in het bijzonder ten aanzien van het productieproces, zijn bedrijven zélf zeer goed geplaatst om bepaalde initiatieven te ontwikkelen.

Diverse, voornamelijk grotere bedrijven, hebben namelijk een **milieuzorgsysteem** in voege (EMAS, ISO 14001), dat registreert of er verbeteringen geboekt worden op het vlak van bijvoorbeeld de uitstoot van bepaalde emissies. Dergelijke milieuzorgsystemen, al dan niet gecertificeerd, zijn weliswaar complementair aan de bestaande Vlarew-wetgeving, maar de verweving tussen beide milieu-instrumenten kan zeker nog door de overheid verder gepromoot en gefaciliteerd worden. Zo is bekend dat de Duitse overheid maatregelen heeft getroffen om het bekomen van een geregistreerd milieuzorgsysteem aantrekkelijker te maken, onder meer door te voorzien in een versoepeling van milieu-inspecties voor de geregistreerde bedrijven.

Gelijkaardige stimulansen worden gegeven in Oostenrijk waar de wet voorziet in soepelere voorwaarden wat betreft registratieverplichtingen voor afval en afvalwater, evenals een verminderde frequentie van het toezicht door de milieu-inspectie. In Nederland bestaat er een formele koppeling tussen milieuzorgsystemen en de verlening van milieuvergunningen.

Milieuzorgsystemen kunnen zeker hun nut bewijzen met betrekking tot het beperken van negatieve effecten in de omgeving van bedrijven. Wanneer een bedrijf een doordachte selectie van **Key Performance Indicators** (KPI's) maakt, in nauw overleg met de regulerende overheid, kan zeer doelgericht gewerkt worden aan het verbeteren van de leefbaarheid en de kwaliteit van de omgeving. **Voor de Gentse Kanaalzone moeten de KPI's zich vooral richten op geur-, stof- en lawaaihinder, en luchtkwaliteit.**

Een andere aanvulling op de klassieke milieuregelgeving, kan erin bestaan om bedrijfsprocessen internationaal te gaan vergelijken via **benchmarkconvenanten**. Op deze wijze worden bepaalde milieudoelstellingen getoetst aan de bedrijfseconomische haalbaarheid in globale context. Deze methode leent zich voornamelijk voor **milieuproblemen met een grensoverschrijdend karakter**, zoals CO₂-emissies.

Om grotere inspanningen te realiseren bovenop bestaande wetgeving, moet de rol van de overheid en beheerder zich niet louter beperken tot regulering maar ook stimulerende initiatieven betreffen. Deze veranderende verhouding tussen bedrijven en overheden wordt trouwens al aangekaart in het ontwerp strategisch plan: "De vergunningverlenende ambtenaren veranderen van "opleggers van regels en voorschriften" meer en meer in adviseurs van bedrijven. Samen met bedrijven worden doelmatige oplossingen gezocht voor

milieuvraagstukken.” (pagina 49). Deze aanpak biedt bovendien ook meer garanties voor verankering van de industrie in de Gentse Kanaalzone, omdat zo meer de vinger aan de pols kan worden gehouden bij de bestaande bedrijven. De overheid en de beheerder zijn beter op de hoogte van wat er speelt binnen de onderneming; het bedrijf heeft meer inzicht in de beleidsvorming.

Aanbevolen wordt om in de Gentse Kanaalzone huidige en toekomstige knelpunten trachten op te lossen met **meer creatieve werkmethode dan klassieke regelgeving**. Het betreft hier niet enkel milieuvraagstukken, maar juist ook ruimtelijke kwesties (zorgvuldig ruimtegebruik, herwaardering bedrijventerreinen, buffering), ontsluitingsproblematieken en bedrijfseconomische aspecten (subsidies, onderzoek, vorming, samenwerking).

De slaagkansen van deze alternatieve aanpak is groter wanneer de dialoog tussen bedrijven en overheid, gemodereerd wordt door een *go-between-organisatie* die een regionale loketfunctie vervult voor de Gentse Kanaalzone. Deze loketfunctie faciliteert het contact tussen bedrijven en diverse betrokken overheden. Deze organisatie heeft ook een overkoepelende functie te vervullen naar de hogere overheid toe, waarbij gemeenschappelijke belangen kunnen gedetecteerd en uitgedragen worden. Deze organisatie moet dus goede contacten onderhouden met de verschillende overheden, en tegelijk de belangen van de lokale bedrijven kennen. Een uitbouw en een verzelfstandiging van het projectbureau Gentse Kanaalzone kan een dergelijke *go-between-organisatie* opleveren: tussen bedrijf en overheid, tussen beheerder en eigenaar en gedragen en gefinancierd door alle partners.

Specifieke aandacht voor kleinere bedrijven

Ook deze studie is vooral gebaseerd op onderzoek bij de grotere bedrijven. Deze zijn gemakkelijk benaderbaar en beschikken vaak reeds over uitgebreide verslaggeving en bruikbare data. Meer specifiek, bij de grotere bedrijven zijn de kwaliteits- en milieuzorgsystemen al lang onderdeel van het productieproces. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat niet mag worden voorbijgegaan aan de grote groep KMO's in de Gentse Kanaalzone. Hun relatief belang zal in de toekomst waarschijnlijk nog toenemen.

Het ligt economisch moeilijk om ook KMO's te verzoeken een gecertificeerd milieuzorgsysteem op te zetten. De administratieve overheid zou voor tal van KMO's te zwaar worden. Echter, aangezien de meeste KMO's zich gegroepeerd (zullen) bevinden op een bedrijventerrein kan op dit niveau een **Eco-efficiëntie-coördinator** de KMO's stimuleren om na te denken over concrete initiatieven in verband met energiebesparing, afvalstoffenbeheer, grondstoffenverbruik, groenonderhoud, gedeeld ruimtegebruik, enzovoorts. Dergelijke initiatieven kunnen al dan niet aanleiding geven tot het uitwerken van een milieuzorgsysteem, dat de genomen en te nemen initiatieven formaliseert. Op deze wijze wordt tevens de communicatie tussen bedrijven onderling verbeterd, wat aanleiding zal geven tot meer samenwerking. Dit kan belangrijke economische voordelen opleveren.

Herwaardering van verouderde werklocaties

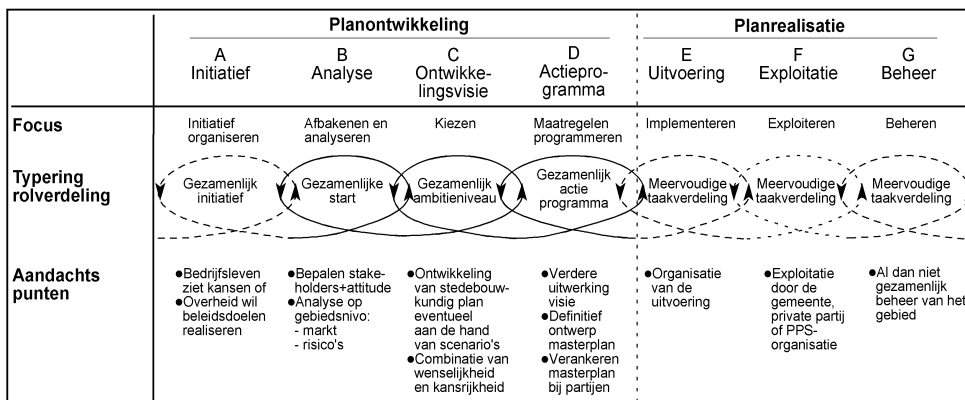
In de Gentse Kanaalzone vertegenwoordigen de verontreinigde, vervallen of braakliggende terreinen nog een belangrijk potentieel voor bijkomend aanbod van bedrijfsgronden. In het kader van een regionale verduurzaming is de herwaardering van deze werklocaties van cruciaal belang.

In tegenstelling tot de aanvankelijke dynamiek waarmee de aanpak van de brownfieldproblematiek in Vlaanderen werd gelanceerd, lijkt dit proces enigszins stil te vallen. Ook voor de Gentse Kanaalzone geeft het ontwerp strategisch plan weinig concrete ideeën in dit verband. In het plan MER wordt er gesteld dat in het ontwerp strategisch plan te weinig aandacht besteed is aan de aspecten bodem en grondwater. Er wordt geargumenteed dat de verontreinigde gronden op een systematische wijze moeten aangepakt worden (prioriteitenstelling op basis van risico's). We zijn echter van mening dat het Bodemsaneringdecreet, geïmplementeerd door OVAM, voldoende garanties biedt voor een structurele aanpak van deze materie. Extra regelgeving lijkt ons hier geen meerwaarde te bieden.

Herstructureren ziet Buck Consultants niet zozeer als een technische ingreep om de ecologische en economische aantrekkingskracht en betekenis van een gebied te vergroten, maar meer als een proces waarbij verschillende partijen betrokken zijn die gezamenlijk deze centrale doelstelling kunnen en willen realiseren. Dit betekent dat zowel publieke partijen als ook private partijen gezamenlijk zorg dragen voor de ecologische, economische, functionele en ruimtelijke verbetering van de betreffende locatie. Door deze partijen reeds in een vroeg stadium nauw te betrekken bij dit proces ontstaat een plan dat niet alleen van de eigenaar of overheid is, maar van publieke en private partijen gezamenlijk. Op deze manier is er sprake van interactieve planvorming. Dit vergroot in onze optiek de kans op een succesvolle uitvoering aanzienlijk.

Buck Consultants International onderscheidt drie belangrijke stappen in de herwaardering van bedrijventerreinen (zie ook figuur 19). In eerste instantie dient er **een visie** (onderdeel A, B en C) opgesteld te worden waarin duidelijk de gewenste toekomst van het terrein beschreven staat. Deze visie moet vervolgens worden vertaald in een **herstructureringsprogramma** (onderdeel D), gekoppeld aan een saneringsplan. In dit programma moet de visie uitgewerkt worden in een concrete set van projecten en een daaraan gekoppelde uitvoeringstrategie. Vooral de samenhang tussen de projecten, de financiering van de verschillende projecten en het creëren van draagvlak voor de uitvoering verdienen hierbij grote aandacht. Aan de hand van dit programma kan ook de uitvoeringsstrategie worden opgesteld. Deze strategie beschrijft de toekomstige inrichting van het bedrijventerrein en de manier waarop het programma kan worden uitgevoerd. Als deze zaken goed zijn geregeld kan de **herstructurering zelf worden uitgevoerd** (onderdeel E, F en G). Dit is een meerjarig traject waarin afhankelijk van de inhoud van het programma zaken op het terrein worden aangepakt.

Figuur 19 Proces bij herstructurering



Bron: Buck Consultants International

Naargelang de context en eigendomsstructuur, zou het initiatief hiervoor uit kunnen gaan van de volgende partijen:

- Bij de herontwikkeling van publieke gronden kan het Havenbedrijf een centrale rol spelen, in nauw overleg met de OVAM.
- Bij de herontwikkeling van delen van een bedrijfsterrein waarvoor van het bedrijf uit geen belangstelling meer is, kan het bedrijf in kwestie samen met de eerder gesuggereerde go-between-organisatie de mogelijkheden voor herontwikkelen onderzoeken. Dit alles ook weer in nauw overleg met de OVAM. Zodoende zal dit proces afgestemd kunnen worden op de algehele ruimtelijke ontwikkeling van de Gentse Kanaalzone. Evenzo houdt het bedrijf inspraak in de toekomstige bestemming van de herontwikkelde terreinen.



Veiligheid onderdeel van vergunningenbeleid

Aanbevolen wordt om controlemechanismen uit te werken bij de toekomstige uitgifte van gronden en de daaraan gerelateerde beslissing over toelaatbare activiteiten, conform aan de risico-zonering voor omwonenden zoals geanalyseerd in het Ruimtelijk Veiligheidsrapport.

Kwaliteitsniveaus gebiedsgericht vastleggen

Het pleidooi van het plan-MER voor een 'milieuzonering' wordt onderschreven. Het zal echter voornamelijk de vestiging van nieuwe bedrijven betreffen, zodat er op korte termijn weinig baten verwacht mogen worden van de toepassing van dit principe. Hiervoor is een actief grondbeleid noodzakelijk, waarbij geleidelijk vrijkomende gronden worden opgekocht en opnieuw in concessie gegeven aan nieuwe gebruikers, rekening houdend met de regels van 'milieuzonering'.

De gewenste verhouding tussen bedrijfsactiviteiten, andere functies en milieudruk zou per deelgebied in de Gentse Kanaalzone aan de hand van een variërend **kwaliteitsniveau** moeten worden vastgelegd. Het ontwerp strategisch plan, het Ruimtelijk Veiligheidsrapport en het plan-MER bevatten zeer veel aanwijzingen voor een dergelijke opdeling. Het na te streven kwaliteitsniveau moet zich vertalen in de investeringsprogramma's en in het vergunningenbeleid.

De kwaliteit van een deelgebied van de Gentse Kanaalzone kan minstens volgende elementen betreffen:

- Aansluiting van economische vestigingseisen op ruimtelijke locatiekenmerken;
- De inpassing in de omgeving;
- De intermodale ontsluiting;
- Het zorgvuldig ruimtegebruik;
- De uitstraling.

Bijkomende visievorming noodzakelijk

Bij de opmaak van deze studie en vanuit de vele gevoerde gesprekken met betrokken overheden, bedrijven en beheerders wordt sterk de nood gevoeld aan een eenduidige **economische visie**. Het economisch ontwikkelingsperspectief van de Gentse Kanaalzone is

nog te veel onderwerp van discussie en van een gedragen visie is (nog) geen sprake. Het ontwerp strategisch plan zou meer elementen moeten opnemen ten aanzien van de gewenste economische ontwikkeling, de concurrentiepositie, de sectorale samenstelling en de complementariteit met andere havens in het algemeen en met de Gentse regio in het bijzonder.

Vanuit het streven naar een verduurzaming van de Gentse Kanaalzone wordt aanbevolen de mogelijkheden te onderzoeken van een **regionaal marketing- en acquisitiebeleid**.

In het plan-MER wordt terecht aangekaart dat in het ontwerp strategisch plan een duidelijke visie ontbreekt omtrent **baggerslibverwerking en -berging**. In het licht van diverse geplande infrastructuurwerken in de Gentse Kanaalzone, wordt de uitwerking hiervan sterk aanbevolen.

Tenslotte, is een **bovenregionale mobiliteitsvisie** noodzakelijk om de gewenste modal shift te realiseren. Vooral het nu te beperkte gebruik van spoor moet worden gefaciliteerd door gerichte investeringen in aanbod en dienstverlening. Om een doeltreffend en gecoördineerd beleid te voeren, is een bovenregionale en grensoverschrijdende afstemming noodzakelijk ten aanzien van de wegeninfrastructuur, de maritieme toegang en het openbaar vervoer in het gebied.

1.2.3. Beoordeling van het rapport door de Administratie Economie

Benadering van “verduurzaming”

Qua concept

De benadering van verduurzaming als een continu proces

- dat niet doelt op een te behalen eindtoestand,
- dat ruimte laat voor economische investeringen en ondernemerschap -door groei en milieudruk te pogen te ontkoppelen en dus tegelijk nog altijd groei mogelijk te maken,
- dat zich manifesteert op verschillende schaalniveaus - duurzaamheid op macroniveau, regionaal-economische verduurzaming op mesoniveau en eco-efficiëntie op microniveau,
- dat zich richt naar zowel publieke actoren als de privé, waarbij kan ingespeeld worden op streefdoelen door individueel of gezamenlijk initiatief van onderuit/door de betrokkenen zelf, sluit goed aan bij de visie die impliciet ook binnen de ‘sector’ Economie leeft.

Ook sluit deze benadering volledig aan op één van de imperatieven uit de lange-termijnvisie voor de Vlaamse havens zoals naar voor geschoven door de Vlaamse Regering, namelijk het benutten van clustering-efficiënties.

Het rapport besteedt veel aandacht aan het formuleren van eco-efficiëntie-indicatoren (EEI's) en bijhorende streefbeelden. Deze indicatoren en streefbeelden worden daarbij niet zozeer als een afwegingskader naar voor geschoven maar als een set van innovatieve instrumenten. Echter, net als ‘instrument’ zijn de praktische toepassingsmogelijkheden veeleer beperkt of overlappend met andere initiatieven die ad hoc of als maatregel in het kader van de MER, het RVR, een eventuele introductie van parkmanagement en milieucusters kunnen worden genomen (zie ook verder).

Het rapport “continue verduurzaming” geeft wel aan hoe een vorm van monitoring (via de verduurzamingsbarometer) kan plaatsvinden om telkens beter te presteren op vlak van allerlei duurzaamheidsindicatoren, maar ondanks de set van streefbeelden en de economische contextgevoelighed gebeurt dit teveel los van de te verwachten economische evoluties en

potenties. Het rapport schetst wel welke vrij algemene evolutie te verwachten valt en welke consequenties dit heeft op vlak van verduurzaming. Toch

- wordt nauwelijks ingegaan op specifieke verduurzamingsvraagstukken tegen de achtergrond van waarschijnlijke/mogelijk economische evoluties op lange termijn;
- is er nog geen integratie van de verschillende verduurzamings-aspecten, geënt op een duidelijk ontwikkelingsperspectief voor de haven (of scenario's hieromtrent);
- is het geboden afwegingskader (duurzaamheidsbarometer) te beperken om naast de disciplines uit de milieueffectbeoordeling (die vooral remediërend zullen werken) beleidsbeslissingen op te baseren voor een duurzaam economisch ontwikkelingsperspectief voor een haven die tegelijk een grootschalig industrieel concentratiegebied is (met alle economische, ruimtelijke en mobiliteitsvoordelen van dien);
- ontbreekt het uitgangspunt dat bepaalde milieuwaarden en een mate van duurzaamheid op meerdere manieren kunnen worden bewerkstelligd, waarbij het rapport had kunnen aanreiken welke types van instrumenten, procedures of maatregelen daarbij het meest 'economisch verantwoord' zijn, t.t.z. doelmatig en zonder de concurrentiepositie van de haven in gevaar te brengen; de vier dimensies van eco-efficiëntie bieden hierop geen volledig antwoord (ter vergelijking, de "balanced approach" m.b.t. luchthavens).

Het ontwerp strategisch plan dat als uitgangspunt is genomen voor het rapport "Continue verduurzaming" spitst zich sterk toe op de bestaande activiteiten in de Gentse Kanaalzone. Maar, ook al kunnen bepaalde verduurzamingsinitiatieven worden genomen onafhankelijk van maatregelen – flankerend beleid – die de economische positionering van de Gentse haven en kanaalzone beïnvloeden of sturen, toch lijkt het minstens opportuun om rekening te houden met realistische (beleidsarme) scenario's als aanknopingspunten voor initiatieven in het kader van verduurzaming en voor een duurzame ruimtelijke invulling van het havengebied. Het rapport bevestigt eigenlijk deze stelling maar voorziet niet in een echte uitwerking ervan. Het afwegingskader waarvan sprake is dan ook niet echt een afwegingskader voor scenario's maar een toolbox die op elk bedrijventerrein kan gehanteerd worden.

Daarom blijft het wenselijk om in het kader van en met het oog op de bijstelling van het *strategisch* plan toch ook de discussie ten gronde te voeren over de wenselijkheid van bepaalde ontwikkelingen en van de maatregelen die deze of gene ontwikkelingen kunnen (bij)sturen. Anders gesteld, naast de te verwachten evoluties moeten ook de potenties, het ambitieniveau, de na te streven of te milderende effecten duidelijk in beeld kunnen worden gebracht.

Dat betekent dat, als bijkomende studies de economische potenties van de haven en de kanaalzone (o.a. m.b.t. de nautische toegankelijkheid) beschikbaar komen, de oefening naar een integratie in functie van mogelijke duurzaamheidsvraagstukken nog altijd aan de orde zal zijn. Een gebiedsgerichte vertaling is daarbij een van de noodzakelijke en aangewezen elementen. Uiteraard kunnen ook een MER en een RVR helpen bij deze integratie en om te komen tot een afgewogen en duurzaam economisch ontwikkelingsperspectief als uitgangspunt voor het beleid en de acties in en voor de Gentse Kanaalzone.

Qua doelgroep

De gekozen benadering van verduurzaming heeft in het rapport "Continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone" vooral betrekking op de bedrijven en het Havenbedrijf. Het is positief dat verduurzamings-instrumenten en perspectieven worden aangereikt aan zowel bedrijven als het Havenbedrijf. Gegeven de keuze om vooral bottom-up te werken en een stimulerend beleid te voeren is dit logisch. Toch hypothekeert deze beperking qua doelgroep ten dele ook de verdere doorwerking.

Daar de uitwerking van een verduurzamend scenario of een aanzet tot continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone er uitdrukkelijk op vraag van de Vlaamse Regering is gekomen, lijkt het niet meer dan normaal dat ook die na te streven of te milderen effecten en maatregelen worden naar voor geschoven die door of binnen het beleid van de Vlaamse Regering kunnen gerealiseerd worden in het kader van de verduurzaming. Door de aandacht teveel te richten naar het bedrijfsleven enerzijds en het Havenbedrijf anderzijds, dreigt dit genegeerd te worden.

Als randbemerking geldt hier dat de doorwerking van deze initiatieven kan versterkt worden door ook andere initiatiefnemers/projectpromotoren (bijvoorbeeld de POM) hierbij te betrekken zodat opgebouwde expertise beter ingebed wordt in de regio en de betrokken actoren.

Qua afdwingbaarheid

De verwijzingen naar het vergunningenbeleid als instrument ter verduurzaming¹ lijken nogal vergaand en op dit ogenblik niet aangepast aan de Vlaamse context.

Met bedrijven die zich op basis van een doordacht uitgiftebeleid kunnen vestigen op een bepaalde locatie, kunnen n.a.v. de concessie-overeenkomst/ verkoopovereenkomst wel bepaalde zaken worden overeengekomen, maar al te veel vastleggen via stedenbouwkundige voorschriften en dus via de vergunningsverlening, is niet realistisch/wenselijk. In functie van de rechtszekerheid op vlak van milieuregels geldt de VLAREM-regelgeving. Andere (gebiedsgerichte) kwaliteitsaspecten kunnen niet via de vergunningsverlening worden nagestreefd zonder de concurrentiepositie van bedrijven (mogelijkerwijze) in gevaar te brengen (sectorale initiatieven, bijvoorbeeld in het kader van Kyoto-maatregelen niet te na gesproken).

Economische context “Gent moet inzetten op een verbreding van de productiehaven...”

Het rapport formuleert terecht kanttekeningen bij het huidige strategisch plan en wijst daarbij op het belang van het onderkennen van macro-economische trends die bepalend zullen zijn voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid of voor de evolutie van de bestaande bedrijvigheid. Het rapport schuift in dit verband een model naar voor van een schijnbaar autonome evolutie inzake ontwikkelingsfasen van havens evenals een aantal trends die mede verantwoordelijk zijn voor de desindustrialisering en de opkomst van VAL-activiteiten.

Vanuit Economie worden zowel het model (p. 15) als deze trends (p. 16-21) niet tegengesproken, maar wel als ‘beleidsarm’ beschouwd. M.a.w. net zoals het basisscenario en het expansief scenario uit het strategisch plan leidt een aanname van dit model niet tot beleidsmatig afgewogen uitspraken over een streefbeeld en een flankerend beleid voor de Gentse Kanaalzone. Een aantal aandachtspunten die het rapport met het oog op de bijstelling van het strategisch plan had moeten aanraken, worden hieronder weergegeven.

1) M.b.t. het model van de ontwikkelingsfasen voor havens moeten minstens volgende bedenkingen worden gemaakt.

¹ Ook al is een andere vergunningsverleningspraktijk wel wenselijk voor locaties of terreinen die goed beheerd worden (stedenbouwkundige vergunning) of voor bedrijven die een milieuzorgsysteem hebben (milieuvergunning), vandaag is dit evenwel nog niet aan de orde.

- Ook al doen deze ontwikkelingsfasen zich voor in vele havens, de opeenvolging van de fases hoeft daarom niet opgevat te worden als een volledig autonome evolutie – investeringen om die evolutie mogelijk te maken, zijn immers noodzakelijk, bijvoorbeeld kades voor containeroverslag - , noch als een noodzakelijk na te steven evolutie; de gewenste evolutie moet minstens rekening houden met een ruimere regionaal-economische strategie (zie verder).
- Voor de vaststelling van de gewenste regionaal-economische strategie zal rekening moeten gehouden worden met een verschillend perspectief bij de diverse stakeholders en beslissingsnemers. Zo zal het Havenbedrijf er inderdaad meer belang aan hechten aan een overgang naar fase III van het model.
- De concurrentiële positie van de Gentse haven en de samenhang /afhankelijkheid van de Gentse haven ten overstaan van de andere Vlaamse havens en relevante Nederlandse (VLISTERGENT?) havens moeten hier zeker in beschouwing worden genomen.
- Gelet op de verplichting van een sociaal-economische verantwoordingsnota bij overheidsinvesteringen in de havens stelt zich de vraag in hoeverre een dergelijk model of een daarop gebaseerd strategisch plan kan bijdragen aan een betere besluitvorming? M.a.w. hoe ziet een sociaal-economische verantwoording er nu uit en in hoeverre bevatten ze lange-termijnperspectieven zoals ze in een strategisch plan aan bod zouden moeten komen? Een zelfde opmerking kan gemaakt worden m.b.t. de vaststellingen inzake de contextgevoeligheid van bepaalde sectoren. Zo ook dient te worden bepaald n.a.v. welke evoluties /schokken (sluitingen) / marktontwikkeling de strategie moet worden herzien / aangepast of wanneer een andere visie op beleidsmaatregelen kan in beeld komen (cf. het bepalen van 'drempels' zoals in het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge als alternatief voor een actuele keuze van één scenario met daarop gebaseerde beslissingen op vlak van infrastructuur). Het is dan niet noodzakelijk om zoals op p. 38 gesuggereerd, een jaarlijkse expertenmeeting te organiseren om de contextgevoeligheid van sectoren/activiteiten in kaart te brengen.

2) Wat betreft de aanbevelingen (n.a.v. de gedetecteerde trends) kunnen de volgende opmerkingen worden gemaakt.

- Er moet voorzichtigheid aan de dag worden gelegd wat betreft conclusies over desindustrialisering. Zo krijgt Flanders Investment and Trade regelmatig de vraag naar grote percelen (groter dan 5 zelfs 10 ha) binnen de driehoek Antwerpen-Brussel-Gent. Vaak kan deze vraag niet worden ingevuld. Daarbij gaat het nog steeds ook over onder meer productie-activiteiten (bijvoorbeeld in automotive en biobrandstoffen).
- Naast de delokalisaties doen er zich – en dit veel groter qua omvang – veel verhuisbewegingen voor van bedrijven. Dit verhoogt niet alleen de vraag naar bedrijventerreinen, maar vergt ook een grote waakzaamheid in functie van het snel hergebruik van verlaten (soms verouderde) bedrijfssites of bedrijventerreinen.
- Een verankeringsbeleid is inderdaad een goede optie. Een dergelijk beleid wordt bijvoorbeeld gevoerd in functie van een gunstig investeringsklimaat voor automobielnijverheid (R&D, ploegenarbeid, ondersteuning toelevering...).

- Het aangeven van de contextgevoeligheid van een sector of activiteit zoals beschreven in het rapport, is een vrij innovatieve methodiek in het kader van het uitwerken van een strategisch plan of regionale ontwikkelingsstrategie. Het verdient zeker aanbeveling om hier bij de bijstelling van het strategisch plan mee rekening te houden. Dit kan indien mogelijk aangevuld worden met business cases op micro-niveau om het investeringsgedrag² van de internationaal actieve ondernemingen nog beter te begrijpen (bijvoorbeeld de afhankelijkheid van nieuwe modellen in de auto-assemblage en de competitie tussen de vestigingen van een concern onderling).
- Het rapport wijst terecht op het economisch belang van logistiek. Een aanvulling daarbij is dat naast de toegevoegde- waardecreatie en de werkgelegenheid van logistieke activiteiten zelf, ook het strategisch belang ervan niet uit het oog verloren mag worden. Een eerdere studie over het economisch belang van EDC's toont bijvoorbeeld aan dat EDC's vaak een voorlopersfunctie hebben bekleed voor buitenlandse bedrijven die zich in Vlaanderen hebben gevestigd. M.a.w. de logistieke activiteiten kunnen worden gevolgd door service centers enz. en zelfs door hoofdkwartierfuncties.
- Op vlak van verduurzaming gaat het rapport jammer genoeg niet voldoende in op de uitdagingen en potenties rond reverse logistics.
- Aandacht voor eco-efficiëntie bij KMO's is inderdaad wenselijk. Of dit moet gebeuren naar aanleiding van de bijstelling van het strategisch plan lijkt niet nodig. De operationalisering van eco-efficiëntie kan als een te nemen (eenmalig of recurrent in functie van subsidiemogelijkheden?) initiatief worden beschouwd en opgenomen worden in een actieprogramma (zie § 5 Doorwerking). Hetzelfde geldt voor het stimuleren van milieuzorgsystemen en milieujaarverslagen en de benchmarking hiervan. De benchmarking vergt inspanningen die bezwaarlijk door de bedrijven zelf, noch door het Havenbedrijf kunnen worden gedaan. De vermelde EEI's en principes kunnen daarbij wel richtinggevend zijn, maar de echte operationalisering zal moeten gebeuren in het kader van projectmatige initiatieven met een duidelijke regisseur en competente uitvoerders. Naast de regie over mogelijke initiatieven is het tevens belangrijk dat er een vorm van rapportering gebeurt. Rapportering, met welke techniek ook (duurzaamheidsbarometer), heeft maar zin als de initiatieven niet te vrijblijvend zijn / er een zekere resultaatgerichtheid kan ontstaan. De vraag is tevens wie welke rol op zich moet nemen.

3) Ten slotte is het van groot belang dat een strategisch plan voor de haven van Gent ingebed wordt in een brede regionale / ruimtelijk-economische strategie.

- Het rapport beveelt aan om in te zetten op de groeisector logistiek. Dit is in lijn met het streven (zoals geformuleerd in de lange-termijnvisie voor de Vlaamse havens) dat er meer synergie moet worden gezocht tussen havenoverslag en logistiek. Het rapport vermeldt in dit verband het mogelijk effect van een toename van EDC's en RDC's voor de Gentse haven. Het rapport geeft echter niet aan hoe een strategie er moet uitzien om EDC's en RDC's aan te trekken (investerings in logistiek vastgoed aanmoedigen?, effect van grondprijzen?), noch waarom dit past binnen een verhaal van verduurzaming. Enkel de aanbeveling om (op p. 21) voldoende ruimte te voorzien voor logistieke platformen of

² De verwijzing naar comparatieve voordelen als verklaring voor locatiekeuzes is theoretisch wel te kort door de bocht.

eventuele toeleveringsparken, is een nogal magere aanbeveling en moet minstens vanuit een grootstedelijke of regionale context worden benaderd bij de bijstelling van het strategisch plan. Voor de Gentse haven impliceert dit wel dat er een afstemming wordt gemaakt m.b.t. de invulling van andere terreinen in het grootstedelijk gebied Gent die ook een logistieke roeping hebben / zouden hebben (o.a. 'Eiland Zwijnaarde'), dat de mobiliteitseffecten vanuit een breed perspectief worden bekeken gelet op de capaciteit van de infrastructuur, ook op vlak van openbaar vervoer (streefdoelen modal shift, mogelijke knelpunten) en bovendien ook m.i.v. een duidelijke stellingname en strategie m.b.t. de WOV.

- Bemerkt tevens dat sommige locaties onder meer in het Waasland zich profileren als overloopgebied van de Gentse haven, in het bijzonder op vlak van toelevering en logistieke dienstverlening.
- Vanuit het streven naar verduurzaming zou daarbij ook het onderscheid tussen een haven als gebied voor haven- en havengerelateerde activiteiten en als een economisch concentratiegebied moeten worden bekeken. Gelet op het streven van een zo groot mogelijke bundeling van transportstromen - streven in de lange-termijnvisie voor de Vlaamse havens - en gelet op de discussie die zich n.a.v. de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent heeft afgespeeld - wegduwen van logistiek zoveel mogelijk naar het havengebied -, mag benadrukt worden dat een havengebied, in casu de Gentse Kanaalzone, door de mogelijkheden van een bundeling van logistieke stromen en milieuzonering voordelen biedt op vlak van duurzaamheid. Het rapport benut deze mogelijke voordelen van bundeling te weinig. Zo wordt enkel verwezen naar de huidige situatie die vanwege het grote belang van bulkgoederen weinig mogelijkheden biedt voor modal shift. De verwijzingen naar clusters en 'co-siting' zijn hier minder relevant omdat ze zich immers ook op veel kleinere schaal (2 partners) kunnen voordoen en zonder dat er een link is met havengerelateerde activiteiten.
- Hetzelfde geldt voor het havengebied als concentratiegebied voor grootschalige en/of gevaarlijke (SEVESO-)activiteiten die elders veel moeilijker terecht kunnen. Ook dit kan een optie zijn vanuit verduurzaming, waarbij de ruimtelijke invulling, de grootte en de link met andere bedrijventerreinen beter in beeld zou moeten worden gebracht.
- Ten slotte passen in een regionale strategie ook de noodzakelijke beschouwingen op vlak van beschikbaarheid van arbeidskrachten en woon-werk-mobiliteit. Dit speelt zeker mee in de Gentse Kanaalzone gezien de relatieve afstand van sommige locaties tot de woongebieden.

Ruimtelijke context

Het rapport wijst op enkele mogelijkheden ter verduurzaming zoals:

- brownfields herontwikkelen;
- zorgvuldig ruimtegebruik met mogelijkheden voor co-siting, clustervorming en aanpak strategische reserves;
- goede ruimtelijk-economische afstemming tussen locatie bedrijf en locatiemarken site bewerkstelligen (uitgiftebeleid).

Deze opties sporen samen met het ruimtelijk-economisch beleid zoals dat vanuit de administratie Economie wordt gevoerd in het bedrijventerreinenbeleid buiten de havengebieden.

Enkele opmerkingen en aanvullingen zijn op zijn plaats:

1) M.b.t. de brownfields / herstructurering van verouderde locaties

M.b.t. de brownfields in de Gentse Kanaalzone is nog maar weinig informatie ontsloten. Onder meer de volgende vragen zijn nog aan de orde:

- screeningsmethodiek : ervaring GOM's?
- hoe knelpunten monitoren?
- regiefunctie bepalen?
- faciliterende instrumenten of middelen?
- financieringstekorten?

Gezien het rapport geen antwoorden geeft op de bovenvermelde aspecten, kan er best naar gestreefd worden dit op korte termijn vanuit het lopende INTERREG-project aan te pakken.

2) M.b.t. zorgvuldig ruimtegebruik

De volgende aanbevelingen kunnen worden gemaakt.


- Specifieke uitdagingen op vlak van verduurzaming van logistieke stromen zoals het vermijden van ruimte-inname van dure haventerreinen door lege containers verdienen aandacht. Gezien dit te maken heeft met de inrichting van terreinen en met de exploitatie ervan, ligt de verantwoordelijkheid hier vooral bij het Havenbedrijf. De vraag is hoe en wanneer een evaluatie van het zorgvuldig ruimtegebruik moet gebeuren.
- Wat betreft de strategische reserves is het rapport terecht voorzichtig. Ook hier kan verwezen worden naar de ervaring van de GOM's m.b.t. onbenutte percelen en vermarkttings-inspanningen. In het kader van het ENA is er trouwens een werkgroep actief die wijst op de bestaande mogelijkheden om een betere vermarkting mogelijk te maken. Voor de Gentse Kanaalzone zou het relevant zijn om te definiëren welke instrumenten er beschikbaar zijn / aangewend kunnen worden of waarvoor een extra investering nodig is: functioneert er bijvoorbeeld een goed GIS-systeem om het ruimtegebruik te monitoren en zo niet, wie kan dit op korte termijn operationaliseren?
- Voor wat betreft eco-efficiëntie indicatoren op vlak van ligging en hergebruik van de site, is het vooral de uitgifte- en beheersfunctie die dient te worden waargenomen. Dit is in belangrijke mate en voor een groot deel van de Gentse Kanaalzone een rol die is weggelegd voor het Havenbedrijf.
- De mogelijkheden voor fasering van de ontwikkeling van terreinen kan worden nagegaan: dit dient te gebeuren in functie van verduurzaming en afgestemd te worden op mogelijke alternatieve ontwikkelingen in de toekomst. Het is in hoofdzaak de bevoegdheid van het Havenbedrijf.
- Voorzien van beheer en parkmanagement om veroudering van terreinen tegen te gaan. Het beheer van het publiek domein is de bevoegdheid van het Havenbedrijf, maar voor de verschillende vormen van parkmanagement zijn meerdere formules uit te werken, o.a. via publiek-private samenwerking of volledig privé.

- Buffering en ecologische infrastructuur: gezien het belang dat hieraan wordt gehecht in de Gentse Kanaalzone (koppelingsgebieden enz.) is het tevens van belang om hier ook alle uitvoerende en financiële verantwoordelijkheden en mogelijkheden vast te stellen.

Doorwerking

Verscheidene aspecten van het rapport vormen een aandachtspunt voor de bijstelling van het *strategisch plan*. Andere elementen uit het rapport geven echter veeleer aanleiding tot het opstellen van een concreet bijvoorbeeld jaarlijks bij te werken *actieprogramma*. Daarom dient er afdoende aandacht te worden besteed aan de doorwerking van een aantal aanbevelingen uit het rapport. Hierna enkele suggesties:

1) I.v.m. het nastreven van eco-efficiëntie

 Zoals al gesteld bij de bespreking van het concept achter verduurzaming in dit rapport, zijn de praktische toepassingsmogelijkheden van een reeks EEL's en streefbeelden gedeeltelijk overlappend met mogelijke andere initiatieven ad hoc of in het kader van een RVR of MER. Tegelijk kan gewezen worden op de huidige praktijk in het kader van de projectaanpak van de GOM's om initiatieven op te starten aspect per aspect en stap voor stap, bijvoorbeeld in het kader van milieucusters en parkmanagement. De samenhang tussen alle EEL's en streefbeelden is finaal wel wenselijk maar hoeft niet per se onmiddellijke doorwerking te vinden via één enkele benadering (te meer daar een eenduidig ontwikkelingsperspectief voor de haven nog ontbreekt). Daarvoor zijn er teveel partners, bevoegdheden en regelgevingen bij betrokken. Gaandeweg loont het misschien wel de moeite om een en ander op elkaar af te stemmen. Een 'regisseur' (te onderscheiden van een uitvoerder) zou dit kunnen bewerkstelligen.

In dit verband lijkt het inderdaad ook wenselijk om een go-between-organisatie met loketfunctie te hebben. Er dient echter voor gewaarschuwd te worden dat dit niet mag leiden tot een afzonderlijke loketfunctie voor het havengebied. Hét aanspreekpunt voor het bedrijfsleven / individuele bedrijven, is het VLAO (of de antenne ervan in Gent). Het Projectbureau verzelfstandigen kan wel als secretariaat of ondersteunende cel voor een overlegplatform als het SRO/SRN en voor de monitoring van een actieprogramma, maar niet in functie van het opzetten van projecten zoals rond eco-efficiëntie, milieucusters, persluchtledetectie en andere initiatieven waarvoor een minimum bestaafing aan multidisciplinaire deskundigheid is vereist.

Ook de benchmarking van de procesefficiëntie met andere bedrijven en andere regio's evenals het stimuleren en ondersteunen van clustering gebeurt best door samenwerking met partners die hiervoor hetzij regulier hetzij op projectmatige basis middelen en deskundigheid hebben. Hierbij kan gedacht worden aan VLAO (advies van bedrijven op vlak van eco-efficiëntie en milieuzorgsystemen) maar ook aan de rol van de POM voor het concreet opzetten van bepaalde projecten in samenwerking met bedrijven. In een actieprogramma of in overleg met VLAO en POM zouden bijzondere aandachtspunten kunnen worden afgesproken, bijvoorbeeld aandachtspunten n.a.v. de MER (bijvoorbeeld grondwaterverbruik rationaliseren, bedrijfsafvalverwerking op punt stellen). Op die manier kan expertise ook worden verankerd binnen de juiste partners.

Wat hiertoe nog dient te gebeuren is te bepalen wie de regisseursrol inzake dit soort initiatieven op zich neemt, welke partners moeten worden aangesproken en hoe afspraken en eventuele financiële bijdragen en verantwoordelijkheden kunnen worden geformaliseerd. Tevens moet

afgeleid worden welke initiatieven beter op sectorniveau (i.p.v. gebiedsgericht) kunnen worden genomen, zoals n.a.v. Kyoto-maatregelen.

2) I.v.m. de verwachtingen t.a.v. het Havenbedrijf

Zowel voor de uitvoering van het strategisch plan zelf als in functie van actieprogramma's zouden duidelijker de rol en de verwachtingen t.a.v. het Havenbedrijf op vlak van eco-efficiëntie op micro-niveau, t.t.z. op vlak van inrichting, uitgiftebeleid en beheer van terreinen, moeten ge-expliciteerd worden.

3) Integratie van verschillende documenten en instrumenten

M.b.t. de impact op de omgeving (EEI's op basis van de "milieuverstoringsketen") dient nagegaan te worden of de MER aanknopingspunten biedt voor projecten, voor de bijstelling van het strategisch plan of voor andere initiatieven zoals het gebiedsgericht bepalen van te behalen milieukwaliteiten en de te nemen maatregelen uit hoofde van de Vlaamse (of provinciale) overheid.

Voor het verhogen van de veiligheid kan de bijstelling van het strategisch plan terugrijpen naar het ruimtelijk veiligheidsrapport. (RVR).

Aandacht voor de modal split impliceert het formuleren van SMART-doelstellingen en minstens ook het detecteren van knelpunten in het aanbod. Het bijgestelde strategisch plan kan op die manier ook weer meer appelleren aan de Vlaamse overheid.

1.2.4. Algemene conclusie Administratie Economie

Het heeft weinig zin het rapport "Continue verduurzaming van de Gentse Kanaalzone" als hét rapport te beschouwen dat een antwoord biedt op de verduurzamingsvraagstukken van de Gentse Kanaalzone. Wel zorgt het rapport voor het scherpstellen van de focus waarop kan ingezet worden in functie van verduurzaming. Om de geschetste verduurzaming te verwezenlijken is het nodig om:

- over een goede economisch onderbouwde lange-termijnvisie te beschikken; verschillende studies zijn hiervoor nog in opmaak en dienen dan ook meegenomen te worden bij de bijstelling van het strategisch plan; een afstemming qua timing is hiervoor noodzakelijk;
- daar waar relevant, ook andere documenten (MER, ecologische infrastructuur, RVR enz.) gebiedsgericht te vertalen in functie van de bijstelling van het strategisch plan;
- duidelijker de verantwoordelijkheden van de diverse actoren vast te stellen, in het bijzonder ook van het Havenbedrijf en het Projectbureau;
- de doorwerking van een aantal inzichten te bevorderen via actieprogramma's die geënt zijn op het strategisch plan maar op zichzelf kunnen bestaan, d.w.z. ook kunnen uitgevoerd worden in samenwerking met actoren die niet-specifiek met het havenmilieu zijn verbonden zoals VLAO en POM.

Bovenvermelde kritieke succesfactoren zijn aan te pakken via de werking van het Projectbureau en het Subregionaal Overlegorgaan voor de Gentse Kanaalzone. Het is hiertoe mogelijk dat specifieke voorstellen dienen te worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Daarnaast blijft het een belangrijk streefdoel dat het bijgestelde strategisch plan zelf het afwegingskader vormt om beslissingen te kunnen funderen in een functie van een duurzame

economische ontwikkeling van de Gentse haven en de Gentse Kanaalzone en dit vanuit een ruimere regionaal-economische ontwikkelingsstrategie. Gezien de noodzakelijke elementen hiervoor al zijn aangereikt of nog worden bestudeerd, is een parallelle oefening om te komen tot een afwegingskader weinig opportuun. Om dit ambitieniveau van een strategisch plan scherper te kunnen aflijnen en het zodoende als afwegingskader te kunnen naar voor schuiven, is het van belang om aan het strategisch plan een duidelijk gewicht te koppelen zoals in functie van de op te maken sociaal-economische verantwoordingsnota's zoals die vereist zijn in uitvoering van het Havendecreet met het oog op de steunverlening voor infrastructuurwerken.



2. Mobiliteit

- (2.1) ROM-werkgroep mobiliteit en Studiegroep Omgeving, "Streefbeeld R4-west en R4-oost".
- (2.2) Begeleidende werkgroep "mobiliteit" en Studiegroep Omgeving, Raamplan voorlopige zuidelijke havenring Gent, 2005.
- (2.3) Begeleidende werkgroep "mobiliteit" en Studiegroep Omgeving, Raamplan Onderliggend Wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen, 2003.

2.1. Streefbeeld R4-west en R4-oost

2.1.1. Doelstellingen

Volgende gemeenschappelijke doelstellingen worden gebruikt bij de ontwikkeling van R4-west en R4-oost.

- Het verkeer voor de woongebieden mag niet worden gemengd met het verkeer voor de verschillende bedrijventerreinen.
- De veiligheid moet worden verhoogd onder andere door:
 - het door infrastructuur afdwingen van de ontwerpsnelheid;
 - het gebruiken van een grotere eenvormigheid.
- Fietsers moeten op een veilige en comfortabele manier R4 kunnen kruisen en hun werk kunnen bereiken.
- Een zuinig ruimtegebruik moet worden nagestreefd door maximale bundeling.
- De open ruimte moet op verschillende plaatsen voelbaar blijven langs R4.
- De vormgeving van de voorgestelde knooppunten en tracés moet zo goed mogelijk landschappelijk worden ingepast (cfr. studie landschapsopbouw).

Volgende doelstellingen gelden specifiek voor R4-west.

- De woonkernen ten oosten van R4-west mogen niet worden afgesneden van de hoofdkernen ten westen van de weg.
- R4-west moet zijn rol als primaire weg van categorie I kunnen vervullen. Dit betekent dat de weg een vlot verkeer moet kunnen toelaten en dat de belangrijke gebieden aan de rand goed worden ontsloten. Concreet betekent dit:
 - een beperkt aantal aansluitingen (om de 3 à 5 km);
 - een vlotte doorstroming (maximum 5% filekans);
 - geen rechtstreekse ontsluitingen op de weg.

Volgende doelstellingen gelden specifiek voor R4-oost.

- Het Rostijnebos loopt door over R4-oost.
- R4-oost moet zijn rol als primaire weg van categorie II kunnen vervullen. Dit betekent dat de weg een vlot verkeer moet kunnen toelaten van en naar A11 en E17 en dat de belangrijke gebieden aan de rand goed worden ontsloten.
- Traktaatweg moet worden afgeleid naar het hoofdwegennet.

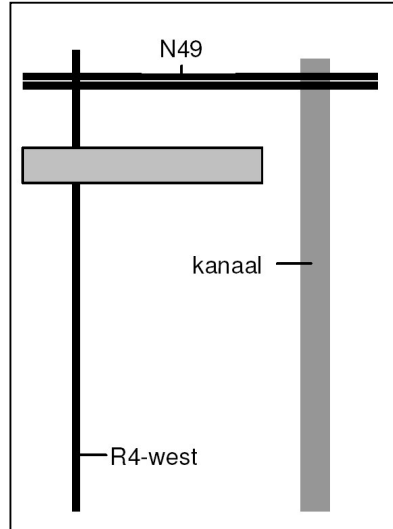
2.1.2. Concept voor R4-west

kaart 16 – concept R4-west

figuren 20-25 – conceptelementen R4-west

Bij het opstellen van de concepten is er van uitgegaan dat de knooppunten R4 - N49 en R4 - Kluzendok vaste gegevens zijn

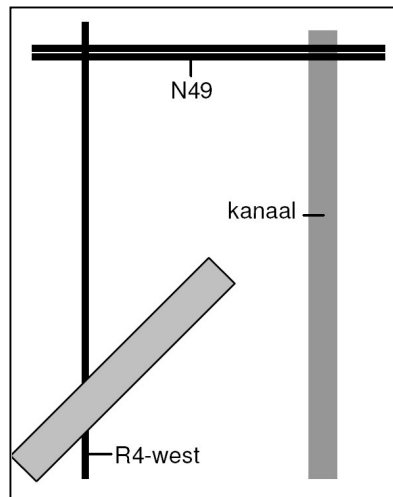
Rieme - Ertvelde een deelsysteem



Aaneengesloten door de Riemsesteenweg en afhankelijk van elkaar vormen Rieme en Ertvelde een deelsysteem. Hiervoor moeten volgende voorwaarden worden vervuld.

- Er komt geen aansluiting op R4-west ter hoogte van Riemsesteenweg. Dit heeft volgende voordelen:
 - Rieme en Ertvelde kunnen onmogelijk worden belast met doorrijdend vrachtverkeer;
 - Ertvelde heeft geen last van verkeer dat vanuit verschillende westelijk gelegen gewestwegen door de kern rijdt om naar R4 te rijden;
- Bij een eventuele aansluiting ontstaan ter hoogte van elke op- of afrit kruispunten die een belangrijk veiligheidsrisico vormen voor fietsers en voetgangers (links- en rechtsafslaan bewegingen).
- R4 loopt onder Riemsesteenweg door. Hierdoor kunnen fietsers (het meest te verantwoorden vervoermiddel tussen Rieme en Ertvelde) op een veilige (zonder het kruisen van op- en afrittencomplexen) en comfortabele manier (zonder niveauverschil ter hoogte van R4-west) van de Riemsesteenweg gebruik maken.

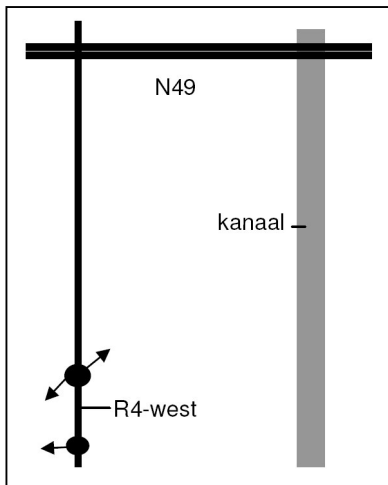
Doornzele - Kerkbrugge - Evergem een deelsysteem



Net als Rieme en Ertvelde vormen Doornzele, Kerkbrugge en Evergem een deelsysteem hier gekoppeld door Doornzeelsestraat (N463) en Elslo. De voorgestelde oplossingen zijn dan ook dezelfde als in Rieme.

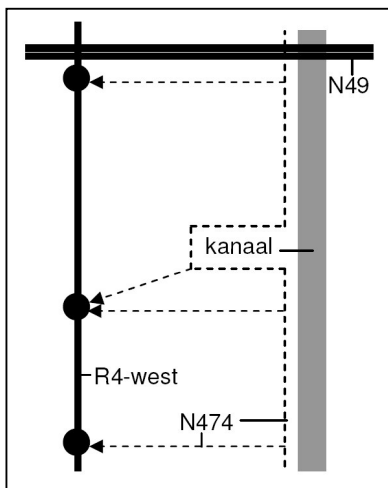
- Er is geen aansluiting van R4-west ter hoogte van Elslo en Doornzeelsestraat (N463). Hierdoor wordt vrachtverkeer in de woonkernen vermeden.
- R4 loopt onder Elslo door. Hierdoor kunnen fietsers (het meest te verantwoorden vervoermiddel tussen Doornzele en Evergem) op een veilige (zonder het kruisen van op- en afrittencomplexen) en comfortabele manier (zonder niveauverschil ter hoogte van R4) van Doornzeelsestraat (N463) en Elslo gebruik maken.

Evergem dubbel aangesloten



Evergem is een belangrijke kern die behoort tot het stedelijk gebied van Gent. Om deze kern goed te ontsluiten zijn twee aansluitingen nodig op R4-west. Een voor de hand liggende aansluiting situeert zich op de kruising van R4 en N456 (Zeeschipstraat - Evergemsesteenweg). De tweede aansluiting situeert zich ter hoogte van het kruispunt met Langerbruggestraat. Er kan worden gedacht aan een verbinding van Kluzen met het knooppunt R4 - Kluzendok.

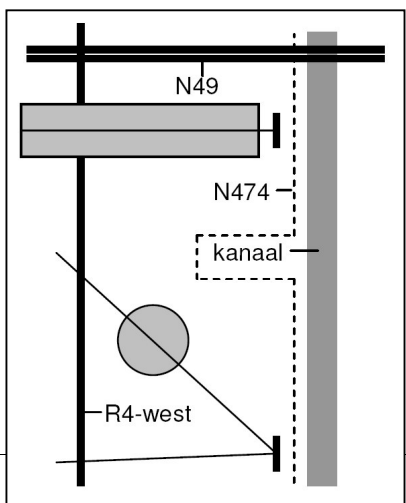
N474 (Kanaalweg) als drager voor het economisch verkeer



Om te verhinderen dat economisch verkeer (verkeer voor de haven en de bedrijventerreinen) zich mengt met verkeer voor de bewoners is een aparte ontsluiting nodig. N474 kan de drager zijn van deze ontsluiting. Het economisch verkeer kan R4-west bereiken via:

- een nieuwe aansluiting ten noorden van Riemsesteenweg die tegelijkertijd het bedrijventerrein Rieme-noord kan ontsluiten;
- een aansluiting van de Kanaalweg op het knooppunt ter hoogte van Kluzen (Wippelgem), ofwel via een verbinding ten zuiden van Doornzele. De keuze zal worden gemaakt in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Kluzendok dat in opmaak is;
- Zeeschipstraat.

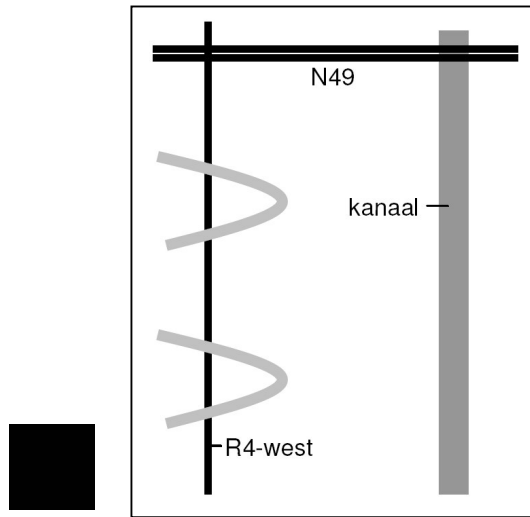
Woongebieden vrij van economisch verkeer



Om de woongebieden (Rieme, Doornzele, Langerbrugge) vrij te houden van economisch verkeer worden een aantal straten niet meer aangesloten voor vrachtverkeer op de Kanaalweg (N474). Het gaat om:

- Riemsesteenweg;
- Langerbrugsestraat;
- Burggravenlaan (N458).

R4-west geen landschappelijke barrière



Om te verhinderen dat de woonkernen ten oosten van R4-west zich opgesloten voelen tussen R4 en het zeekanaal mag R4 geen landschappelijke barrière vormen. De weg bevindt zich dus best op het maaiveldniveau of daaronder. Ook bij aanleg van de knooppunten wordt best gestreefd naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Deze kan bestaan uit een zo laag mogelijke infrastructuur gekoppeld aan zacht glooiende taluds indien een ligging in de hoogte zich toch opdringt.

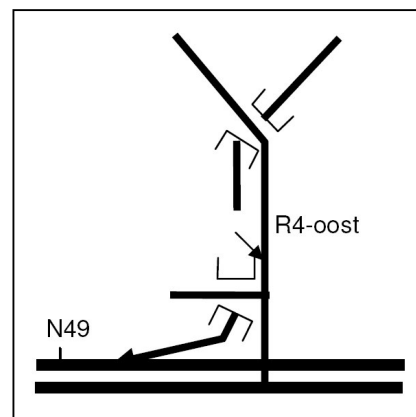
2.1.3. Concept voor R4-oost

kaart 17 – concept R4-oost

figuren 26-32 – conceptelementen R4-oost

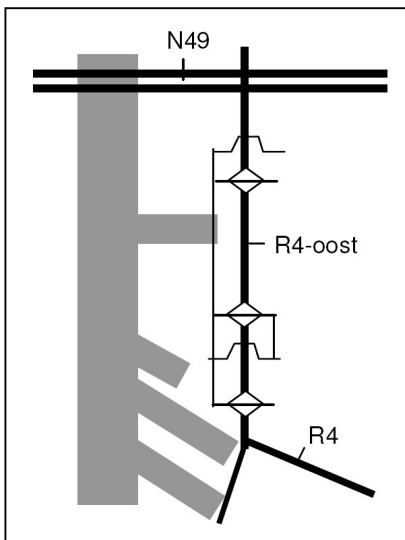
R4-oost is een complexe weg. De dubbele taakstelling verzamelen en verbinden is daar een van de oorzaken van. Andere oorzaken zijn de nabijheid van de spoorlijn en de asymmetrische ontwikkeling van de haven langs de weg. De verschillende voorstellen zijn conceptmatig weergegeven op de conceptkaart.

Tunnels leiden Traktaatweg af richting R4-west



Om te verhinderen dat men van Traktaatweg ongehinderd door rijdt richting R4-oost en deze daardoor de rol van verbindingsweg krijgt, moet Traktaatweg worden afgeleid naar R4-west. Wie toch naar R4-oost wil zal daar bewust voor moeten kiezen en langs twee rotondes zijn weg moeten vervolgen.

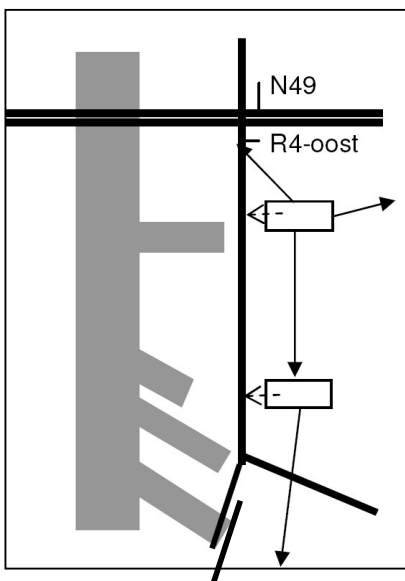
Economisch verkeer verzamelen via laterale wegen, Hollandse complexen en bruggen



Op deze plaatsen waarop R4-oost wegen toekomen die verkeer verzamelen worden Hollandse complexen aangelegd over R4. Deze complexen hebben het voordeel dat zij relatief goedkoop zijn en weinig ruimte in beslag nemen. Door ze in de hoogte aan te leggen kan men eveneens zonder hinder de spoorlijn kruisen. Waar nodig verbinden bruggen oostelijk gelegen gebieden met de laterale weg.

Laterale wegen verzamelen het verkeer naar de knooppunten.

Een apart systeem voor de woonkernen

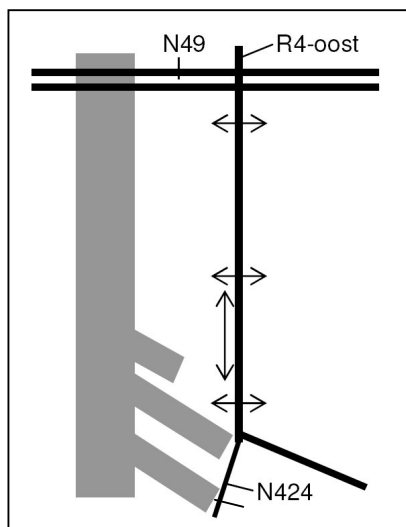


Om te vermijden dat de woonkernen te lijden hebben van economisch verkeer wordt een apart systeem ontwikkeld langs de bestaande wegen om de verschillende dorpen te ontsluiten op het hoofdwegennet.

De kernen Wachtebeke en Oostakker zijn voor personenwagens aangesloten op R4-oost. Om slukroutes te vermijden worden in de kernen filters ingebouwd.

Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk worden op via beperkte toegangen aangesloten. Sint-Kruis-Winkel via een parallelweg en Desteldonk via een aansluiting op de richting Gent-Zelzate

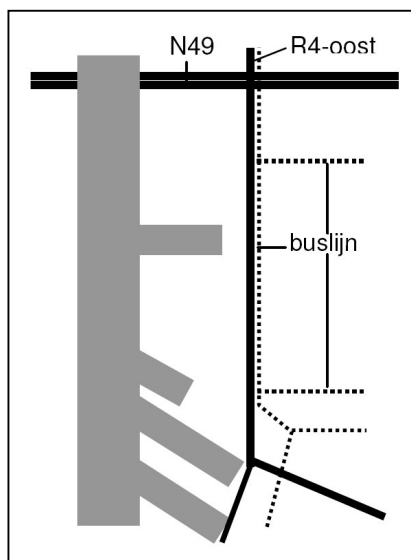
Een apart systeem voor fietsers



Fietsers beschikken over een apart systeem om de haven te bereiken. Daar waar de toegangen tot kernen en gehuchten voor autoverkeer worden afgesloten zullen fietstunnels (met aandacht voor de sociale veiligheid) R4-oost kruisen. Langs de parallelwegen zullen fietspaden het fietsverkeer verdelen.

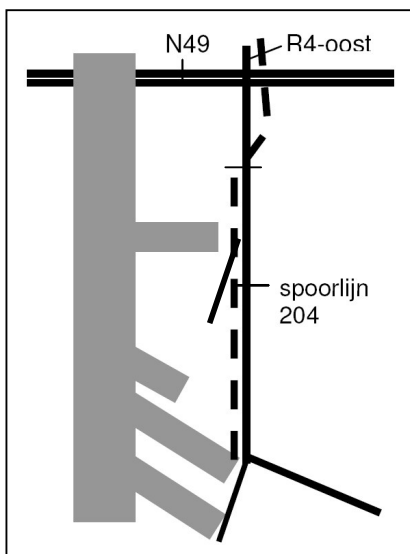
Het fietsnetwerk van de haven sluit aan op het provinciaal fietsnetwerk.

Een rol in de haven voor het openbaar vervoer



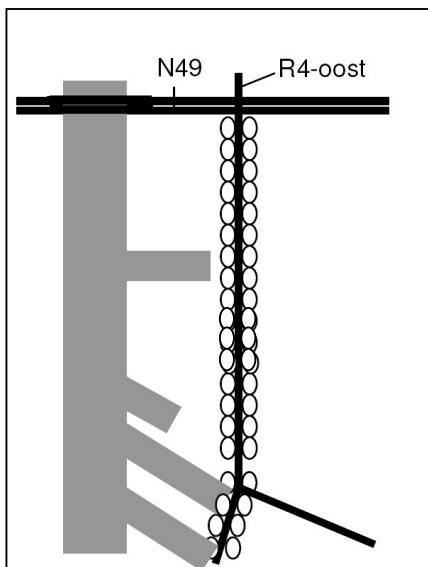
De bestaande buslijnen en de belbus worden niet fundamenteel gehinderd door de voorgestelde ingrepen. Mogelijk moeten hier en daar bushaltes worden verplaatst.

Het goederenspoor een belangrijke slagader



De verschillende ingrepen zullen het goederenvervoer per spoor niets in de weg leggen. Door bruggen over de spoorlijn te leggen kan de capaciteit van de lijn worden opgehoogd.

R4-oost de groene navelstreng van de rechteroever



Om R4-oost duidelijk van N49 en van R4-west te kunnen onderscheiden en om het ruimtelijk voorkomen van de haven te verbeteren worden in de parkeerstrook en in de middenberm op regelmatige afstanden (om de 20m) bomen gepland. Deze bomenrij wordt niet enkel gemotiveerd vanuit esthetische redenen. Verkeerstechnisch biedt deze bomenrij volgende voordelen:

- lagere snelheid door smallere horizon;
- betere bescherming van de fietsers op de fietspaden.

2.1.4. Een apart systeem voor fietsers langs R4

kaart 18 – fietssysteem langs de R4's en tussen de dorpen

Fietsen langs R4-west

Ten westen van R4-west is over een groot deel van de route reeds een fietspad aangelegd. ter hoogte van knooppunt 1 worden twee ongelijkgrondse fietsverbindingen (brug of tunnel) aangelegd. Ook ter hoogte van Molenvaardeken wordt een ongelijkgrondse fietsverbinding aangelegd.

Fietsers kunnen R4-west ook kruisen ter hoogte van:

- Riemsesteenweg;
- Droogenbroodstraat;
- Elslo;
- Langerbruggestraat;
- Sifferverbinding;
- Zeeschipstraat;
- Evergemsesteenweg.

Fietsen langs R4-oost

Op volgende plaatsen zorgen ongelijkgrondse fietsverbindingen (brug of tunnel) voor een veilige oversteek:

- tussen de hoofdingang van Sidmar en Gebroeders Naudtslaan;
- Knippegroen ter hoogte van Sint-Kruis-Winkel;
- Desteldonkstraat ter hoogte van Desteldonk.

Fietsers kunnen R4-oost ook kruisen ter hoogte van:

- Leegstraat;
- knooppunt 5;
- Moervaart;
- Energiestraat;
- Skaldenstraat;
- knooppunt 7bis;
- Langerbruggestraat.

Langs de parallelwegen kunnen tweerichtingsfietspaden worden aangelegd om het fietsverkeer te verdelen. Daar waar geen parallelwegen liggen zal een vrijliggend fietspad moeten worden aangelegd langs R4-oost.

Gentstraat speelt een belangrijke rol als fietsverbindingsweg naar Gent. Deze weg zal voor fietsers moeten worden aangepast (vrijliggende fietspaden, beveiligen oversteekplaatsen enz.).

2.1.5. Openbaar vervoer op R4-oost en R4-west

kaart 19 – openbaar vervoer

De Lijn en R4-west

Enkel lijn 55S dient te worden aangepast als gevolg van het feit dat men van R4 niet meer naar Rieme kan rijden. De lijn 55S (sneldienst) kan langs R4-west blijven rijden tot in Zelzate. Bij de realisatie van de aansluiting Riemenoord kan overwogen worden om langs hier af te draaien.

De Lijn en R4-oost

De lijnen die Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk bedienen zullen omwille van de voorgestelde ontsluitingswijzen in bepaalde richtingen moeten omrijden.

Door de verbetering van het ten oosten van R4-oost gelegen wegennet en in het bijzonder de aanleg van een degelijke brug over Moervaart ter hoogte van Mendonk ontstaan voor de Lijn alternatieve mogelijkheden voor de ontsluiting van Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk.

2.2. Voorlopige zuidelijke havenring Gent

Begeleidende werkgroep "mobiliteit" en Studiegroep Omgeving, Raamplan voorlopige zuidelijke havenring Gent, 2005

2.2.1. Doel van de opdracht

De opdracht had tot doel de opmaak van een raamplan voor de wegen die vandaag instaan voor de zuidelijke oostwest relatie in het Gentse zeehavengebied. Het gaat om een voorlopige zuidelijke havenring daar de oostwestrelatie in de toekomst zal worden verzekerd door de Sifferverbinding (nieuwe primaire verbinding tussen R4-oost en R4-west ter hoogte van het Sifferdok). Het raamplan behelst het aanreiken van een visie en een conceptueel kader met:

- de gewenste herinrichting van de wegen
- de gewenste aansluitingscomplexen (ontsluiting aangrenzend stedelijk gebied en havengebied)
- de aangrenzende spoorwegverbindingen
- de te realiseren buffers
- de te realiseren verbindingen voor zwakke weggebruikers.

Het op te maken raamplan vormt een leidraad voor verdere concrete projecten.

2.2.2. Situering

Kaart 20: Situering tracé zuidelijke havenring

De voorlopige zuidelijke havenring vormt de grens tussen de Gentse zeehaven en de stad Gent. De voorlopige zuidelijke havenring bestaat uit (van oost naar west):

- John Kennedylaan (N424) tussen Dwight Eisenhowerlaan (R4) en Vliegtuiglaan
- Vliegtuiglaan (N424)

- Pauwstraat (N456) tussen Vliegtuiglaan (N424) en Port Arthurlaan (N456)
- Port Arthurlaan (N456) tussen Pauwstraat (N456) en Goolestraat (N456)
- New-Orleansstraat (N456)
- Meulestedebrug (N456)
- Zeeschipstraat (N456).

De knooppunten Kennedylaan R4/N424 – Eisenhowerlaan R4 en R4 – Zeeschipstraat N456 behoren niet tot deze studie. Het eerste kruispunt wordt bekeken in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten. Het tweede kruispunt werd in de mate van het mogelijk reeds aangepast.

2.2.3. Problemen

Verkeerstechnische problemen

De verkeerstechnische problemen situeren zich eerst en vooral op drie knooppunten:

- het complexe en onoverzichtelijke knooppunt met Hogeweg en Henri Farmanstraat:
 - gelijkgrondse onbeveiligde spoor kruising
 - sluikverkeer vanuit de haven naar de woonwijken mogelijk
 - onafgewerkte indruk
 - gebrekkige signalisatie
 - totaal gebrek aan leesbaarheid
- de knoop met Afrikalaan:
 - problemen bij gesloten slagboom op lijn 58
 - groot aantal afslagbewegingen beperken de capaciteit
- kruispunt Meulestedebrug Wondelgemkaai/Wiedauwkaai:
 - te beperkte ruimte voor de organisatie van een goed kruispunt (het bedieningsgebouw van de brug is hiervan de belangrijkste oorzaak)
 - gevaarlijk punt
 - belangrijke verkeerskundige taakstelling (kruispunt van secundaire wegen).

Een ander probleem wordt gevormd door de vele aansluitingen van lokale wegen. Deze aansluitingen zijn nefast voor capaciteit van de havenring en voor de veiligheid (te veel conflictpunten).

Voor openbaar vervoer is het links opdraaien van New-Orleansstraat komende van Goedendagstraat een probleem.

Op het hele tracé van de as is er weinig aandacht besteed aan fietsers en voetgangers (veel aanliggende geschilderde fietspaden). De infrastructuur voor deze beide groepen weggebruikers laat vooral ter hoogte van de knooppunten te wensen over. Gevaarlijk knelpunt hierbij is de oversteek Veeweg – Slotendries. Op deze plek steken nogal wat fietsers de voorlopige zuidelijke havenring over zonder enige bescherming.

Leefbaarheidsproblemen

Nabij John Kennedylaan zijn de leefbaarheidsproblemen het gevolg van sluikverkeer door de lokale straten aan de stadszijde en van verkeerslawaaai. Hogeweg heeft last van verkeer van en naar het zuidelijke gedeelte van de haven.

De andere leefbaarheidproblemen spelen zich af in Muide en Meulestede. De belangrijke verkeersstromen langs de voorlopige zuidelijke havenring veroorzaken lawaai, stof, trillingen, ... in het bijzonder tussen de Meeuwstraat en de Meulestedebrug waar de woningen zeer dicht tegen de weg staan.

2.2.4. Doelstellingen

Volgende doelstellingen gelden voor de voorlopige zuidelijke havenring.

- Een goede doorstroming met voldoende capaciteit is nodig om beide oevers van de Gentse haven met elkaar te verbinden in afwachting van de realisatie van de Sifferverbinding.
- De verkeersveiligheid moet beter worden vooral voor zwakke weggebruikers.
- Het economisch (haven)verkeer wordt maximaal gescheiden van het verkeer voor de stad.
- De hinder door weg- en spoorverkeer voor omwonenden moet worden beperkt.

2.2.5. Ontwerpschetsen

De verschillende voorstellen zijn niet zozeer het resultaat van een ontwerpproces maar wel het verslag van de werkzaamheden van de verschillende vergaderingen van de werkgroep. Het gaat hier ook om een raamplan en geen streefbeeld. Dit betekent dat na deze belangrijke fase van onderlinge afstemming nog verdere detaillering nodig is.

Segment 1

Kaart 21: Voorstel segment 1

Kaart 22: Voorstel knooppunt Vliegtuiglaan – John Kennedylaan

Segment 2: Vliegtuiglaan en Pauwstraat

Kaart 23: Voorstel Vliegtuiglaan en Pauwstraat

Segment 3: Port Arthurlaan, Goolestraat en New Orleansstraat

Kaart 24: Voorstel Port Arthurlaan, Goolestraat en New Orleansstraat, met behoud van het huidig tracé

Kaart 25: Voorstel Port Arthurlaan, Goolestraat en New Orleansstraat, met nieuw tracé

Voor dit segment worden twee varianten voorgesteld. Deze worden aan de hand van enkele criteria tegenover elkaar afgewogen. In beide varianten komen er aan beide zijden tweerichtingsfietspaden.

Tabel 7: Afweging tussen nieuw en huidig tracé zuidelijke havenring Gent

	huidig tracé	nieuw tracé
breedte bestaand gabariet	+	-
bruikbaarheid na ingebruikname Sifferverbinding	++	-
bundeling van water en weginfrastructuren	-	+
functioneren van de bedrijven	+	-
kostprijs	+	--
leefbaarheid van de bewoners in Meulestede	-	+
leesbaarheid	-	++
mogelijkheid om vlot en gefaseerd te realiseren	+	-
ontwikkelingsmogelijkheden Lourdeshoek	-	--
ruimtelijk-functionele inpassing	+	--

Zowel de Provinciale Auditcommissie (17 oktober 2005) als de Stuurgroep van het Netwerk Gentse Kanaalzone (14 februari 2006) hebben de keuze ondersteund voor het behoud van het huidige tracé, tussen de rotonde op de Port Arthurlaan en de Meulestedebrug, mits in een gepaste herinrichting wordt voorzien ter verbetering van de verkeersleefbaarheid.

Segment 4: Zeeschipstraat

Kaart 26: Voorstel segment 4: Zeeschipstraat

2.3. Onderliggend wegennet

Begeleidende werkgroep "mobiliteit" en Studiegroep Omgeving, Raamplan Onderliggend Wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen, oktober 2003.

2.3.1. Opzet

De Gentse Kanaalzone en de omliggende kernen kennen heel wat verkeersproblemen. Die zijn eigen aan het spanningsveld tussen het hoogdynamische havengebied, en de veeleer laagdynamische kernen daarrond. Delen van de haven zijn onvoldoende ontsloten en er is ontzettend veel sluipverkeer vanuit het ommeland van de haven doorheen de kernen naar dat havengebied. Een gemeente- en havengebiedsgrensoverschrijdend plan drong zich op, namelijk het Raamplan Onderliggend Wegennet voor de Gentse kanaalzone en omliggende kernen.

Nood aan een globaal, strategisch en concreet plan

Het sluipverkeer werd reeds in de desbetreffende gemeentelijke mobiliteitsplannen aangekaart. Oplossingen naar voor schuiven kan op gemeentelijk niveau echter moeilijk, of zelfs helemaal niet, omwille van het schaalniveau van de problemen, en omwille van de aard van het

havengebied. Het zijn immers het Havenbedrijf Gent³ en de Vlaamse overheid die bevoegd zijn voor de inrichting van het wegennet in de Gentse haven.

De krachtlijnen voor een verbeterde ontsluiting van de haven zijn in kaart gebracht door middel van de opgemaakte streefbeeldens voor de als 'primaire weg' geselecteerde R4, de ring rond Gent en de haven, en de als 'hoofdweg' geselecteerde N49/A11. Dit gebeurde in het kader van het Strategisch Plan voor de Gentse Kanaalzone⁴, dat ook reeds de aanzet bevat van oplossingen voor het sluipverkeer door de kernen. Het plan was echter te abstract geformuleerd om snel naar concrete maatregelen te kunnen overgaan. Bovendien bepaalt de selectie van knooppunten langs de primaire wegen rond de haven de uitwisselingsmogelijkheden met het aansluitende (lagere) wegennet. Door de afschaffing en verschuiving van bestaande knooppunten brengt deze selectie op haar beurt een heroriëntatie van het verkeer op dat aansluitende wegennet met zich mee.

Er was nood aan een plan dat de gemeente- en havengebiedsgrenzen overschrijdt, en dat niet alleen voldoende 'strategisch' van karakter is, maar ook voldoende concrete maatregelen bevat en uitvoeringsgericht is, zodat aan bovengestelde probleemstelling tegemoet wordt gekomen.

2.3.2. Opdracht en doelstelling

De opdracht heeft betrekking op de inrichtingsaspecten van het 'onderliggend wegennet' in het havengebied van Gent en de omliggende kernen. Onder het 'onderliggend wegennet' verstaan we de wegen die zich, voor wat hun functionele categorie betreft, hiërarchisch onder de hoofdwegen en de primaire wegen bevinden. Het zijn o.m. de secundaire en lokale wegen.

Het doel van de opdracht is tweeledig. Vertrekkende van de basisdoelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen en de uitgangspunten uit het Strategisch Plan voor de Gentse Kanaalzone wordt:

- een streefbeeld opgemaakt voor het onderliggend wegennet, en
- een maatregelenpakket opgesteld om tot de gewenste inrichting van dit wegennet te komen.

De schaal van de opdracht omvat de Gentse zeehaven en de eerste gordel van omliggende kernen buiten R4 (grosso modo de afbakeningslijn van de zeehaven). Op deze manier zou de opdracht het gewenst gebruik van het onderliggend wegennet mee moeten kunnen gaan bepalen, wat een antwoord biedt op de huidige en de te verwachten verkeersproblemen. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat verdere havenontwikkelingen mogelijk moeten zijn en dat tegemoet gekomen wordt aan de daarmee gepaard gaande stijgende mobiliteitsvraag. De leefbaarheid in de kanaaldorpen moet echter gegarandeerd worden.

De opdracht mondt uit in een 'raamplan' voor het onderliggend wegennet. Dit 'raamplan' biedt het uitvoeringsgericht kader aan voor de gepaste inrichting van het 'onderliggend wegennet' in het havengebied van Gent en de omliggende kernen.

³ 'Havenbedrijf Gent GAB' heeft conform het havendecreet van '99 een havenbestuurlijke bevoegdheid binnen het afgebakende zeehavengebied.

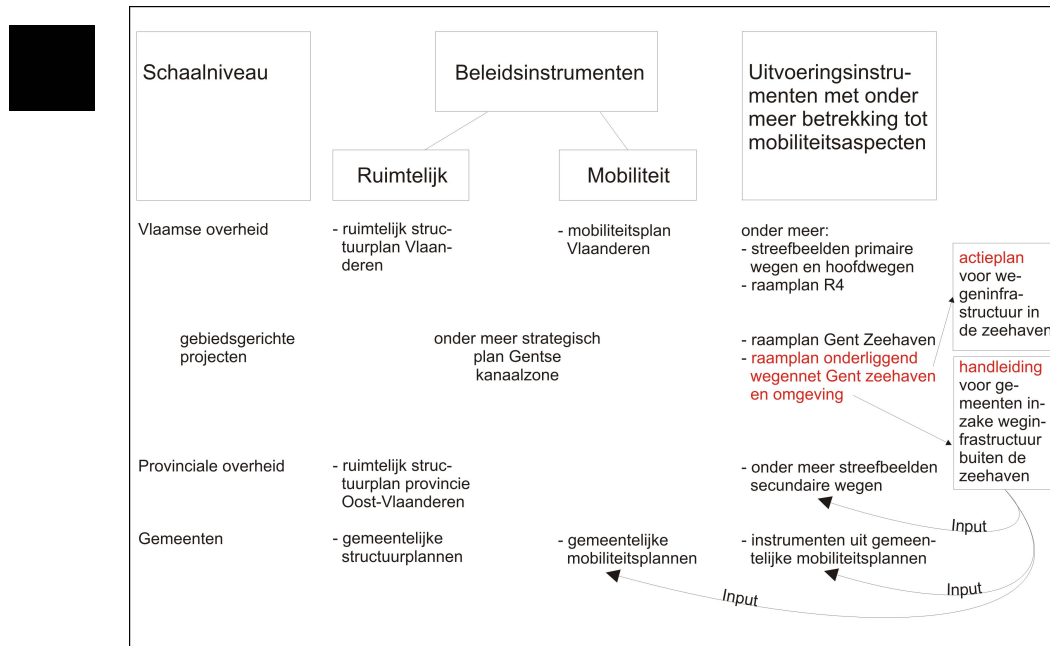
⁴ Provincie Oost-Vlaanderen, juni 2002, Voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone 'Wel-varende kanaalzone'

2.3.3. Statuut

De opdracht vertrekt vanuit een dualiteit die eigen is aan de aard en de schaal van het studiegebied, en aan de aard van het onderwerp, namelijk inpassing en inrichting in een gewenste ruimtelijke structuur, in het kader van een mobiliteitsverhaal. De opdracht is sterk uitvoeringsgericht: hij bevat de uitvoering van een strategie waarvan de krijtlijnen in hogere beleidsplannen zijn uitgezet. Deze krijtlijnen worden ook verder uitgewerkt in dit raamplan, waardoor het ook een zeker strategisch karakter krijgt.

De dualiteit maakt dat het raamplan niet onmiddellijk te situeren is in de klassieke ruimtelijke en mobiliteitsplannen. Onderstaand schema (figuur 33) verduidelijkt de positie en het statuut van het raamplan.

figuur 33: statuut van het raamplan



Het 'Raamplan Onderliggend Wegennet' bevat een streefbeeld voor het onderliggend wegennet, bestaande uit een verdere uitwerking van de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie uit de hogere beleidsplannen, met bijzondere aandacht voor het gewenste functioneren van het onderliggend wegennet, weergegeven door 'functionele wegencategorisering', en een inrichtingsvoorstel voor het onderliggend wegennet, inclusief een maatregelenpakket om tot de gewenste inrichting te komen.

Gezien de dualiteit van het studiegebied, en de respectievelijke bevoegdheidsverdelingen voor de verschillende overheden, is er voor gekozen om het raamplan voor het onderliggend wegennet in de haven een ander statuut mee te geven dan dat van de omliggende kernen. Navolgend schema verduidelijkt dit:

Onderliggend wegennet	Havengebied	Omliggende kernen
wegencategorisering	Visie op het gewenst functioneren van het onderliggend wegennet	Visie op het gewenst functioneren onderliggend wegennet
Inrichtingsvoorstel maatregelenpakket	+ actieplan	Te hanteren als 'handleiding' bij de inrichting van het onderliggend wegennet door Vlaamse overheid, provincie en gemeenten
statuut	- te valideren d.m.v. Stuurgroep Gentse Kanaalzone, - 'indicatief' karakter	Input naar Vlaamse overheid, provincie en gemeenten, bij 5-jaarlijkse herziening gemeentelijke mobiliteitsplannen

Actieplan voor haven

Door het ontbreken van een of andere vorm van mobiliteitsplan, en dus een visie en actielijst voor het onderliggend wegennet binnen de haven, werden er in het verleden naar best vermogen, maar eerder losstaande, ingrepen gepland en uitgevoerd. Het actieplan kan een beleidskader aanreiken. Het structureert het verkeer in de haven en optimaliseert de ontsluiting naar het hogere wegennet, aan de hand van een duidelijke visie en actielijst voor dat onderliggend wegennet. Het is indicatief van karakter en wordt gevalideerd door middel van de Stuurgroep van het Netwerk van de Gentse Kanaalzone⁵. De betrokken overheden kunnen alleen met een gefundeerde motivatie afwijken van het actieplan.

Handleiding voor onderliggend wegennet in kernen

Deze studie is een aanvulling op de bestaande, of in opmaak zijnde, gemeentelijke mobiliteitsplannen, door de gewenste inrichting van het onderliggend wegennet expliciet te bekijken vanuit de problematiek die eigen aan het spanningsveld 'havengebied versus omliggende kernen'. De handleiding bevat maatregelen die nodig zijn om de leefbaarheid van de kernen te waarborgen, bij uitvoering van raamplan R4, de uitvoering van het streefbeeld N49/A11 en het actieplan voor de haven (zie hoger). Aangezien de gemeentelijke mobiliteitsplannen voor de kernen dé beleidsplannen (incl. actieplannen) zijn voor het 'onderliggend wegennet', wordt het de gemeentes ten stelligste aanbevolen om de desbetreffende maatregelen op te nemen in hun gemeentelijk mobiliteitsplan, ofwel bij de opmaak ervan of bij de 5-jaarlijkse herziening ervan. De prioriteiten van de te nemen acties kunnen door de gemeentebesturen in samenspraak met de gemeentelijke

⁵ De 'Stuurgroep van de Gentse kanaalzone' leidt en coördineert, onder voorzitterschap van de provinciegouverneur, de werkzaamheden van het Subregionaal Netwerk voor de Gentse Kanaalzone. De taken van deze laatste bestaan o.m. in het opvolgen van het uitvoeringsprogramma van het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone en het voorbereiden en verlenen van adviezen, zoals voorzien in het Havendecreet van de Vlaamse Regering.

begeleidingscommissie⁶ bepaald worden. De handleiding is ook een houvast voor de overige wegbeheerders, de Vlaamse overheid en de provincie Oost-Vlaanderen.

2.3.4. Planproces

Aansluitend bij de opmaak van het Strategisch Plan voor de Kanaalzone (juni 2002) bestond er bij alle stuurgroepleden een sterke behoefte om het luik rond het onderliggend wegennet dieper te gaan uitwerken. Wegens het bovengemeentelijk karakter en wegens de rol als neutrale moderator en trekker in het planningsproces voor het strategisch plan van de Gentse kanaalzone nam het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen het initiatief voor deze studieopdracht. Het trad daarbij opnieuw op als trekker en neutrale moderator. Studiegroep Omgeving heeft de opdracht verder uitgewerkt, begeleid door een 'werkgroep', met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid (AWV en AWZ), het provinciebestuur, het Havenbedrijf Gent, De Lijn, en de resp. gemeentebesturen (Gent, Evergem, Assenede, Zelzate, Wachtebeke en Lochristi).

De studieopdracht is in twee delen opgesplitst:

- functionele wegencategorisering van het onderliggend wegennet;
- inrichtingsvoorstel voor het onderliggend wegennet:
 - Actieplan voor de Haven;
 - Handleiding voor de kernen van de omliggende gemeentes.

Voordat er een maatregelenpakket kon worden uitgewerkt, moest eerst de visie bepaald worden op het 'gewenst functioneren en gebruik' van het onderliggend wegennet. Deze visie zit vervat in een luik 'functionele categorisering' van het onderliggend wegennet. Het tweede luik leidt tot een actieplan/maatregelenpakket, om tot een gewenste inrichting te komen van het onderliggend wegennet.

2.3.5. Categorisering van het onderliggend wegennet

Methodologische aspecten

In het eerste onderzoeksluik van de studieopdracht wordt de visie op het gewenst functioneren en gebruik van het onderliggend wegennet samengevat in de 'functionele categorisering' van het onderliggend wegennet.

Elke weg van het onderliggend wegennet krijgt er op grond van globale duurzame mobiliteitsdoelstellingen (bijvoorbeeld 'garanderen van economische bereikbaarheid en toegankelijkheid'), van specifieke en gebiedsgerichte doelstellingen (bijvoorbeeld 'verbeteren verkeersleefbaarheid in de dorpskernen') en van globale uitgangspunten bij functionele wegencategorisering (bijvoorbeeld 'netwerk' van wegen, en 'hiërarchische opbouw') een gewenste functie toebedeeld. Dit alles binnen de krijtlijnen van zogenaamde kaderstellende elementen.

Onder de 'kaderstellende elementen' worden documenten verstaan die de voorwaarden bevatten om de gewenste wegenstructuur vast te leggen. Het gaat hierbij zowel om de harde

⁶ Gemeentelijke begeleidingscommissie : d.i. een commissie die de opmaak van het gemeentelijke mobiliteitsplan begeleidt en stuurt; ze bestaat uit deskundigen van de betrokken diensten van de verschillende besturen, en gemeentelijke politici, en de commissie komt tijdens het planproces verschillende malen bijeen.

randvoorwaarden vanuit de bestaande beleidsplannen als om meer informatieve elementen. Het zijn: de ruimtelijke structuurplannen op de verschillende beleidsniveaus, de gemeentelijke mobiliteitsplannen, het Voorstel van Strategisch Plan voor de Gentse kanaalzone ('Wel-varende kanaalzone'), het Raamplan R4-oost en R4-west, het Streefbeeld N49/A11, de Gewenste openbaar vervoersstructuur⁷, het Ontwerp van Fietsroutenetwerk naar en in de Gentse Kanaalzone, en de regelgeving in verband met specifieke transportvormen in en rond havengebieden.

Wegencategorisering

De voor het studiegebied toegepaste wegencategorieën zijn gebaseerd op het 'klassieke wegencategoriseringsconcept' in Vlaanderen, toe te passen in de kernen van het buitengebied en in stedelijke omgevingen.

Tabel 8: categorisering van de wegen (cfr. Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen)

Categorie	hoofdfunctie	aanvullende functie	bevoegdheid⁸
Hoofdweg	verbinden op internationaal niveau	verbinden op Vlaams niveau	Vlaamse Gewest (RSV)
primaire weg I	verbinden op Vlaams niveau	verzamelen op Vlaams niveau	Vlaamse Gewest (RSV)
primaire weg II	verzamelen op Vlaams niveau	verbinden op Vlaams niveau	Vlaamse Gewest (RSV)
secundaire weg I	verbinden op bovenlokaal niveau	verzamelen op bovenlokaal niveau	Provincie (PRS)
secundaire weg II	verzamelen op bovenlokaal niveau	verbinden op bovenlokaal niveau	Provincie (PRS)
secundaire weg III	verzamelen en verbinden op (boven)-lokaal niveau met openbaar vervoer en fiets	verzamelen op bovenlokaal niveau voor auto- en vrachtverkeer	Provincie (PRS)
lokale weg I	verbinden op lokaal niveau	verzamelen op lokaal niveau en erftoegangen	Gemeente (GRS en GMP)
lokale weg II	verzamelen op lokaal niveau en erftoegangen	verbinden op lokaal niveau	Gemeente (GRS en GMP)
lokale weg III	erftoegangsweg		Gemeente (GRS en GMP)

Omwille van de specifieke aard van het havengebied, waar er bijzondere vormen van verkeer voorkomen, die op zich specifieke eisen stellen aan de inrichting van de wegen, is er voor geopteerd specifieke wegencategorieën in het leven te roepen. Dit gebeurt weliswaar op basis van de klassieke indelingscriteria : functie van de weg (verbinden – verzamelen en gebiedsontsluiting – erftoegang geven) en gewenst schaalniveau (lokaal – bovenlokaal). Hier wordt op zich ook de basis gelegd voor de verdere opsplitsing van de studie en haar resultaten:

⁷ O.m. gebaseerd op : Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, 2002, Openbaar Vervoerstudie Gentse Regio.

⁸ RSV (geselecteerd in het ruimtelijk structuurplan vlaanderen), PRS (geselecteerd in provinciaal ruimtelijk structuurplan), GRS en GMP (geselecteerd in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en gemeentelijk mobiliteitsplan).

havenwegen(categorieën) en het actieplan enerzijds en kernenwegen(categorieën) en de handleiding anderzijds.

Havenwegen

Eigen aan een haven is dat er op grote schaal goederen worden op- en overgeslagen, be- en verwerkt. Het merendeel van de goederen en producten vertrekt vanuit het havengebied naar het hinterland en omgekeerd, en een kleiner deel kent in het havengebied een verplaatsing voor een volgende behandeling in dat havengebied. Goederen kennen bijgevolg twee soorten verplaatsingen:

- op een efficiënte ontsluiting naar/uit het havengebied, hetgeen een optimale aansluiting vereist op het hogere (primaire) wegennet, zonder het intern functioneren van de haven te hypothekeren. Hierin wordt een verzamelende en ontsluitende functie gezien naar/van het havengebied;
 - op een efficiënte wijze verplaatsen van goederen tussen verschillende ruimtelijke entiteiten binnen het havengebied: verbindende functie van het wegennet in het havengebied.
- Op basis van deze tweedeling worden vier havenwegencategorieën onderscheiden:



categorie	hoofdfunctie	aanvullende functie	voorbeeld	bevoegdheid
secundaire havenweg	een verbindende functie tussen de verschillende ruimtelijke entiteiten in het havengebied (bv. gebied rond gehele westelijke kanaaloever)	verzamelende functie ⁹ voor meerdere ruimtelijke entiteiten van het havengebied; aansluiting geven op het hogere wegennet ter ontsluiting van het havengebied	weg parallel aan R4-west, gelegen binnen het havengebied	Havenbedrijf / Vlaamse overheid ¹⁰
lokale haven-verbindingsweg	verbinden van (naburige) ruimtelijke entiteiten van een deel van het havengebied	ontsluiten van dit <i>deel</i> van het havengebied naar het hogere wegennet	Verbindingsweg tussen gebied rond Volvo Cars en Moervaart-Zuid	Havenbedrijf
lokale haven-ontsluitingsweg	ontsluiten economisch verkeer in de haven	toegang geven tot de bedrijven in de haven	de wegen die op de secundaire havenwegen aansluiten	Havenbedrijf
lokale haven-erftoegangsweg	toegang geven tot de bedrijven	ontsluiten bedrijven naar haven-ontsluitingswegen	meestal doodlopende wegen in het havengebied die toegang geven tot de bedrijven, geen door-gaande functie	Havenbedrijf

Samengevat geeft dit voor de havenwegen en de kernenwegen de volgende categoriseringsconcepten :

Tabel 9: Overzicht categoriseringsconcepten onderliggend wegennet

schaal	Bovenlokaal ~ secundair			Lokaal		
	I (verbinden)	II (verzamelen)	III	I (verbinden)	II (verzamelen)	III (erftoegangsfunctie)
dorpen	X	X	X	X	X	X
haven	-	X	-	X	X	X

⁹ Het betreft in het geval van een secundaire havenweg meer een 'nevengeschikte functie' dan een 'aanvullende functie'.

¹⁰ De exacte taakverdeling moet in de nabije toekomst nog worden opgemaakt.

Toegepast op het studiegebied, en getoetst aan de gemeentelijke mobiliteitsplannen resulteert dit in de volgende categoriseringskaart (kaart 27).

Leeswijzer bij de resultaatskaart (kaart 28) :

- cruciaal zijn de in het Raamplan R4-oost en R4-west, en in het streefbeeld N49/A11 geselecteerde knooppunten, met de voorgestelde inrichting per knooppunt. Zij bepalen in belangrijke mate de aard en de oriëntatie van het aansluitende wegennet;
- sommige wegen hebben zowel een functie voor zowel de haven als de kernen. Het gaat om wegen die vooral voor het havenverkeer worden gebruikt, maar die een aanvullende functie hebben voor de kernen. Voorbeeld: N474 (Kuhlmannkaai - Beneluxlaan) tussen Rieme en Zelzate, is in eerste instantie een havenverbindingsweg, in tweede instantie de lokale ontsluiting van Rieme en de verbinding met Zelzate;
- vanuit het gehanteerde 'scheidingsprincipe' - op het onderliggend wegennet buiten het havengebied, wordt het havenverkeer niet vermengd met kernenverkeer - dienen er aan bepaalde knooppunten op R4 'vrachtwagensluizen' te worden ingebouwd om zwaar sluisverkeer door de kernen te vermijden;
- de hogere categorisering van de R4-west (primair I) t.a.v. R4-oost (primair II), weerspiegelt zich in de aansluitende wegen: slechts een beperkt aantal knooppunten op R4-west, waarop een secundaire havenweg aansluit, t.a.v. een groter aantal knooppunten op R4-oost. De secundaire havenweg ontsluit in feite het gehele havengebied op de westelijke kanaaloever. Op de oostelijke kanaaloever ontsluiten de verschillende bedrijventerreinen rechtstreeks via een lokale havenontsluitingsweg of een lokale havenverbindingsweg, op de als primaire weg II geselecteerde R4-oost.

2.3.6. Nevenresultaten : Aanvullend gebiedsgericht uitwerken van enkele 'kaderstellende elementen'

Openbaar Vervoer

Deze studieopdracht werd aangegrepen om vanuit de kaderstellende elementen voor het openbaar vervoer in de regio (Openbaar vervoersstudie Gentse Regio, Decreet Basismobiliteit, incl. Netmanagement, Strategisch Plan voor de Gentse kanaalzone), een gebiedsgerichte visie voor het openbaar vervoer uit te werken op niveau van dit studiegebied (haven en omgeving). Het geeft aan in welke mate er interactie mogelijk is tussen beide deelgebieden met het openbaar vervoer, en het laat toe om bij de inrichtingsconcepten aandacht te schenken aan eisen vanuit het openbaar vervoer.

Fietsroutenetwerk

Vanuit de kaderstellende elementen voor het fietsbeleid (Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets¹¹, Vademecum Fietsvoorzieningen¹², Ontwerp van Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk¹³, concepten uit Strategisch Plan voor de Gentse kanaalzone en het Raamplan R4) werd een gebiedsgericht en hiërarchisch gestructureerd fietsroutenetwerk uitgetekend. De structurele onderdelen van dit fietsroutenetwerk zijn :

¹¹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel oktober 2002, Brussel; Het betreft hier een ontwerp van beleidsplan, als onderdeel van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001)

¹² AWV- Afdeling Verkeerskunde, 2001, Brussel

¹³ Provincie Oost-Vlaanderen, i.o.v. het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003

- een 'ruggengraat' van twee doorlopende noord-zuidroutes,
- gedwarst door 4 oeververbindingen,
- en aangevuld met een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, en lokale schakels.

Cruciaal zijn de kruisingen met de R4-oost en –west, die als primaire wegen barrières vormen in het fietsroutenetwerk.

Ten aanzien van dit fietsroutenetwerk worden, rekening houdend met het Vademecum Fietsvoorzieningen, inrichtingsvoorstellen opgenomen. Bovendien gaan nogal wat acties in het Actieplan en de Handleiding naar het voorzien van fietspaden.

Routes voor uitzonderlijk transport

Deze routes stellen bijzondere eisen aan de inrichting van de weg. Een toetsing van de wegencategoriseringskaart aan de routes voor uitzonderlijk transport bracht enkele discrepanties aan het licht: enkele routes lopen langs lokale wegen II, die in sommige gevallen in de toekomst niet eens meer zullen aangesloten blijven op de R4. Aan de hand van een lijst met discrepanties zal aan de bevoegde federale dienst gevraagd worden dit routenetwerk te herzien.

2.3.7. Inrichting van het onderliggend wegennet en te nemen maatregelen

De werkwijze bij het opstellen van het actieplan en de handleiding is gelijklopend. Als eerste stap werd een analyse opgemaakt van de bestaande toestand van het onderliggend wegennet. Hiervoor werd de functionele wegencategorisering als basis genomen. Alle wegen tot en met lokale wegen type II (lokale ontsluitingswegen) werden op het terrein bekeken. Per categorie werd nadien een soort bestaand typeprofiel opgemaakt, zodat er een basis was om de gewenste profielen per categorie te kunnen opbouwen. Uit de analyse werden ook knelpunten en potenties gehaald die mee de gewenste profielen vorm geven.

Na het vergelijken van de bestaande profielen met de gewenste profielen, werden maatregelen opgesteld die nodig zijn om het gewenste profiel te realiseren. Deze maatregelen hangen niet alleen af van de huidige inrichting van de wegen, maar ook van de geplande acties op het hogere wegennet, zoals voorzien in het Raamplan R4-west en R4-oost en het Strategisch plan voor de Gentse kanaalzone.

Haven

De inrichting van de havenwegen is eigen aan de havenwegencategorieën. Bijkomend 'kaderstellend element' is het afzonderlijk verkeersreglement voor de haven¹⁴, dat op de openbare weg niet geldt. Hier moest rekening mee gehouden worden bij het opstellen van de inrichtingsprincipes.

Per havenwegencategorie worden verschillende inrichtingsprincipes voorgesteld met betrekking tot ondermeer maximumsnelheid, wegbreedtes, breedtes en ligging van de fietspaden, parkeervoorzieningen, toelaten bijzondere haventransporten, bushalterings-mogelijkheden en bedrijfstoegangen.

¹⁴ Havenbedrijf Gent GAB, 1999, Algemene Politieverordening van de haven van Gent, en aanvullend reglement inzake het wegverkeer binnen de haven.

Bij de analyse kwamen een aantal problemen naar voor die moesten opgelost worden in het raamplan. Bij het westelijk havengedeelte is er bijvoorbeeld het conflict tussen wonen en industrie (Rieme, Doornzele), bij het oostelijk havengedeelte stelt zich het probleem dat er geen doorgaande verbinding is voor het intern havenverkeer, waardoor de R4 extra belast wordt en ook trager havenverkeer gebruik maakt van de R4. Hierdoor ontstaan gevaarlijke conflicten. De grens tussen de haven en het centrum van Gent wordt gevormd door de Meulestedebrug en de Vliegtuiglaan/Afrikalaan. Deze as verbindt het westelijk en oostelijk havendeel met elkaar. Momenteel zijn hier sterke doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. In de verre toekomst zou er een nieuwe Sifferverbinding kunnen komen, maar in de nabije toekomst dient de bestaande as geoptimaliseerd te worden. Voor deze verbinding wordt een afzonderlijke studie uitgeschreven, maar de problematiek wordt wel mee opgenomen in het raamplan.

Voor een secundaire havenweg wordt een profiel voorgesteld met twee rijstroken van 3,5 meter breed en twee enkelrichtingsfietspaden, die aangelegd worden volgens de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen. De maximumsnelheid voor de secundaire havenweg bedraagt 70 km/uur. Voor dit profiel worden drie alternatieven voorgesteld, die in geval van ruimtegebrek ook uitgevoerd kunnen worden. Voor het traject omheen het Kluisendok is een apart profiel opgemaakt, volgens de richtlijnen uit het ruimtelijk uitvoeringsplan Kluisendok.

Havenverbindingswegen hebben een lagere categorie dan secundaire havenwegen en worden toegepast aan de R4-oost. Op deze manier wordt het verschil in categorie tussen R4-west (primaire weg I) en R4-oost (primaire weg II) bevestigd en versterkt. Dit betekent ook dat de snelheid op havenverbindingswegen lager zal liggen dan bij secundaire havenwegen.

- Bij havenverbindingswegen worden geen parkeerstroken voorzien. Aan beide zijden van de weg komen enkelrichtingsfietspaden van minimum 1,75 meter breed, die op een harde fysieke manier van de rijweg afgescheiden zijn.
- Voor een havenontsluitingsweg volstaat een profiel met twee rijstroken van 3,25 meter. Ook hier worden twee enkelrichtingsfietspaden voorzien. Er is ook één alternatief voorgesteld voor het geval er ruimtegebrek zou zijn op het terrein.
- Bij een havenerftoegangsweg wordt een rijweg voorzien van 6 meter breed. Er zijn geen afzonderlijke fietsvoorzieningen opgenomen in het profiel.

Het resultaat van dit alles wordt opgenomen in het actieplan voor de haven, dat een 'indicatief' karakter heeft. Afgezien van de inrichtingsvoorstellen voor de havenwegen, worden er ook begeleidende maatregelen voorzien, zoals het invoeren van vrachtwagensluizen (en 'filters'), oriëntatiehavens en de uitbouw van een intern fietsroutenetwerk in de haven. De prioriteit van de te nemen acties wordt bepaald aan de hand van veiligheid, de staat van de huidige inrichting, het aantal gebruikers, de vermoedelijke kostprijs van de ingreep, de vermoedelijke opbrengst van de ingreep, tijdelijke en goedkope alternatieven in afwachting van een definitieve herinrichting, enz.

Kernen

Na analyse van bijgaande kaart 28, stellen zich voor de kernen specifieke problemen. In het westelijk havengebied is dit vooral het conflict tussen wonen en bedrijvigheid, met daaraan gekoppeld de hoge vrachtwagendruk in de kernen van ondermeer Doornzele en Rieme. Ook de kernen die buiten het havengebied gelegen zijn ondervinden last van sluipverkeer van en naar de haven.

Volgens het raamplan R4-west en R4-oost worden een aantal bestaande knooppunten afgeschaft of verschoven. Andere knooppunten worden geoptimaliseerd en ongelijkgronds afgewikkeld. Dit heeft gevolgen voor de verkeersstroom op het onderliggend wegennet en in de kernen. Als volwaardige knooppunten worden voor het westelijk deel enkel Zelzate-west (uitwisseling met N49/A11), het ovaal van Wippelgem, Evergem (Langerbrugsestraat) en de Sifferverbinding geselecteerd (via Zeeschipstraat). Het industrieterrein Rieme-noord krijgt een afzonderlijke aansluiting op de R4-west. De R4-oost heeft meer aansluitingen dan de R4-west, omwille van de lagere categorie van de weg. Er zijn aansluitingen op Kanaalstraat/Traktaatweg en Rijkswachtlaan (Zelzate), Wachtebeke wordt aangesloten via Gebroeders Naudtslaan, Sint-Kruis-Winkel krijgt een nieuwe aansluiting en Desteldonk krijgt een halve aansluiting op de R4. Oostakker wordt aangesloten op zowel de R4-oost, als op de R40 (via Drieselstraat). Hierdoor is een filter in de kern noodzakelijk om sluipverkeer tegen te gaan. Buiten deze knooppunten krijgen ook verschillende bedrijvenszones afzonderlijke aansluitingen op de R4-oost (bijvoorbeeld Skaldenpark, Moervaart-zuid en -noord).

Net zoals bij de havenwegen worden voor de kernenwegen gewenste profielen opgemaakt per categorie. Deze profielen verschillen niet alleen per categorie, maar zijn ook afhankelijk van de ruimtelijke omgeving. Binnen de bebouwde kom wordt bijvoorbeeld meer aandacht besteed aan de oversteekbaarheid van de weg en de leefbaarheid van de kern.

De acties voor de kernen worden gebundeld in een handleiding. Deze acties dienen bij de vijfjaarlijkse herziening van de gemeentelijke mobiliteitsplannen mee opgenomen te worden in het Actieplan van deze mobiliteitsplannen.

2.3.8. Besluit

Met dit initiatief is getracht een antwoord te geven op de huidige en de te verwachten probleemstelling op het onderliggend wegennet in het havengebied en daarrond, bij omvorming van R4 tot een primaire weg I en II, conform de inrichtingsvoorstellen zoals geformuleerd in het raamplan R4-oost en R4-west, en bij omvorming van de N49 tot de hoofdweg A11.

Het vult voor dit onderliggend wegennet de leemte op, die bestond tussen het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone enerzijds en de gemeentelijke mobiliteitsplannen anderzijds. Het bevat een tot op het lokale niveau uitgewerkte strategische visie voor dit wegennet, en biedt een maatregelenpakket aan om deze visie te realiseren. Dit raamplan bevat een *actieplan* voor het havengebied en een *handleiding* voor de omliggende kernen, waarmee er tegemoet gekomen kan worden aan de initiële doelstellingen: een bereikbare en toegankelijke haven, met daarrond verkeersleefbare kernen.

Deze inzichten worden gedeeld door de diverse partners in het planproces. Het advies van de auditor van de provinciale auditcommissie ¹⁵ sloot zich hierbij aan. Met de actename in de Stuurgroep van het Netwerk van de Gentse kanaalzone, in maart 2004, en met de goedkeuringen door de resp. betrokken besturen, wordt dit draagvlak verder geformaliseerd.

Nadien volgde nog een informatieronde in de betrokken kernen en voor het bedrijfsleven in de haven.

¹⁵ dd. 16/12/2003

3. Milieu

In de **periode 1998 - 1999** zijn milieustudies uitgevoerd om een zo adequaat mogelijk inzicht in de diverse vormen van milieubelasting in de kanaalzone te krijgen en om leemten in de kennis aan te wijzen :

- Een hinderenquête onder bewoners van de kanaalzone; Hinderenquête Gentse Kanaalzone, PCM, 1998.
- Een onderzoek naar de lokale luchtkwaliteit in de kanaalzone; Milieubelasting Gentse Kanaalzone: Lokale Luchtkwaliteit, VITO, januari 1999
- Een onderzoek naar de algemene milieukwaliteit wat betreft geur, geluid en bodem: Onderzoeken in het kader van de bepaling van de gecumuleerde milieubelasting in de Gentse kanaalzone; perceel 1: onderzoek algemene milieukwaliteit. (fase 3), SGS EcoCare nv, TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie, februari 1999.
- Een onderzoek naar de risico's op ongevallen met gevaarlijke stoffen door transport en bedrijvigheid: Onderzoeken in het kader van de bepaling van de gecumuleerde milieubelasting in de Gentse kanaalzone; perceel 3: onderzoek externe veiligheidsrisico's, SGS EcoCare nv, TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie, februari 1999.

In de bijlagebundel die hoort bij het voorstel van strategisch plan (dd. juni 2002) wordt een samenvattend overzicht gegeven van de resultaten van deze studies.

Ook de **jaren nadien** voerden verschillende instanties op continue basis onderzoek uit. Dit onderzoek maakt deel uit van een permanente milieumonitoring in het gebied.

Daarnaast werd in het kader van de bijstelling van het voorstel van strategisch plan bijkomend onderzoek uitgevoerd. Een samenvatting van deze bijkomende onderzoeken wordt in dit bundel opgenomen. Indien beschikbaar wordt ook het beoordelingsverslag van de bevoegde administratie aan deze bijlagenbundel toegevoegd.

Achtereenvolgens wordt een overzicht gegeven van de resultaten van:

(3.1) *Ruimtelijk Veiligheidsrapport op Strategisch Planniveau, Strategisch plan Gentse Kanaalzone, Deloitte & Touche, 2004.*

(3.2) *Nota plan-MER, Strategisch Plan Haven van Gent, Belconsulting, Juli 2004.*

3.1. Kwaliteit van de bodem in de Gentse Kanaalzone

Onderzoek naar de economische positionering van de Kanaalzone Gent-Terneuzen (WVI/ Technum, 2000

Kaart 29: Bodem Gentse kanaalzone, opsplitsing volgens verontreinigde gronden

In dit onderzoek werd een inventaris gemaakt van de verontreinigde gronden, de potentieel verontreinigde gronden en niet-verontreinigde gronden.

Daaruit blijkt dat in 2000 vier sites prioriteit 1 voor sanering hebben (in Kluisendokcomplex (ondertussen gesaneerd), aan beide zijden van het kanaal ter hoogte van Mercatordok en rondom Lourdeshoek en twee sites prioriteit 3 (Kuhlmannkaai-noord en een deeltje aan R4 ter hoogte van Sint-Kruis-Winkel). Een twintigtal andere sites in het zeehavengebied zijn opgenomen in het register van verontreinigde gronden en een zestal sites worden als potentieel verontreinigd beschouwd.

In het kader van het autonoom worden van het Havenbedrijf dienden percelen, waaronder ook risicogronden, overgedragen te worden van de stad Gent naar het Havenbedrijf. Al deze risicogronden zijn eerst door de stad Gent onderzocht. Voor inrichtingen onderworpen aan een periodieke onderzoeksplicht zijn daarbij de conclusies van een periodiek bodemonderzoek afgewacht.

3.2. RVR op strategisch planniveau

Ruimtelijk Veiligheidsrapport op Strategisch Planniveau, Strategisch plan Gentse Kanaalzone, Deloitte & Touche, 2004.

3.2.1. Achtergrond en doelstelling

In het industriegebied binnen de GKZ zijn een groot aantal ondernemingen bedrijvig die gevaarlijke stoffen produceren, opslaan of behandelen. Hieraan kunnen risico's van zware ongevallen verbonden zijn.

Bij een aantal ondernemingen is de hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen dusdanig, dat ze onder het toepassingsgebied van de Seveso II-richtlijn¹⁶ vallen. In de GKZ zijn heden een 20-tal van deze zogenaamde Seveso-inrichtingen aanwezig. De ligging van deze inrichtingen is aangegeven op kaart 30.

Onder de Seveso-inrichtingen onderscheidt men hoge en lage drempel-inrichtingen. Wanneer de hoeveelheid gevaarlijke stoffen een eerste drempel overschrijdt, spreekt men van een lage drempel-inrichting. Wanneer de hoeveelheid een tweede, hogere drempel overschrijdt, spreekt men van een hoge drempel-inrichting.

De Seveso II-richtlijn betreft de preventie van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn, en de beperking van de gevolgen daarvan voor mens en milieu teneinde op coherente en doeltreffende wijze hoge niveaus van bescherming te waarborgen.

Om deze doelstelling te verwezenlijken, is het o.a. noodzakelijk om op lange-termijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen de Seveso-inrichtingen en woonzones, waardevolle natuurgebieden, etc. Via de ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR)¹⁷ wil de Vlaamse Overheid erover waken dat dit element meegenomen wordt bij de ruimtelijke ordening, inz. bij het opstellen van ruimtelijke uitvoeringsplannen. In voorliggend geval betreft het een RVR op Strategisch Planniveau en niet een RVR voor een Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP).

In het RVR op Strategisch Planniveau wordt onderzocht en geëvalueerd in hoeverre het voorstel van strategisch plan beantwoordt aan de doelstellingen van de Seveso-richtlijn. Tevens is in het RVR op Strategisch Planniveau een methode voorgesteld om op lange termijn de naleving van deze doelstellingen te bewaken.

¹⁶ Richtlijn 96/82/EG van de Raad van 9 december 1996 betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (PB L 10 van 14.01.1997).

¹⁷ Zie hoofdstuk IV, *Veiligheidsrapportage over Ruimtelijke Uitvoeringsplannen*, van het decreet van 5 april 1995 houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM).

De toestand m.b.t. de installaties en handelingen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn binnen een groot gebied zoals de Gentse Kanaalzone, is zeer dynamisch. Voor de toetsing van de huidige risico's is uitgegaan van de toestand zoals deze gekend was op 1 december 2003.

3.2.2. Risico's van zware ongevallen

Inleiding

De methodiek voor de bepaling en beoordeling van de risico's van zware ongevallen voor mens en milieu in het kader van het RVR op Strategisch Planniveau vindt logischerwijze zijn oorsprong in de werkwijze die reeds toegepast wordt in de zogenaamde omgevingsveiligheidsrapportage (OVR), d.w.z. in de veiligheidsrapportage die gebeurt bij de inplanting van nieuwe, en bij belangrijke aanpassingen van bestaande, Seveso-inrichtingen¹⁸.

In dit verband is het belangrijk te wijzen op het bestaande verschil in aanpak ten aanzien van de mens enerzijds en het milieu anderzijds :

- Externe mensrisico's¹⁹

De beoordeling van de risico's van zware ongevallen ten aanzien van de mens in de omgeving van de betrokken hoge drempel-inrichtingen, betreft de externe mensrisico's. Hiervoor wordt een kwantitatieve aanpak toegepast waarbij binnen dit kader eveneens risicocriteria gehanteerd worden.

- Milieurisico's

De beoordeling van de risico's van zware ongevallen voor het milieu, zowel binnen de hoge drempel-inrichting als in de omgeving ervan, betreft de milieurisico's. Hier wordt een kwalitatieve aanpak gehanteerd omdat zowel de instrumenten als de toetsingscriteria ontbreken om een analoge werkwijze als voor de mens toe te kunnen passen.

Externe mensrisico's

Methodiek

De potentiële externe mensrisico's van een Seveso-inrichting kunnen gekenmerkt worden door 2 getallen, nl. door de zogenaamde "aanwijzingsgetallen" van de inrichting. Elke inrichting wordt gekenmerkt door een aanwijzingsgetal voor toxische risico's "A_T" en door een aanwijzingsgetal voor brand- en explosierisico's "A_B". Des te groter deze getallen, des te groter de potentiële risico's die aan de inrichting verbonden zijn.

De feitelijke externe mensrisico's van een Seveso-inrichting hangen niet alleen af van de inrichting zelf, maar ook van de omgeving waarin de inrichting zich bevindt. Naarmate de afstand van de inrichting tot woonzones, e.d. toeneemt, nemen de feitelijke externe mensrisico's af.

Het verband tussen afstand en risico is niet lineair:

- voor toxische risico's geldt bij benadering: $R \propto \frac{A_T}{L^2}$,
- voor brand- en explosierisico's geldt bij benadering: $R \propto \frac{A_B}{L^3}$,

met "R" het risico en "L" de afstand tot de inrichting.

¹⁸

Enkel hoge drempel-inrichtingen zijn aan de omgevingsveiligheidsrapportage onderworpen.

¹⁹

De studie van de "interne mensrisico's", zijnde de risico's voor de mensen binnen de inrichting, maakt geen deel uit van de omgevingsveiligheidsrapportage noch van de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

In Vlaanderen worden voor de externe mensrisico's twee criteria gehanteerd die in het kader van het RVR op Strategisch Planniveau van belang zijn, nl. het criterium voor het individuele risico²⁰ in woonzones en dat voor het individuele risico t.h.v. "kwetsbare locaties". Het criterium voor woonzones bedraagt 10^{-6} /jr, dat voor kwetsbare locaties 10^{-7} /jr.

Onder "kwetsbare locaties" wordt hier verstaan: scholen, ziekenhuizen, rust- en verzorgingsinstellingen.

Uitgaande van beschikbare gegevens²¹ werden correlaties afgeleid tussen de aanwijzingsgetallen van een inrichting en de afstanden waarop de criteria gerespecteerd worden. De betrokken correlaties hebben volgende vorm:

$$A = \frac{1}{k} L^n$$

of

$$L = (k \times A)^{1/n}$$

Hierbij zijn "k" en "n" constanten die afhangen van het type risico enerzijds (toxisch risico resp. brand- of explosierisico) en het type omgevingslocatie anderzijds (woonzones resp. kwetsbare locatie).

Deze correlaties kunnen in twee richtingen gebruikt worden:

- Uitgaande van een bepaalde omgevingslocatie (woonzone of kwetsbare bestemming), kan bepaald worden welk type inrichtingen (gekenmerkt door de aanwijzingsgetallen) kunnen toegelaten worden op een welbepaalde locatie (d.i. op een bepaalde afstand van de omgevingslocatie). Dit wordt risicozonering genoemd.
- Uitgaande van een bepaalde inrichting (gekenmerkt door de aanwijzingsgetallen), kan bepaald worden op welke afstand een bepaalde omgevingslocatie (woonzone of kwetsbare bestemming) kan gepland worden. De betrokken afstand wordt "veiligheidsafstand" genoemd.

Opgemerkt dient te worden dat de gebruikte correlaties, door de sterk vereenvoudigde voorstelling van de problematiek, pessimistisch zijn, t.t.z. dat ze de risico's van de inrichtingen overschatten.

Risicozonering

Risicozoneringskaarten

Uitgaande van de bestaande woonzones en kwetsbare locaties in de omgeving van het industriegebied binnen de GKZ werd voor het betrokken industriegebied een risicozonering doorgevoerd. De resultaten van deze risicozonering zijn voorgesteld in kaarten 31 t.e.m. 34. Kaarten 31-32 geven de risicozonering voor toxische risico's, kaarten 33-34 voor brand- en

²⁰ Het individuele risico is de kans per jaar dat een persoon omkomt t.g.v. zware ongevallen in de bestudeerde inrichting, uitgaande van de veronderstelling dat deze persoon permanent en totaal onbeschermd aanwezig is op een bepaalde plaats in de omgeving van deze onderneming.

²¹ NI. door onderzoek van een groot aantal omgevingsveiligheidsrapporten.

explosierisico's. De toelaatbare risico's op een bepaalde plaats in het industriegebied kunnen afgeleid worden van de contouren van gelijk aanwijzingsgetal.

Op te merken valt dat de risicozonering ook rekening houdt met de woonbestemmingen en individuele woningen die in de koppelingsgebieden voorzien zijn/worden en met de mogelijke herbestemming van een gedeelte van industriegebied t.h.v. de Panterschipstraat tot woongebied, dit t.h.v. een bestaande woningrij. De invloed van de betrokken locaties op de risicozonering van het industriegebied is daarbij aangegeven met stippellijnen.

Deze risicozoneringskaarten worden als volgt gebruikt:

- Voor een nieuwe Seveso-inrichting of een wijziging van een bestaande Seveso-inrichting worden de aanwijzingsgetallen A_T en A_B bepaald.
- Het aanwijzingsgetal voor het toxische risico A_T en dat voor het brand- en explosierisico A_B worden vergeleken met de waarden op kaart 31-32 resp. 33-34 t.h.v. de (voorzien) locatie van de Seveso-inrichting binnen de GKZ.
- De vergelijking van de betrokken waarden leidt tot twee mogelijke conclusies:
 - Zijn de aanwijzingsgetallen van de Seveso-inrichting beide kleiner dan de corresponderende kaartwaarden, dan is het project uit veiligheidsoogpunt aanvaardbaar.
 - In de andere gevallen is nader onderzoek (bv. alternatievenonderzoek, kwantitatieve risicoanalyse, etc.) nodig.

Toetsing bestaande Seveso-inrichtingen

De risicozonering is getoetst aan de externe mensrisico's van de bestaande Seveso-inrichtingen die binnen de GKZ gelegen zijn, dit om de bestaande (potentiële) knelpunten terzake te identificeren en te duiden.

Voor de hoge drempel inrichtingen (VR-plichtige inrichtingen) gebeurt de toetsing op twee manieren, enerzijds m.b.v. de hierboven beschreven risicozoneringsmethode, anderzijds a.h.v. de resultaten van de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uit de veiligheidsrapportage ²².

Uit de toetsing blijkt dat één bedrijf een belangrijke (potentiële) knelpunt vormt binnen de GKZ. De problematiek was reeds gekend bij de overheid, is onderzocht ²³ en is momenteel door een aanpassing van de activiteiten opgelost.

Belangrijk in het kader van de ruimtelijke planning is dat de toetsing aangeeft

- dat met de risicozoneringsmethode op een snelle manier potentiële knelpunten inzake externe mensrisico's geïdentificeerd kunnen worden;
- dat de risicozoneringsmethode pessimistisch is, t.t.z. dat de methode de externe mensrisico's overschat waardoor het gebruik ervan als initiële screeningmethode gerechtvaardigd is;

²² In zoverre dergelijke analyse beschikbaar was.

²³ Op te merken is dat gewerkt wordt aan een vermindering van de hoeveelheid gevaarlijke stoffen (door bijkomende technische en organisatorische maatregelen) en dat de invloed daarvan op de externe mensrisico's via een QRA zal bepaald worden.

- dat de risicozoneringskaarten 31-34 de kritische omgevingslocaties inzake externe mensrisico's voor de industriezone goed aangeven.

Veiligheidszonerings

Het is niet enkel de bedoeling om de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen of uitbreidingen van bestaande Seveso-inrichtingen met onaanvaardbare externe mensrisico's t.h.v. bestaande/voorzienbare woonbestemmingen etc. te voorkomen, maar ook om te verhinderen dat in de "nabijheid" van bestaande/voorzienbare Seveso-inrichtingen woongebieden (d.w.z. gebieden met bestemming wonen) e.d. gepland worden.

Uitgaande van een lange termijn ontwikkeling van de GKZ overeenkomstig de risicozoneringskaarten 31-34 zijn veiligheidszones afgebakend waarbinnen de ontwikkeling van nieuwe woonfuncties en kwetsbare locaties uit veiligheidsoogpunt dient vermeden te worden. Kaart 35 geeft de ligging van deze veiligheidszones weer.

Milieurisico's

Landhabitats

Gelet op de afwezigheid van kwetsbare natuurgebieden (natuurreservaten, Vogelrichtlijngebieden, Habitatrichtlijngebieden en Ramsargebieden) in de omgeving van het studiegebied kan aangenomen worden dat er zich momenteel (nog) geen knelpunten aandienen inzake de risico's voor de landhabitats.

De overweging om delen van het terrein van Sidmar en van het industriegebied Kluzendok als Vogelrichtlijngebied aan te duiden, betekent dat op termijn de kans bestaat dat een niet onbelangrijk deel van het industriegebied binnen de Gentse Kanaalzone zal moeten aanzien worden als kwetsbaar natuurgebied. Praktisch betekent dit dat een conflictsituatie ontstaat tussen verschillende regelgevingen (in dit geval, op het hoogste niveau, tussen de Seveso-richtlijn en de Europese Vogelrichtlijn). Dit vormt zeker een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst.

Waterhabitats

Aandachtspunten voor de risico's t.o.v. waterhabitats kunnen aangegeven worden door de aanwezigheid of afwezigheid binnen Seveso-inrichtingen van aquatoxische stoffen in *voldoend* grote hoeveelheden, d.w.z. door het al dan niet overschrijden van bepaalde drempelwaarden.

Uit de toetsing blijkt dat, behoudens in enkele uitzonderlijke gevallen, de aanwezige hoeveelheden binnen de bestaande Seveso-inrichtingen steeds (ruim) boven de drempelwaarden liggen. Dit betekent dat nagenoeg elke Seveso-inrichting een potentieel gevaar inhoudt voor de waterhabitats in de Gentse kanaalzone en dat dit risico een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst vormt, niet zozeer in het kader van de ruimtelijke planning, maar wel inzake de uitrusting van bedrijventerreinen (i.v.m. opvang lekvloeistoffen en verontreinigde bluswaters, rioleringsstelsels, etc.), de risicoanalyses van individuele bedrijven en activiteiten en de mogelijk daaraan gekoppelde bijkomende veiligheidsmaatregelen, de rampenplanning, e.d.

Transportrisico's

In tegenstelling tot vaste installaties houdt de regelgeving voor het toestaan van vervoer van gevaarlijke stoffen geen kwantificering van de externe risico's in. Voor het transport van gevaarlijke stoffen bestaan er aldus in Vlaanderen ook geen risicocriteria. Voor de beoordeling

werd hier rekening gehouden met de criteria voor het individueel risico zoals gehanteerd voor vaste installaties en dit ten aanzien van woongebieden en kwetsbare locaties. De milieurisico's inzake transport komen verder apart aan bod.

Wegtransport

In verband met de verdere ontwikkeling van de getransporteerde hoeveelheden gevaarlijke stoffen over de weg zijn voornamelijk de gebieden met als bestemming wonen alsook kwetsbare locaties die het dichtst bij deze vervoerswegen gelegen zijn, het meest relevant.

Een ondersteunde ontwikkeling die rekening houdt met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg impliceert dat aan de hand van tellingen nagegaan wordt of de grenswaarden²⁴ van het aantal transporten wordt overschreden. Een initiële keuze van de drukste routes die voorts in de nabijheid van woongebieden gelegen zijn, laat in dit verband een praktische aanpak toe.

Spoortransport

Uit de evaluatie volgt dat aan het transport per spoor geen relevant individueel risico verbonden is buiten de spoorlijn.

Aandacht dient vnl. uit te gaan naar bundels van sporen waar een belangrijke concentratie van gevaarlijke stoffen kan verwacht worden. De methodiek zoals toegepast voor vaste installaties, is eveneens bruikbaar voor deze evaluatie. Aan de hand van de risicozonering zal de geplande sporenbundel Zandeken zonder meer beter geschikt zijn voor gevaarlijke stoffen dan de sporenbundel Gavers.

Scheepstransport

Praktisch wordt besloten dat het scheepstransport geen knelpunt vormt inzake de externe mensrisico's en evenmin op het vlak van domino-effecten via vaste installaties.

In de toekomst dient men echter wel waakzaam te blijven voor projecten waaraan belangrijke bulktransporten met andere stoffen dan gevaarlijke *vloeistoffen* verbonden zijn (LPG, giftige gassen, ontplofbare stoffen, e.d.) omdat deze tot een totaal ander schadebeeld kunnen leiden, t.t.z. tot letaal letsel op grote afstand landinwaarts.

Pijpleidingen

Mits het gebruik van een correctiefactor is het mogelijk pijpleidingen te beoordelen aan de hand van de methodiek voor vaste installaties m.n. gebruik makend van de risicozoneringskaarten. Aldus kan men nagaan welke locaties zonder meer geschikt zijn voor een welbepaalde pijpleiding en in welke gevallen er een meer gedetailleerde analyse vereist is.

Milieurisico's van het transport

Voor wat de milieurisico's betreft is het zonder meer duidelijk dat bij een lek van een transportmiddel en dit voor eender welke wijze van transport, het product ter hoogte van de transportroute in de omgeving terecht komt. Algemeen is dit risico eigen aan het transport en niet specifiek voor de zeehaven. In de zeehaven bestaat het voordeel dat er ter plaatse een betere uitrusting voorhanden is voor interventie. In dit verband is samenwerking tussen bevoegde brandweer en bedrijven hier voordelig omdat er dan teruggevallen kan worden op enerzijds een ruimere interventiemacht en er anderzijds beschikking is over een ruimer arsenaal aan interventiemiddelen.

²⁴ Zoals afgeleid op basis van analyses in Nederland.

3.2.3. Moeilijkheden & leemten in de kennis

Informatieverzameling

Bij het verzamelen van de informatie voor het uitvoeren van de studie zijn geen fundamentele problemen opgedoken.

Een aandachtspunt voor de toekomst is dat voor de risicozonering (en milieuzonering) niet alleen de bestemmingen relevant zijn die zich bevinden binnen het ruimtelijk gebied dat voorwerp vormt van een ROM-project, R.U.P.²⁵, e.d. Er dienen ook gegevens van buiten het projectgebied verzameld te worden.

Dit houdt eveneens in dat een R.U.P. of ROM-project gevolgen kan hebben voor projecten die betrekking hebben op de omgeving van het ruimtelijk gebied dat voorwerp vormt van het betrokken project.

Het is evident dat de toestand m.b.t. de installaties en handelingen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn binnen een groot gebied zoals de Gentse Kanaalzone, zeer dynamisch is.

Externe mensrisico's

Inzake de bepaling van de externe mensrisico's bestaan er tot op heden nog enige leemten in de kennis, doch deze zijn niet van die aard dat ze de uitgevoerde risicozonering hypothekeren.

Milieurisico's

Het doorvoeren van een ruimtelijke zonering m.b.t. milieurisico's is op dit ogenblik niet mogelijk wegens de vele leemten in de kennis, door de grote diversiteit aan schadereceptoren, door het ontbreken van risicocriteria, etc. T.o.v. bepaalde schadereceptoren is het zelfs de vraag of een ruimtelijke zonering zoals men deze momenteel kent (d.i. een zonering gebaseerd op afstand) wel wenselijk is.

Het enige wat men momenteel kan doen, is de aandacht trekken op mogelijke bestaande knelpunten en de belangrijkste aandachtspunten voor de toekomst aangeven.

3.2.4. Praktische toepassing

De resultaten van de studie worden weergegeven door de risicozoneringskaarten enerzijds en de veiligheidszoneringskaart anderzijds. Alhoewel beide onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, is hun toepassingsgebied duidelijk verschillend.

Risicozoneringskaarten


De risicozoneringskaarten (kaarten 31-34) tonen de mogelijke invulling van het industriegebied binnen de GKZ voor activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.

²⁵ Ruimtelijk uitvoeringsplan.

Strategisch plan

De risicozonering vertrekt van de bestaande woonzones en kwetsbare bestemmingen, m.u.v. deze waarvoor in het strategisch plan geopteerd is om deze op termijn te laten verdwijnen. Wat dit laatste punt betreft, is de woningengroep "Pantserschipstraat Oost" alsnog meegenomen.

In het strategisch plan wordt het behoud van een aantal woonkernen/woningen in koppelingsgebied voorgesteld. De invloed van deze woonkernen/woningen is op de risicozoneringskaarten aangegeven: de volle lijnen geven de risicozonering weer met behoud van de betrokken woonkernen/woningen, terwijl de stippellijnen de risicozonering weergegeven mochten deze bestemmingen verdwijnen. De verschillen tussen beide zijn een maat voor het ruimtebeslag dat de betrokken woonkernen/woningen leggen op het gebruik van het industriegebied voor activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.



Op te merken is dat bij de opmaak van de ingesloten risicozoneringskaarten, de opstellers een aantal bestemmingen zelf ruimtelijk dienden af te bakenen. Bij de uitwerking van verordenende plannen (RUP's, BPA's) dienen risicozoneringsplannen (en daaraan gekoppeld ook de veiligheidszoneringskaart) aan de kadastrale percelen gekoppeld te worden.

Havenbedrijf Gent

Het Havenbedrijf Gent is de belangrijkste concessieverlener van gronden in de GKZ. Het is wenselijk om, bij het verlenen van nieuwe concessies, de potentiële risico's van de aanvrager in een zo vroeg mogelijk stadium in te schatten en te toetsen aan de risicozonering. Zodoende kan vermeden worden dat de aanvrager in een later stadium (bv. tijdens het milieuvergunningproces) geconfronteerd wordt met problemen op het vlak van externe mensveiligheid.

Bedrijven

Voor bestaande bedrijven binnen de GKZ vormen de risicozoneringskaarten een toetsingskader voor de evaluatie van uitbreidingen/wijzigingen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het gebruik is vergelijkbaar als in voorgaand punt.

Veiligheidszoneringskaart

De veiligheidszoneringskaart (kaart 35) geeft aan tot op welke afstand de ontwikkeling van nieuwe woonfuncties en kwetsbare locaties uit veiligheidsoogpunt dient vermeden te worden. Deze kaart is van belang voor de toekomstige ruimtelijke planning in de omgeving van het industriegebied van de GKZ. Door deze kaart wordt immers de invloedzone op het vlak van externe mensveiligheid van het industriegebied binnen de GKZ aangegeven. De kaart kan m.a.w. gebruikt worden als toetssteen voor het al dan niet wenselijk/noodzakelijk zijn van een RVR. Wanneer beslist wordt tot het opstellen van een RVR, dient deze kaart meegenomen te worden in het onderzoek.

Voor de ontwikkeling van kwetsbare bestemmingen is de veiligheidszoneringskaart een toetssteen voor de ontwikkelaars en de vergunningverlener. Aangezien een sluitende wettelijke regeling hieromtrent ontbreekt, is het noodzakelijk om aan het bestaan en de betekenis van de veiligheidszoneringskaart voldoende ruchtbaarheid te geven.

3.2.5. Belangrijkste conclusies uit het veiligheidsrapport

Strategisch plan en verdere uitbouw Gentse kanaalzone en haar omgeving

Uit het oogpunt van de externe mensrisico's mag gesteld worden dat het voorstel van strategisch plan voor de Gentse kanaalzone beantwoordt aan de vereiste om te voorkomen dat door wijziging van grondbestemming of -gebruik de risico's van zware ongevallen toenemen, dit in de veronderstelling dat

- de verdere invulling van de Gentse kanaalzone, t.t.z. de inplanting of wijziging van bedrijven met gevaarlijke stoffen, gebeurt overeenkomstig de vastgestelde risicozonering.
- bijkomende woongebieden en kwetsbare bestemmingen enkel in de vastgestelde veiligheidszones worden toegelaten.

Afwijkingen hiervan kunnen enkel mits bijkomend, meer gedetailleerd onderzoek zoals bijvoorbeeld een kwantitatieve risicoanalyse.

Het bovenstaande vereist een goede voorlichting van alle betrokkenen binnen de Gentse kanaalzone en omliggende gebieden.

De stand van de techniek laat op dit ogenblik niet toe de risico's van zware ongevallen voor het milieu op dusdanige manier te bepalen en te evalueren dat uitsluitel kan gegeven worden of het strategisch plan al dan niet voldoende afstand voorziet tussen de (toekomstige) industriële activiteiten enerzijds en (toekomstige) kwetsbare natuurgebieden, e.d. anderzijds. Het is daarenboven zeer de vraag of deze problematiek wel op alle vlakken kan ondervangen worden door het verwezenlijken van een voldoende afstand.

De clustering van milieubelastende activiteiten in het noordelijke kanaaldeel van de Gentse kanaalzone is voorzien rond plaatsen waar deze activiteiten vandaag reeds aanwezig zijn. Toetsing van de voorziene plaatsen voor clustering aan de risicozonering in voorliggend rapport geeft inzicht in de clusters welke het meest geschikt zijn voor Seveso-inrichtingen met belangrijke externe risico's. De onderstaande opsomming is gerangschikt in volgorde van geschiktheid met bovenaan de clusters die het meest geschikt zijn voor Seveso-inrichtingen met hogere externe risico's :

- het zuidelijke en centrale deel van het Sidmarcomplex;
- het centrale deel van de bedrijvenparken rond Moervaart;
- het centrale deel van het Kluizendokgebied tussen dok en kanaal;
- het centrale deel kanaalstrook van Langerbruggekaai-De Nest;
- het centrale deel van het terrein Kuhlmannkaai.

Algemeen volgt uit bovenstaande opsomming dat de clusters vrij goed aansluiten met de locaties die binnen het noordelijke kanaaldeel het meest geschikt zijn voor bedrijven met hogere externe risico's. Tussen de clusters kan er op basis van de risicozonering verdere prioriteit gesteld worden aan de inplanting van Seveso-inrichtingen.

Bij de acties van het uitvoeringsprogramma "Wel-varende kanaalzone" wordt onder het hoofdstuk van de milieukwaliteiten melding gemaakt van de milieuzonering rond het Kluizendok alsook van andere nieuwe en bestaande bedrijventerreinen. Specifiek ten aanzien van het aspect van de externe risico's kan de risicozonering in voorliggend rapport een basis bieden.

Aanbevelingen

Informatieverstrekking van bedrijven aan de overheid

Veiligheidsrapporten, kennisgevingen en vergunningaanvragen van bedrijven dienen zodanig opgesteld te worden dat een snelle toetsing aan de risicozonering mogelijk wordt. Praktisch houdt dit in dat deze bij voorkeur de informatie bevatten nodig voor de opmaak van een subselectietabel (de aard/kenmerken van de aanwezige gevaarlijke stoffen, de hoeveelheden aan gevaarlijke stoffen, de omstandigheden waarin de gevaarlijke stoffen voorkomen en de ligging van de inrichting ten opzichte van de omgeving).

Woonbestemmingen

De belangrijkste alternatieven die nog ter studie zijn, betreffen :

- •het al dan niet behouden van bepaalde woonbestemmingen binnen sommige koppelingsgebieden.
- •het al dan niet herbestemmen van een gedeelte van industriegebied ter hoogte van de Panterschipstraat tot woongebied (ter hoogte van een bestaande woningrij).

De invloed van deze alternatieven op de risicozonering binnen de Gentse kanaalzone is in deze studie vastgelegd. Onder de huidige omstandigheden is de realisatie van deze verschillende **alternatieven** uit het oogpunt van de externe mensrisico's **aanvaardbaar**. Wanneer deze gerealiseerd worden, dient echter de gepaste risicozonering voor de Gentse kanaalzone gehanteerd te worden. Deze risicozonering is eveneens in deze studie bepaald.

Door het publiek bezochte plaatsen

In de eerste plaats wordt er op gewezen dat een duidelijke definitie ontbreekt van wat verstaan dient te worden onder de term "door het publiek bezochte plaatsen", zodat, op basis daarvan, een inventaris van deze bestemmingen opgesteld kan worden voor de Gentse kanaalzone en de gebieden daarrond en zodat er tenslotte in het vergunningsproces voor nieuwe bestemmingen een afweging van de mensrisico's kan gebeuren.

Inplanting van locaties waar er veel publiek/veel personen (hoge populatiedichtheid) verwacht kunnen worden, kunnen een impact hebben op de externe risico's van Seveso-inrichtingen en meer bepaald op het groepsrisico. Voor dergelijke evaluatie is gedetailleerde informatie vereist zowel inzake het publiek (aantal personen, verdeling over de locatie, aanwezigheidsduur, onderscheid dag/nacht, week/weekend, verblijf binnen/buiten) als inzake de nabije inrichting die een extern risico hiervoor kan betekenen (onderscheid tussen toxisch risico, brand en explosie). Dit betekent dat dergelijke **evaluatie** slechts **in het geval van een concrete vraag** kan uitgevoerd worden. Een globale aanpak inzake inplanting van activiteiten met veel publiek in het havengebied kan wel gebaseerd worden op de risicozonering met aanwijzingsgetallen waarbij de meest geschikte locaties deze zijn waar de aanwijzingsgetallen volgens de risicozonering laag zijn. Uiteraard is bijkomend steeds rekening te houden met de aanwezigheid van reeds bestaande inrichtingen met mogelijk belangrijke externe risico's.

Bescherming van de water- en landhabitats

Een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst is de afscherming van de waterhabitats ten opzichte van incidentele vrijzettingen van gevaarlijke stoffen in de Gentse kanaalzone. Met deze afscherming dient van **bij het basisontwerp van de ontsluiting van nieuwe terreinen** rekening gehouden te worden. Andere kwetsbare habitats zijn binnen en in de omgeving van de Gentse kanaalzone nog niet aanwezig. De mogelijke inrichting ervan kan in de toekomst evenwel een grote invloed hebben op de benutting van de Gentse kanaalzone. Voorlopig kunnen de veiligheidszones die bepaald werden in het kader van de externe mensrisico's gehanteerd worden om de invloedzone op deze habitats aan te geven.

Domino-effecten

Voor de evaluatie van domino-effecten is er in het algemeen **gedetailleerde informatie vereist**. Deze informatie zal meestal enkel ter beschikking zijn in het geval van een concrete situatie. Voor hoge drempel-inrichtingen vormt het aspect van de domino-effecten een vast onderdeel van de evaluatie. Voor wat bijkomende transportroutes betreft wordt vastgesteld dat de risico's relatief beperkt blijven en van ondergeschikt belang zijn aan de externe risico's van Seveso-inrichtingen. Speciale aandacht is wel vereist bij de realisatie van sporenbundels.

Algemeen transport van gevaarlijke stoffen

Aan de basis van een onderbouwde beoordeling ligt de kennis van de vereiste gegevens. Een inzicht in de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in de Seveso-inrichtingen is beschikbaar. Inzake de eraan verbonden transporten van gevaarlijke stoffen is de **informatie beperkt**. Beschikbare basisinformatie is versnipperd aanwezig en er is nood aan het in kaart brengen van deze transporten en de link met de bedrijven om een effectieve sturing en opvolging van de ontwikkeling van de zeehaven op dit vlak te realiseren.

Plannen, waarvoor een gestructureerde gegevensgaring noodzakelijk is, zijn bijvoorbeeld :

- •planning van de nieuwe sluis in Terneuzen. Na de ingebruikname van de nieuwe sluis in Terneuzen en de verdieping van het kanaal kunnen schepen met een maximumdiepte van 16,5 m tot aan het Rodenhuizedok en het Kluizendok varen. Een toename van de mogelijke tonnenmaat kan zowel gunstige (daling van de intensiteit van het transport) als ongunstige (toename van de schadepzones) effecten op de risico's hebben.
- •de spoorverbindingen die in de toekomst bij een verlenging van de IJzeren Rijn met een lijn langs de A11(N49) kunnen aangevuld worden met een aftakking op de oostelijke (lijn 204) en westelijke (lijn 55) spoorlijnen om deze verbinding aan te laten sluiten op de haven. Het vormingsstation Gent-Zeehaven organiseert de verwerking van het toenemend goederenspoorvervoer.
- •de nadere uitwerking naar milieu-aspecten inzake de externe veiligheidsrisico's via 'een net van routes voor gevaarlijke stoffen waarbij de risico's voor woningen en andere gevoelige functies voor ongevallen met gevaarlijke stoffen worden geminimaliseerd', zoals weergegeven in het strategisch plan "Wel-varende kanaalzone".

Wegtransport

Ontwikkeling van de zeehaven waarbij op een onderbouwde wijze rekening gehouden wordt met de risico's voor de mens verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg impliceert dat er inzicht is in de aard en het aantal transporten van gevaarlijke stoffen bijvoorbeeld aan de hand van tellingen. Een praktische aanpak is mogelijk door tellingen uit te voeren ter hoogte van de drukste routes die tegelijkertijd in de nabijheid van woongebieden gelegen zijn. Toetsing aan de grenswaarden van het aantal transporten geeft aan of het risiconiveau zonder meer **aanvaardbaar** is of blijft dan wel dat er een meer gedetailleerde aanpak of analyse nodig is. In het uiterste geval kan een gedetailleerde analyse nodig zijn waarbij ook het groepsrisico bepaald wordt. Het dient evenwel duidelijk te zijn dat er hiervoor in Vlaanderen vandaag geen risicocriteria zijn.

Er wordt in het rapport ook gewezen op het feit dat de beoordeling van het transport over de weg ten aanzien van nabije woongebieden eerder relevant zal zijn buiten het zeehavengebied. Bij het stellen van prioriteiten en het eventueel uitvoeren van tellingen dient hiermee rekening gehouden te worden.

Spoorwegtransport

Aan de hand van de beschikbare gegevens geeft het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor geen aanleiding tot belangrijke externe risico's binnen het zeehavengebied. Analoog als voor het transport over de weg zal de ontwikkeling van de haven waarbij men op een onderbouwde wijze rekening wenst te houden met het risico verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor een opvolging van de aard en hoeveelheden getransporteerde stoffen impliceren. Toetsing aan de grenswaarden van het aantal transporten geeft aan of het risiconiveau zonder meer **aanvaardbaar** is dan wel dat er een meer gedetailleerde aanpak nodig is. In het uiterste geval kan een gedetailleerde analyse nodig zijn waarbij ook het groepsrisico bepaald wordt. Het dient evenwel duidelijk te zijn dat er hiervoor in Vlaanderen vandaag geen risicocriteria zijn.

Voor de evaluatie van de locatie van de sporenbundels kan gebruik gemaakt worden van de risicozonering die werd opgemaakt voor de vaste installaties. Hieruit volgt dat de **bundel Zandeken beter geschikt** is voor gevaarlijke stoffen dan de bundel Gavers.

Er wordt wel gewezen op het feit dat de beoordeling van het transport per spoor ten aanzien van nabije woongebieden eerder relevant zal zijn buiten het zeehavengebied. In dit verband wordt met name de bundel Gent-Zeehaven vermeld. Bij het stellen van prioriteiten dient hiermee rekening gehouden te worden.

Scheepstransport

Het scheepstransport vormt momenteel **geen knelpunt** inzake de externe mensrisico's en evenmin op het vlak van domino-effecten via vaste installaties.

In de toekomst dient men echter wel waakzaam te blijven voor projecten waaraan belangrijke bulktransporten met gevaarlijke stoffen zoals LPG, giftige gassen, ontplofbare stoffen, e.d., omdat deze tot een totaal ander schadebeeld dan het huidige kunnen leiden, t.t.z. tot letaal letsel op grotere afstand landinwaarts.

Pijpleidingen

De methodiek van het subselectiesysteem laat toe om ook pijpleidingen te evalueren. Om de voor de risicozonering uitgewerkte methodiek hiervoor toe te passen dient er gebruik gemaakt van correctiefactoren. Mits het gebruik van deze correctiefactoren blijven de **risicozoneringskaarten** evenwel toepasbaar. De aanpak voor de aanleg van nieuwe pijpleidingen is aldus analoog als voor vaste installaties in de zin dat voor een eerste evaluatie uitgegaan kan worden van de risicozoneringskaarten. Indien de aanwijzingsgetallen hoger liggen dan de maximale aanwijzingsgetallen op de risicozoneringskaarten, is een meer gedetailleerde analyse nodig.

Vermeld dient te worden dat het voorgaande ervan uitgaat dat voor de externe risico's (individueel risico) van pijpleidingen dezelfde aanpak en criteria gelden als voor vaste installaties.

Bij de acties van het uitvoeringsprogramma "Wel-varende kanaalzone" wordt bij infrastructuur en mobiliteit op de uitbouw van een pijpleidingnet gewezen waaronder de vrijwaring van de hoofdpijpleidingstroken langs beide R4's. Deze voorgestelde aanpak laat toe om een belangrijke oorzaak voor lek/breuk, namelijk externe impact op pijpleidingen, beter te beheersen.

3.2.6. Beoordeling door de Cel VR

Vanuit oogpunt van externe veiligheid (beheersing van de risico's van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken) gaat de cel VR akkoord met de conclusies van het ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau (conclusies samengevat in het beoordelingsverslag en vandaar ook in deze bijlagenbundel).

De cel VR acht het van groot belang dat bij de verdere uitwerking van het strategisch plan volwaardig wordt rekening gehouden met de risicozonering en de veiligheidszonering en de aanbevelingen zoals in het rapport weergegeven werd. De overheden en het havenbedrijf beschikken via het voorliggend RVR op strategisch planniveau over de mogelijkheid om hieraan te voldoen.

De cel VR wenst te onderlijnen dat de VR-deskundigen die het rapport opgesteld hebben, een kwaliteitsvolle methodiek hebben ontwikkeld om de mensrisico's voor zware ongevallen in het planningsproces voor het Gentse havengebied op een zo eenvoudig mogelijke manier te evalueren.

Enkel de problematiek domino-effecten is op een minimale wijze in het rapport behandeld en is te markeren als een belangrijk aandachtspunt bij het verder uitwerken van plannen voor nieuwe bedrijven en/of nieuwe transportmodi.

Tijdens de procedure voor het opstellen van het RVR op strategisch planniveau is er geregeld overleg geweest tussen de VR-deskundigen en de cel VR, hetgeen duidelijk als een pluspunt te omschrijven is.

De cel VR geeft een **gunstige beoordeling** aan het voorliggend ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau.

3.3. Nota plan-mer

Nota plan-MER, Strategisch Plan Haven van Gent, Belconsulting, Juli 2004.

3.3.1. Aanleiding en achtergrond

Volgens het Vlaams regeerakkoord van 13 juli 1999 dient elke haven in Vlaanderen een strategisch plan en bijhorende ruimtelijke uitvoeringsplannen op te stellen. Dergelijk plan vormt de vertrekbasis voor elke verdere ontwikkeling van de haven. Het dient volgens het regeerakkoord uit te gaan van een maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behoud en versterken van de ecologische infrastructuur en een zuinig ruimtegebruik.

Voor de Gentse kanaalzone werd reeds vanaf begin jaren '90 gestart met de uitwerking van de algemene visie voor de verdere uitbouw van de haven. Uiteindelijk werd het definitieve 'voorstel van Strategisch Plan voor de Gentse kanaalzone' afgerond in 2002. Een nota-PlanMER (NPM) werd opgesteld ter evaluatie van dit voorstel van Strategisch Plan.

Dit voorstel van Strategisch Plan (vSP) dateert van voor de invoering van de plan-mer volgens het mer-vr-decreet van 18/12/02. Inhoudelijk wordt volgens de geest van de krachtlijnen van het decreet gewerkt, maar er wordt geen milieueffectenbeoordeling s.s. uitgevoerd. Het is vooral de bedoeling met deze toetsing na te gaan of het vSP met de visies en acties voldoende rekening houdt met de verschillende milieubeleidsdomeinen zoals voorzien in artikel 4.2.7. van het decreet en met de geldende milieuregelgeving en beleidsdoelstellingen. Sterkte en zwaktes van het vSP worden onderzocht en voor eventuele tekortkomingen worden suggesties en maatregelen voorgesteld waarmee dient rekening gehouden te worden bij de opstelling van het definitief Strategisch Plan.

Globaal overkoepelend voor het vSP worden geen alternatieven voorgesteld. Wel krijgen via de evaluatie de suggesties en maatregelen bepaalde accenten die hetzij gebiedsgericht (bijv. evaluatie van het concept 'clustering'), hetzij uitvoeringsgericht en milieutechnisch (bijv. inzake afwatering, gescheiden riolering,...milieuzonering) hetzij strategisch (fasering in ruimte en tijd) als alternatieven naar visie en aanpak kunnen beschouwd worden.

Als plangebied worden de grenzen van het vSP overgenomen. Het studiegebied is meestal ruimer en wordt gedefinieerd per discipline.

3.3.2. Algemene methodologische aspecten

In deel 3 van het NPM wordt een schema met de belangrijke juridische en beleidsmatige (rand)voorwaarden opgenomen die op dit planniveau van toepassing zouden kunnen zijn. Indien relevant wordt er dieper op ingegaan bij de bespreking onder de respectievelijke disciplines en worden in de bijlage de referenties van de betreffende regelgeving aangegeven.

De **bestaande toestand** wordt op hoofdlijnen per discipline beschreven met vooral de bedoeling hoofdaandachtspunten en knelpunten te detecteren.

De NPM bevat de nodige informatie rekening houdend met art.4.2.7.§2 van het decreet dat aangeeft dat het de bedoelde informatie slechts moet bevatten

- voor zover relevant voor het stadium van het planningsproces,

- voor zover de bestaande kennis en methodes dit redelijker wijze toelaten en
- voor zover de uitvoerigheid van het voorgenomen plan dit redelijkerwijze toelaat.

Vermits bepaalde studies die in het kader van het ROM-project zijn opgemaakt als basis voor het vSP reeds van de begin jaren '90 dateren, werd op basis van recentere gegevens o.a. uit andere MER's, specifieke metingen, jaarrapporten (bijv. van VMM) aangegeven waar relevante evoluties merkbaar zijn.

De mogelijke milieueffecten ingevolge de uitwerking en/of uitvoering van de vooropgestelde doelstellingen, visies en acties met maatregelen uit het vSP worden geëvalueerd, hoofdzakelijk op kwalitatieve wijze.

- Er is voornamelijk nagegaan of de nodige visies/acties zijn voorgesteld om te beantwoorden aan de juridische en beleidsmatige (milieu-)doelstellingen.
- Ook wordt geëvalueerd of de voorgestelde visies/acties een voldoende oplossing bieden aan de bestaande knelpunten en of ze een optimale uitbouw van de zeehaven verzekeren met een minimum aan negatieve milieueffecten.
- Tenslotte wordt waar relevant uitspraak gedaan over de uitvoerbaarheid en/of haalbaarheid van de acties en over bijkomende voorstellen van acties, dan wel over opvolging, monitoring of bijkomend onderzoek.

3.3.3. Belangrijkste conclusies

- De belangrijkste positieve effecten zijn hoofdzakelijk van toepassing op het aspect 'Mens'. Door de inrichting van de haven zal het havenkarakter verhogen en zullen de braakliggende terreinen opnieuw een bestemming krijgen. De gebruikswaarde van de haventerreinen neemt toe. Er kan een toename van de tewerkstelling verwacht worden. Verder zullen door de inrichting van de verkeerswegen de meeste haventerreinen betere verbindingen en ontsluitingen krijgen en zorgt de taakverdeling tussen R4-west en R4-oost voor een betere spreiding van het verkeer.
- Bij de verschillende milieudisciplines werden echter een aantal mogelijke negatieve effecten aangestipt, waarvoor het voorstel van Strategisch Plan geen sluitende doelstellingen of acties voorschrijft. Hieronder zijn de belangrijkste besluiten per milieudiscipline gegeven.
- Een belangrijk punt is het feit dat de vermelde maatregelen niet voldoende garanties geven tot het vermijden van milieuproblemen (vooral i.v.m. lucht en geluid) in de Gentse kanaalzone en meer specifiek in de woonkernen. Meer bepaald bieden de aanduiding van bufferzones (koppelingsgebieden) en van clusters van milieuhinderlijke bedrijven niet voldoende garanties naar leefbaarheid toe. Als maatregel wordt in dit plan-MER milieuzonering (inplanting van bedrijven zodat er geen milieuhinder ontstaat) vooropgesteld. Hierbij wordt er op gewezen dat de uitwerking van dergelijke zonering technisch haalbaar is, maar dat er vooral moet op gelet worden dat deze milieuzonering toegepast wordt (vb. door deze op te nemen in de aanvaardingsprocedures van een bedrijf; eventueel verplicht advies invoeren in de milieuvergunningsprocedure). Er wordt ook op gewezen dat voor het slagen van dergelijke milieuzonering de nodige middelen (mensen) moeten ter beschikking gesteld worden.
- Verder wordt er op gewezen dat de actuele geluidsniveaus te hoog zijn in de meeste woonkernen (door verkeer én industrie). Daarom moeten de bestaande bedrijven op termijn

ook voldoen aan de eisen van de milieuzonering en dient de verkeersinvloed zoveel mogelijk beperkt te worden (andere transportmodi, bannen van verkeer uit woonkernen, specifieke maatregelen aan R4). Een aantal acties in het voorstel van Strategisch Plan en een aantal lopende studies zijn hier reeds op gericht (vb. vrachtwagensluis, geplande aanpassingen aan R4,...).

- In het planMER wordt er verder op gewezen dat in het voorstel van Strategisch plan te weinig aandacht besteed is aan de aspecten bodem, grondwater en oppervlaktewater (een aantal onderzoeken m.b.t. deze aspecten zijn wel lopend, maar zijn niet opgenomen in het vSP). Er worden in het planMER dan ook verschillende maatregelen vooropgesteld die in het vSP dienen opgenomen te worden zoals:
 - systematische aanpak van verontreinigde gronden (prioriteitenstelling op basis van risico's en locaties);
 - opstellen duidelijk afvalbeleid voor de haven;
 - duidelijke visie omtrent baggerslibverwerking en -berging (samenwerking met AWZ en OVAM);
 - opstellen visie en concrete acties ter bescherming van de grondwatervoorraad + optimalisatie watergebruik;
 - bedrijven inlichten en sensibiliseren omtrent lozingen in oppervlaktewater;
 - uitbouwen specifiek beleid in verband met afwatering (gescheiden riolering, vermijden wateroverlast bij verder uitbouw e.d.).

- Naar landschap toe wordt vooral het verdwijnen van de vroegere landschapsstructuren (ondermeer de als reliczone aangeduide gebieden rond Kluizendok en Rieme Noord) als negatief ervaren. Het feit dat bij de uitbouw van de koppelingsgebieden en de industriegebieden zelf wel degelijk aandacht besteed wordt aan de opbouw van een nieuw kwalitatief landschap wordt echter als positief onthaald. Hiervoor worden overigens nog een aantal suggesties gegeven.

- Wat betreft het aspect Fauna en Flora, zullen de resultaten van de studie "Opmaak van een inventaris van de Ecologische infrastructuur in de Gentse Kanaalzone" afgewacht moeten worden om uitspraken te kunnen doen inzake effecten, compensaties...Het is echter reeds duidelijk dat verschillende waardevolle gebieden en bossen zullen moeten gecompenseerd worden. Er wordt aangenomen dat de lopende studie 'ecologische inventarisatie' hieraan voldoende invulling zal geven.

- Algemeen kan besloten worden dat het voorstel van Strategisch Plan positieve effecten met zich meebrengt inzake nuttig ruimtegebruik, tewerkstelling en algemene optimalisatie van het industriegebied. Het is echter duidelijk dat dergelijke uitbreiding zonder strenge maatregelen mogelijk de draagkracht voor mens en milieu zal overschrijden. Om dit tegen te gaan, zijn in het voorstel van Strategisch Plan verschillende visies en acties vooropgesteld. Ondanks de goede intenties en uitspraken wordt in dit nota-planMER gewezen op verschillende moeilijkheden en onzekerheden naar uitvoerbaarheid toe. Zo is het duidelijk dat -wanneer de doelstellingen zoals stand-stillbeginsel e.d. moeten bereikt worden- de bestaande bedrijven belangrijke inspanningen zullen moeten leveren vooraleer nieuwe bedrijven kunnen gevestigd worden in de Gentse kanaalzone.

3.3.4. Beoordeling door de Cel MER van de inhoudelijke toetsing

Mens - sociaal-organisatorische aspecten

Aandachts- en knelpunten uit de 'bestaande toestand' hebben vooral betrekking op leefbaarheid en woonkwaliteit. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de beschrijving gebaseerd is op een "leefbaarheidsonderzoek in 1998" in 6 woonkernen nl. Rieme, Doornzele, Kerkbrugge-Langerbrugge, Klein-Rusland, Sint-Kruiswinkel en Desteldonk. De tevredenheidsindex qua woonkwaliteit t.o.v. referentiegemeenten is zeer laag. Vooral de hinder van geur, stof en geluid bepaalt de eerder slechte milieukwaliteit. Er zijn dus blijkbaar geen gegevens bekend over de evolutie terzake tot 2004.

De woninggroepen 'Limbastraat, Wiedauwkaai-noord en Wondelgemsemeersen' - alhoewel opgesomd bij acties/maatregelen L.9. als "te beschermen woonbestemming in kader RUP-afbakening zeehavengebied/grootstedelijk gebied Gent" wordt blijkbaar niet opgenomen in het project-plangebied. Bij de synthesesetabel bestaande toestand hoort eigenlijk de voetnoot dat 'de bestaande toestand' gebaseerd is op gegevens van het onderzoek uit 1998 en niet de actuele toestand van 2003-2004 weergeeft, ook al blijven een aantal elementen geldig. De evaluatie van de acties bij "landschappelijke en ecologische structuur en beeld "naar belevingswaarde, leefbaarheid en woonkwaliteit is wat duaal geformuleerd voor de woonkernen in de nabijheid van de beekvalleien waarvan enerzijds gezegd wordt dat "ze kunnen meeprofiteren van de mogelijke landschappelijke opwaardering ervan" , maar anderzijds getwijfeld wordt aan die kans omdat "de breedte van die bufferzones en koppelingsgebieden rond de beekvalleien aan de smalle kant is".

In de synthese van effecten en maatregelen worden per deelaspect positieve en mogelijke pijnpunten volgens de huidige kennis van zaken op een lijn gezet. Er staan nog enkele vraagtekens in het overzicht zoals de "mogelijke blijvende impact van de gipsberg op Klein-Rusland? en de "mogelijke gevolgen van de Sifferverbinding?", zonder duiding hierbij.

Pijnpunt blijft voorlopig de kwestie dat "de milderende maatregelen via de invulling en inrichting van koppelings- en buffergebieden - al dan niet omwille van de gebrekkige afstand en breedte- onvoldoende effectief zullen zijn (of zelfs ontbreken op enkele locaties) om de kwaliteitsnormen en -leefbaarheid in de woonkernen te garanderen". Milieuzonering wordt voorgesteld maar dit is een instrument, dat nog geen kwalitatief-inhoudelijk-technische invulling heeft en zowel curatief maar zeker ook preventief moet uitgebouwd worden.

De sterke uitbouw van een "milieubelastende cluster Langerbruggekaai - De nest" wordt niet wenselijk geacht. Bij de potenties voor verdichting van enkele woonkernen binnen het havengebied worden vraagtekens geplaatst.

Positieve accenten krijgen o.a. de kwalitatieve en nuttige haveninvulling, de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid. In verband met dit laatste moet toch aangemerkt worden dat het aspect "mogelijke verkeersgenerering en clustering van logistiek en distributie in het centrale en zuidelijke havendeel (cfr.vSP ' Welvarende zone' , p.39) en de milieugevolgen voor wonen, verkeer en milieu onderbelicht zijn. Een illustratie hiervan is de formulering onder 'verkeersleefbaarheid' dat de verkeersintensiteit op de R4-West afhangt van de verkeersgeneratie door Kluizendok (niet problematisch indien geen grootschalige containeroverslag) : wat kan men zich hierbij voorstellen?

Bodem en grondwater

Wat de bestaande toestand betreft wordt de aandacht gevestigd op de voorname oppervlaktes verontreinigde en potentieel verontreinigde sites en de overbemaling van de voorname grondwaterlagen.

De 'geplande situatie' weergegeven in de vSP-doelstellingen, visies en acties wordt aan een evaluatie onderworpen waaruit blijkt dat nog een aantal visies moeten uitgewerkt worden. Dit roept toch vragen op aangezien afval, baggerspecie en slib, grondverzet toch zo wie zo steeds onlosmakelijk verbonden zijn met havenactiviteiten en -ontwikkeling.

Het ontwerp-uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie wordt aangehaald maar er worden weinig elementen aangedragen naar de haalbaarheid, realiseerbaarheid, binnen welke timing, ... legt dit al dan niet een hypotheek op het gunstig functioneren? Evenmin worden de resultaten vermeld van de "haalbaarheidsstudie (Oranjewoud-AWZ 2002) inzake nuttig gebruik van grond(stoffen)" met het oog op nog uit te voeren infrastructuurwerken met gevolgen voor de grondbalans. En in hoeverre heeft de planning -uitvoering van sanering- en brownfielontwikkeling een hypotheek op de nuttige en gewenste aansnijding in ruimte en tijd van de haventerreinen?

Bij de evaluatie van de effecten van het vSP wordt voornamelijk de aandacht gevestigd op de nodige 'prioriteitenlijst inzake sanering' , op het duurzaam baggerslibbeleid (nog geen duidelijkheid omtrent uitbouw Callemansputte al dan niet met gipsberg (recreatie?) en op nog uit te voeren milieuzoneringsstudies met het oog op de vrijwaring en/of kwalitatieve uitbouw van de koppelingsgebieden in de valleigebieden van Averijvaart, Kale en Molenaardeken.

Het wekt verwondering dat in het kader van het onderzoek vSP geen bijkomende gegevens sinds 1981 over de 'gipsberg' verkregen zijn, met het oog op mogelijke functies en/of bestemming.

De formulering over "concentratie van 'milieubelastende' bedrijven en het inplanten van nieuwe 'milieubelastende' bedrijven op reeds gesaneerde terreinen en dus nieuwe terreinen te vrijwaren van sterke verontreiniging" is wat '(ongewild allicht) dubbelzinnig' ; ook op de gesaneerde terreinen kan 'sterke verontreiniging' uiteraard niet worden toegelaten.

Oppervlaktewater

De evaluatie van de vSP-doelstellingen, visies en acties laat zien dat explicieter een aantal elementen in het vSP kunnen opgenomen worden o.a. inzake monitoring van waterkwaliteit en lozingen, toepassing van " code goede praktijk-watertoets ".

Bij de bespreking van effecten van de voorgestelde acties en maatregelen van het vSP wordt naast de hiervoor reeds vermelde elementen de aandacht gevestigd op de te nemen maatregelen tegen verzilting ingeval van uitbouw van de tweede zeesluis en operationalisering van milieutaakstellingen i.f.v. verduurzaming van de bedrijventerreinen.

Geluid

Inzake de bestaande toestand wordt uitsluitend verwezen naar de resultaten van de studie 'milieubelasting TNO-1999' en de hinderbelevingsenquête, zonder veel eigen evaluatie of interpretatie hiervan.

Zo o.a. wordt het railverkeer van "ondergeschikt belang genoemd". Is hierbij rekening gehouden met lokaal cumulatief geluidsniveau met wegenis, met de Lijn 55, met het trein-personenvervoer naar Eeklo,...? Is nog niets bekend van de geluidsmetingen in februari-maart 2004? De beschikbare conclusies uit een aantal recente MER's konden gehanteerd worden.

Een geluidsbestrijdingsplan en milieuzonering worden als cruciale maatregelen aangehaald.

Lucht

Dit deel wordt globaal goed in kaart gebracht met duiding van de hinderfactoren en pijnpunten die nog om een oplossing vragen zoals stof- en geurhinder.

Wat het halen van doelstellingen inzake emissieplafonds en Kyoto-normen betreft moeten ook op het vlak van vervoer en transport inspanningen geleverd worden. Hierbij aansluitend wordt het aspect "clustering van distributie en logistiek" met de gevolgen - ook cumulatief met "clustering milieubelastende bedrijven" voor milieu onderbelicht.

Monumenten en landschappen

Bij de verdere afwerking van het SP zal het nodig zijn rekening te houden met de meest recente regelgeving - cfr. bijlage - in dit domein , met inbegrip van het onroerend erfgoed.

Voor het overige wordt door het onderscheid in cursivering bijkomende maatregelen of aandachtspunten gesignaleerd om te kunnen beantwoorden aan de juridische en beleidsmatige doelstellingen. De haalbaarheid van die verschillende maatregelen zal nog verder moeten ingevuld worden.

Inzake buffering, invulling en afbakening (breedte) van de koppelingsgebieden wordt de link gelegd met het in opmaak zijnde GRUP voor het zeehavengebied, waarin een duidelijke motivering hiervan zal hoeven opgenomen te worden.

Bij 'toetsing van de acties' is in de tekst de cursivering van "bijkomende maatregelen t.a.v. het vSP" niet zichtbaar.

3.3.5. Beoordeling door de Cel MER van de synthese van de effecten en maatregelen

De synthese bevat een beknopte weergave in tabelvorm. De telegramstijl komt niet overal de begrijpbaarheid en leesbaarheid ten goede.

Eerst komt in de synthese de toetsing van de onderscheiden voornaamste functiegebieden aan bod met name de onderscheiden 'woongebieden' , vervolgens de 'zeehaven- en industriegebieden' en tenslotte de 'koppelings- en buffergebieden'.

Als tweede benadering wordt een overzicht gegeven van de effecten en maatregelen voor de voornaamste disciplines.

Woongebieden

Muide-Meulestede

- Er wordt melding gemaakt van "het ontbreken van fysieke en visuele afscherming ... met als gevolg blijvende milieuhinder" met als voorstel van bijkomende maatregel "herstructurering van de havenactiviteiten t.h.v. die locatie". Allicht moet die herstructurering ('gemakkelijker gezegd dan gedaan') gepaard gaan of ook het resultaat zijn van de milieuzoneringsvoorwaarden; immers 'opgaande begroeiing' neemt de 'blijvende milieuhinder' niet weg. Cfr. 2. Wondelgem
- Er ontbreekt enige conformiteit in de teksten over de "groenas" tussen de ' uitvoering visie en acties vSP' en het voorstel 'bijkomende maatregel'. De groenas loopt volgens de "gewenste ruimtelijke structuur " ook door t.a.v. Wondelgem.

Rieme :

- De tekst is niet duidelijk inzake het voorstel van bijkomende maatregel waarbij sprake is zowel van "herziening RUP als opmaak RUP" voor de buffering/koppingsgebied Rieme-Noord , en dit ook t.a.v. het lopende GRUP Zeehavengebied.

Klein-Rusland

- Bij "geen uitbreiding" en "verdere invulling van Rieme-noord " wordt het betreffende industrieterrein bedoeld.

Globaal wordt dus voor de respectievelijke woongebieden veel verwacht van milieuzonering , herstructurering van (haven-)activiteiten en invulling van de buffer- en koppingsgebieden, plaatsing geluidsschermen of -bermen, e.d..

Het in het vooruitzicht stellen van maatregelen gaat niet voorbij aan de noodzaak om op zeer korte termijn ook de bestaande milieukwaliteit voor een aantal knelpunten te verbeteren.

Zeehaven- en industriegebieden

- Er worden enkele uitspraken gedaan over de Sifferverbinding, alhoewel dit nog een afzonderlijk onderzoeks domein is dat niet geëvalueerd is in dit plan-mer.
- Kluzendok : is er geen onderscheid gewenst in aanpak en fasering (havenontwikkeling, zonering, ...) op korte/langere termijn nl. voorafgaand aan en na de aanleg van Kluzendok II ?

Voor de respectievelijke deelgebieden t.o.v. de aanliggende woongebieden geldt globaal dezelfde bemerking als hiervoor onder de bespreking van de enkele woongebieden.

Buffer- en koppingsgebieden

Hiervoor wordt o.a. verwezen naar enkele illustraties in de figurenbundel 5.6.4. De tekening van een "zware groenbuffer" of een "luchtiger geheel rond op- en overslag", zegt nog niet alles over de effectiviteit op de locatie ter plaatse ten aanzien van de milieuhinder.

Zoals blijkt uit de opsomming zijn nog heel wat maatregelen in te vullen en vooral uit te voeren.

Beoordelingstabel met "belangrijkheid van effecten"

Tenslotte wordt dus in de tabel per discipline aangegeven waar in het vervolgproces belangrijke of minder belangrijke positieve of negatieve effecten van verwacht worden en waar dan ook

respectievelijk veel of minder aandacht hoeft naar toe te gaan bij de verdere invulling en uitvoering van het Strategisch Plan met actieprogramma.

Mens

Uit dit onderdeel blijkt de directe link tussen het ontwerp-RUP-zeehavengebied dat momenteel in openbaar onderzoek is en de voorstel-maatregelen " opmaken ontbrekende RUP's - op termijn herziening deel RUP-zeehaventerrein".

Hier moet dus verder aandacht aan geschonken.

Oppervlaktewater

Wat doet de "aansporing tot gerichte acties inzake lozingen van bedrijven" hier bij "bijkomende maatregelen" terwijl de lozingspunten toch 'normaliter' via de milieuvergunning bekend zouden moeten zijn.

Geluid

Een illustratie van "te beknopte tekst "(en die dan duiding mist) betreft hier "wijziging van industrie t.a.v. woongebieden" ; "maatregelen aan de R4 nl. geluidsschermen of lokaal aanleg op niveau -1" (*van de R4 wordt dan bedoeld wat uiteraard niet zo voor de hand liggend is als maatregel*) .

Lucht- Mens-gezondheid

Gesignaleerd mag worden dat Kyoto-verdrag en consequenties inzake te halen emissieplafonds geldt ook voor de vervoers-transportsector. Specifiek de knelpunten 'geur en stof' vragen een directe oplossing, maar dat was al geweten.

Het is nu logisch dat gezien het opzet en het resultaat van deze Nota plan-MER de inhoudelijke opvolging van de globale tabel met de toetsing aan de uitkomsten van de betreffende (lopende) studies (zie inleiding) tot de nodige afwegingen zal kunnen leiden om tot een uitgebalanceerder Strategisch Plan voor de Zeehaven Gent te komen.

3.3.6. Algemene beoordeling door de Cel MER

Als **algemeen besluit** kan gelden dat samen met de gemaakte bemerkingen de nodige accenten zijn gelegd met positieve punten en punten die nog aandacht vergen naar voorstellen voor bijkomende maatregelen en uitwerking van deelonderzoeken om tot een evenwichtig Strategisch Plan voor de Zeehaven van Gent te komen.

De specifieke situatie met de kanaal dorpen, de link met de woonkernen achter de R4 en de economische ontwikkeling zal permanent een evenwichtsoefening vragen om de ruimtelijke, economische en milieu-uitgangspunten in een duurzame ontwikkeling van de Gentse kanaalzone om te zetten.

3.4. Relevante documentatie op het World Wide Web

- Fijn stof plan Vlaanderen met aandacht voor de hot spot Gentse Kanaalzone- <http://lucht.milieuinfo.be>
- Metingen water- en luchtkwaliteit in de Gentse kanaalzone - www.vmm.be
- Geuronderzoeken stad Gent in Mendonk, Desteldonk en Oostakker en in Muide, Meulestede, Wondelgem – www.gent.be

- Deelbekkenbeheerplannen Burggravenstroom en Moervaart – www.oost-vlaanderen.be
- Biomonitoringsonderzoek door het Steunpunt Milieu en Gezondheid o.a. in de havengebieden - www.milieu-en-gezondheid.be



4. Natuur

UA en Natuurpunt vzw, mei 2006, "Inventaris van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone, Onderzoek ter voorbereiding van de afbakening ecologische infrastructuur"

4.1. Inventaris van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone

4.1.1. Situering en doelstelling van de studie

Kaart 36: studiegebied en deelgebieden

In 2003 sloot de Provincie Oost-Vlaanderen een overeenkomst met de Universiteit van Antwerpen en Natuurpunt vzw voor de uitvoering van de studie 'Opmaak van een inventaris van de ecologische infrastructuur in de Gentse Kanaalzone'. Deze studie ontstond in de eerste plaats vanuit de noodzaak om in het kader van het strategisch planningsproces van de Gentse Kanaalzone de mogelijkheden voor de afbakening van een ecologische infrastructuur in het Gentse zeehavengebied in beeld te brengen als instrument ter invulling van de bindende bepalingen van het hedendaags natuurbeleid in en rond de haven. Op die wijze kan een verhoogde rechtszekerheid geboden worden bij de verdere uitbouw van het havengebied.

Het doel van deze studie is enerzijds een grondig overzicht te geven van de natuurwaarden binnen de Gentse zeehaven en daaruit concrete natuurbehoudsdoelstellingen af te leiden. Vervolgens worden de mogelijkheden en randvoorwaarden onderzocht om deze doelstellingen ruimtelijk te vertalen, enerzijds in het havengebied zelf, anderzijds in de 'overloopgebieden' van de Kalevallei en de Moervaart. Op deze manier beoogt deze studie de nodige bouwstenen aan te dragen die nodig zijn om in het strategisch planningsproces op een gedegen en wetenschappelijk onderbouwde manier, in afweging met andere ruimtelijke noden, en in overleg met alle betrokken actoren tot een concreet afbakeningsvoorstel van een ecologische infrastructuur te kunnen komen.

Het gebied dat in deze studie bekeken werd, is het havengebied zoals afgebakend in het kader van het project Gentse Kanaalzone²⁶, uitgebreid met de potentiële overloopgebieden van Moervaart Noord en Zuid in eerste instantie en de Kalevallei in tweede instantie.

4.1.2. Methodiek

Om alle relevante informatie over de natuurwaarden te verzamelen, werd gebruik gemaakt van alle beschikbare gepubliceerde en niet-gepubliceerde gegevens met betrekking tot het voorkomen van vogel- en plantensoorten²⁷ en habitats in en rond het havengebied. De aanwezige vegetatietypes evenals de bestaande kleine landschapselementen werden in kaart gebracht door middel van een gerichte inventarisatie in 2003. Al deze inventarisatiegegevens werden ingevoerd in een databank.

²⁶ In het bestek werd het studiegebied afgebakend op basis van de afbakeningslijn uit het ontwerp gewestelijk R.U.P. voor de afbakening van het Gentse zeehavengebied. Het studiegebied in deze inventaris (opgestart in mei 2003) komt daardoor niet overeen met de afbakeningslijn zoals definitief vastgesteld in juli 2005.

²⁷ Voor deze studie werd uitsluitend beroep gedaan op gegevens rond avifauna en flora. Over deze twee groepen zijn zodanig veel gegevens van het gebied voorhanden, dat ze voldoende grond bieden om gebiedsdekkende uitspraken te doen over de natuurwaarde en –potentie van de verschillende deelgebieden. Voorts omvatten deze twee groepen de voor het gebied meest beleidsrelevante soorten en bieden ze voldoende garanties dat de volledige range aan habitats en biotopen – ook voor andere zoogdieren, amfibieën en insecten – voldoende in beeld wordt gebracht.

Op basis van deze databestanden werd door de Universiteit van Antwerpen een kwalitatieve en kwalitatieve modelmatige analyse uitgevoerd waaruit werd afgeleid voor welke soorten de Gentse haven van regionaal, Vlaams en/of zelfs internationaal belang is, wat hun huidige status en trend is in het studiegebied en welke habitats en deelgebieden een bijdrage kunnen leveren aan hun instandhouding of herstel.

Deze resultaten werden vervolgens op basis van de meest relevante literatuur-referenties verder vertaald in concrete oppervlakte-doelstellingen per habitat die nodig zijn om de populaties van de beleidsrelevante soorten in het studiegebied in stand te houden.

Tot slot werden drie mogelijke scenario's ontwikkeld, voor de ruimtelijke vertaling van deze doelstellingen tot concrete afbakeningsvoorstellen voor de kerngebieden van de ecologische infrastructuur. Als basis werden de recente verspreidinggegevens van de natuurwaarden in het havengebied gebruikt. De scenario's hebben zowel betrekking op het huidige aanbod aan terreinen waar - althans momenteel nog - ruimtelijke potenties zijn om binnen het havengebied deze natuurwaarden verder te ontwikkelen als op de twee vooropgestelde overloopgebieden.

4.1.3. Overzicht van de resultaten

De natuurbehoudsdoelstellingen

De kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de avifaunistische en botanische gegevens resulteerde in de volgende concrete natuurbehoudsdoelstellingen:

ondiep, matig voedselrijk open water met voldoende oevervegetatie	72 ha
rietland	24,34 ha
Poldergebied (landbouwgebied)	80-100 ha
zandig kaal terrein, moeras	16 ha
Grote zeggenvegetatie	1,8 ha
Weinig of niet vervuilde beken, vijvers, rivieren	ca. 1 ha

TOTALE VEREISTE OPPERVLAKTE	205,14 ha
------------------------------------	------------------

Uit deze studie blijkt dus dat voor de instandhouding van alle beleidsrelevante soorten van internationaal, Vlaams of regionaal belang binnen het studiegebied een ecologisch netwerk van ruim 200 ha nodig is. Uiteraard moet de oppervlakte van reeds eerder geplande en gerealiseerde natuurcompensatieprojecten in mindering kunnen worden gebracht van de totale oppervlakte-doelstelling, tenminste voor zover deze gebieden:

- gelegen zijn binnen het studiegebied, en
- effectief een bijdrage leveren aan de borging van natuurdoelstellingen; en
- qua ligging mee opgenomen en gevalideerd kunnen worden in het netwerk, hetzij als kerngebied, stapsteen of corridor.

De ruimtelijke vertaling

Kaart 37: scenario 2

Kaart 38: scenario 3

Voor de ruimtelijke vertaling van deze doelstellingen werden drie scenario's uitgewerkt. Deze scenario's beperken zich in deze fase echter in de eerste plaats tot een zoektocht naar mogelijke kerngebieden voor deze ecologische infrastructuur.

In een **eerste scenario** werd gekeken hoe en in welke mate de natuurbehoudsdoelstellingen binnen het huidige havengebied kunnen geborgen worden. Hierbij werd louter gekeken naar de locaties die tot op heden belangrijke natuurwaarden huisvesten, evenals naar bestaande open ruimten die momenteel nog ruimtelijke potenties voor natuurontwikkeling bieden. Daarbij werd volledige abstractie gemaakt van bestaande haven- en andere economische ontwikkelingsplannen. Dit scenario leert ons dat momenteel de nodige ruimte in het havengebied nog steeds aanwezig is. Echter, indien geen abstractie gemaakt wordt van hun economische bestemming en bestaande ontwikkelingsplannen, blijkt al vlug dat de meerderheid van deze gebieden hoogstens tijdelijk als kerngebied van de ecologische infrastructuur zullen kunnen functioneren. In het beste geval kan dit scenario dan ook enkel maar beschouwd worden als een beginpunt. Op vrij korte termijn zal er nood zijn om toevlucht te zoeken tot de overloopgebieden om ten alle tijden de natuurdoelstellingen te borgen en de verdere havenontwikkeling in volle rechtszekerheid verder te ontplooien.

In die zin werd in **twee volgende scenario's** gekeken in welke mate de overloopgebieden (Moervaart kaart 37 en Kalevallei kaart 38) de natuurdoelstellingen kunnen borgen. De belangrijkste conclusie van deze oefening is dat beide gebieden ieder op zich voldoende oppervlakte en potentieel hebben om de totale natuurdoelstellingen – zowel kwantitatief als kwalitatief – te borgen.

Hoewel ook het scenario met de Kalevallei voldoende ruimte en mogelijkheden biedt om op zich al de natuurdoelstellingen te borgen, wordt de aanleg ervan toch bemoeilijkt door een aantal factoren. Bij de inrichting van de Kalevallei als overloopgebied dient sowieso een maximale afstemming te gebeuren met de gemeente Evergem en AROHM – Cel Monumenten en Landschappen.

Uiteraard bevinden deze drie scenario's zich aan de uiterste zijden van het brede spectrum van mogelijkheden die men kan bedenken om de ecologische infrastructuur in het studiegebied af te bakenen. Alle drie vertrekken ze vanuit het ecologisch optimum dat grote, aaneengesloten gebieden nastreeft. Uiteraard zal in de praktijk de noodzaak bestaan om van dit ecologisch optimum af te wijken in functie van de maatschappelijke haalbaarheid en van andere ruimtelijke noden die in het studiegebied moeten worden ingevuld.

De finale ruimtelijke afbakening van de ecologische infrastructuur dient dan ook in afweging met andere ruimtelijke belangen in het strategisch planningsproces te gebeuren. Als daarbij zou blijken dat het niet mogelijk of opportuun is om alle doelstellingen te borgen in één van bovenstaande scenario's, kan altijd nog een combinatie van de verschillende voorstellen overwogen worden.

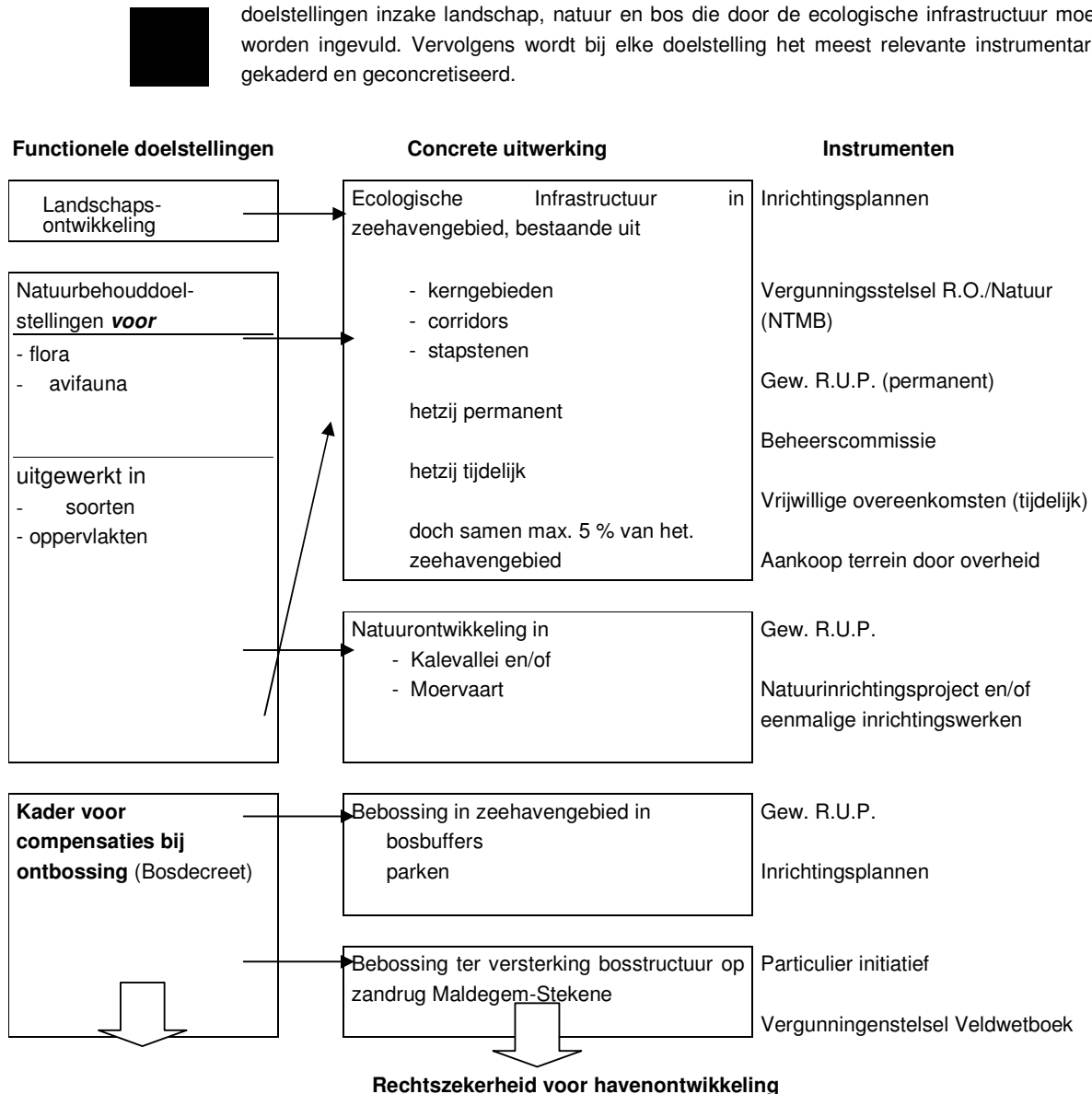
Voorts mag bij de finale afbakening ook niet uit het oog verloren worden dat het instrument 'ecologische infrastructuur' in wezen een dynamisch instrument is dat verschuivingen in de tijd inzake de ruimtelijke invulling van deze infrastructuur toelaat, zolang de totale doelstelling steeds vervuld blijft.

Indien in die zin geopteerd wordt voor een combinatie van de voorgestelde scenario's, dan zal sowieso een connectiviteitsstudie moeten uitgevoerd worden om de volwaardige functionaliteit van het netwerk te verzekeren.

De aanwezigheid van voldoende geschikte kerngebieden is echter de eerste en voornaamste vereiste om de instandhouding van de beoogde soorten te kunnen waarborgen. Pas wanneer de locatie en omvang van deze kerngebieden gekend is, kan men via connectiviteitsstudies bepalen of en in welke mate er verder nood is aan verbindingengebieden en/of stapstenen om een functioneel netwerk dat voldoet aan de natuurbehoudoelstellingen uit te bouwen. Indien uit deze studie blijkt dat er desgevallend nood is aan bijkomende verbindingengebieden dan dienen deze in het kader van zuinig ruimtegebruik zodanig ingericht te worden dat hun oppervlakte in de totale oppervlakteoelstelling opgenomen worden, zodat deze niet leiden tot bijkomende ruimteclaims.

Beleidskader

Voorts wordt in het rapport een voorstel van beleidskader voor de ecologische infrastructuur in de Gentse Kanaalzone uitgewerkt. Dit kader vertrekt vanuit de verschillende functionele doelstellingen inzake landschap, natuur en bos die door de ecologische infrastructuur moeten worden ingevuld. Vervolgens wordt bij elke doelstelling het meest relevante instrumentarium gekaderd en geconcretiseerd.



Uit dit kader blijkt duidelijk dat de ecologische infrastructuur binnen de Gentse Kanaalzone een belangrijke bijdrage kan leveren tot de drie vooropgestelde functionele doelstellingen. Eveneens wordt in dit kader de reguliere natuurontwikkeling in de overloopgebieden louter als een complementair instrument beschouwd en niet als een vervanging voor de ecologische infrastructuur binnen het havengebied. Dit laatste is evenwel slechts een voorstel; het is aan het strategisch plan om zich finaal uit te spreken over deze keuze (zie scenario 2 en 3 in respectievelijk kaart 37 en 38).

4.1.4. Beoordeling door het Agentschap voor Natuur en Bos

Begrippenlijst

- IBA 2000, Important Bird Areas: inventaris van gebieden in Europa die op basis van vooropgestelde criteria zijn geselecteerd omdat zij belangrijke populaties van bepaalde vogelsoorten herbergen. De inventaris werd gepubliceerd in 2000. De lijst vormt de basis voor de aanduiding van Vogelrichtlijngebieden. De Europese Commissie hecht belangrijke waarde aan deze inventaris.
- Instandhoudingsdoelstellingen (IHD): de doelstellingen die aangeven in welke 'staat' de habitats of soorten zich moeten bevinden om duurzaam te overleven.
- Natuurbehoudsdoelstellingen (NBD): dit is de term die in de studie en het ontwerp strategisch plan wordt gebruikt in plaats van instandhoudingsdoelstellingen; gezien de status van het gebied als IBA en omwille van de eenduidigheid wordt de voorkeur gegeven aan de term instandhoudingsdoelstellingen (IHD).
- Natuurkerngebied: verwijst naar een gebied met hoofdfunctie natuur dat in te richten en te beheren is in functie van de duurzame realisatie van de IHD voor de kanaalzone.

Probleemstelling, (wettelijke) grondslag en context met betrekking tot het behoud van de natuurwaarden in de Gentse kanaalzone

Het doel van de studie is een grondig overzicht te geven van de natuurwaarden binnen de Gentse Zeehaven en voorstellen te formuleren voor de duurzame instandhouding van deze natuurwaarden. In de studie worden de instandhoudingsdoelstellingen ruimtelijk vertaald in verschillende scenario's, enerzijds in het havengebied zelf, anderzijds in de Kalevallei en de Moervaart. De studie beoogt de bouwstenen aan te leveren op basis waarvan in het kader van de strategische planning van de Gentse zeehaven een concrete invulling kan gegeven worden aan de verplichtingen in het kader van de wetgeving natuur en bos en aan de bepalingen inzake ecologische infrastructuur in het havengebied cfr. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Gentse kanaalzone als Important Bird Area

Een belangrijk aspect van het natuurbeleid zijn de bepalingen van de vogelrichtlijn. Gent Zeehaven is niet aangemeld als Speciale Beschermingszone (SBZ-V) maar is wel opgenomen

in de inventaris van de Important Bird Areas (IBA 2000 ²⁸) op basis van ondermeer het criterium C3 ²⁹.

Vogelrichtlijnwaardige gebieden, gebieden die voorkomen op de IBA lijst op basis van het C-criterium en die de lidstaat dus had moeten aanwijzen als SBZ-V, vallen volgens het Hof van Justitie toch onder de beschermingsvoorschriften van de Vogelrichtlijn ³⁰. Nog volgens een arrest ³¹ van het Hof van Justitie zijn voor vogelrichtlijnwaardige gebieden, die niet zijn aangeduid, nog steeds de oorspronkelijke bepalingen van art. 4.4 van de Vogelrichtlijn van toepassing in de plaats van art. 6 leden 3 en 4 van de Habitatrichtlijn, waarvan een afwijkingprocedure deel uitmaakt. Op basis van art. 4.4 van de Vogelrichtlijn kunnen projecten of plannen die ingegeven zijn door een (sociaal-) economische reden, zelfs indien die een dwingende reden van groot openbaar belang zou uitmaken, onmogelijk doorgang vinden indien zij tot een wezenlijke vervuiling of verslechtering zouden kunnen leiden van een gebied dat niet aangewezen is als SBZ-V, maar wel voldoet aan de criteria voor aanwijzing, d.w.z. indien zij tot een vervuiling of verslechtering van dat gebied zouden kunnen leiden die het voortbestaan of de voortplanting van de vogelsoorten waarvoor dat gebied aangewezen zou moeten worden, er in gevaar kunnen brengen. Hetzelfde geldt voor plannen of projecten die in dat gebied tot een verstoring van de vogels zouden kunnen leiden die dermate is dat het voortbestaan of de voortplanting van de bedoelde vogelsoorten er in gevaar kan komen.

Invulling Ecologische infrastructuur cf. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In de studie wordt het concept Ecologische infrastructuur voorgesteld als een combinatie van kerngebieden, stapstenen en verbindingen waarbij het netwerk van ecologische infrastructuur (EI) de instandhoudingsdoelstellingen maximaal tracht te bergen. Deze invulling is anders deze die wordt gegeven aan het concept Ecologische infrastructuur in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de dienstorder LIN 2002/11. Deze laatste stelt dat 'de aanwezige structurele natuurelementen van de speciale beschermingszones niet tot de ecologische infrastructuur worden gerekend'. Om deze reden, alsook om te voldoen aan de bepalingen van de Vogelrichtlijn, is het aangewezen de functie van ecologische infrastructuur te beperken tot

- het leveren van een ondersteunende bijdrage tot de instandhoudingsdoelstellingen zoals bepaald in de studie;
- het leveren van een bijdrage tot de duurzame instandhouding en bescherming van soorten van de bijlage III van het natuurdecreet; en
- het leveren van een bijdrage voor het behoud van de op Vlaams niveau belangrijke soorten en havenspecifieke soorten.

Deze invulling impliceert dat de IHD voor de avifauna, die een gevolg zijn van de status als IBA, het voorkomen op de bijlage I van de Vogelrichtlijn en/of tgv. het overschrijden van de 5 % - norm, worden gewaarborgd in natuurkerngebieden, die *niet* behoren tot de ecologische infrastructuur van de haven. De natuurdoelstellingen gebaseerd op de compensatieplicht van verboden te wijzigen vegetaties (dit zijn de vegetaties waarop een relatief verbod tot wijziging rust ingevolge art. 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 23 juli 1998 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het

²⁸ Heath, M.F. and Evans, M.I., eds. (2000) *Important Bird Areas in Europe: Priority sites for conservation. 1: Northern Europe*. Cambridge, UK: Birdlife International (Birdlife Conservation Series No. 8), p. 111

²⁹ Dit zijn specifieke EU-criteria, met bijhorende numerieke drempelwaarden, die ontwikkeld zijn voor een maximale bruikbaarheid als leidraad voor de selectie van SBZ-V's. Deze criteria vereisen overigens dat van een gebied geweten is dat het *regelmatig* voldoet aan de kwantitatieve drempelwaarden voor de betreffende vogelsoorten.

³⁰ Zie o.m. HvJ 2 augustus 1993, zaak C-335/90, Commissie t. Spanje (*Marismas de Santona*).

³¹ HvJ 7 december 2000, zaak C-374/98, Commissie t. Frankrijk (*Basses Corbières*).

natuurbehoud en het natuurlijk milieu) kan wel binnen de ecologische infrastructuur worden gerealiseerd. Dit geldt voor zover de vegetatie in kwestie, rekening houdende met bv. haar aard en oppervlakte, niet hoeft beschouwd te worden als een 'structureel natuurelement' of 'groter natuur- of boscomplex of ander gebied waar de voor de natuur structureerbepalende elementen en processen tot uiting komen' zoals gesteld in het RSV.

Methodologie studie

De methodologie gebruikt in de studie is gebaseerd op deze die werd ontwikkeld in de studie 'Opstellen van instandhoudingsdoelstellingen voor speciale beschermingszones in kader van de vogelrichtlijn 79/409/EEG, de habitatrichtlijn 92/43/EEG en eventuele watergebieden van internationale betekenis (Conventie van Ramsar) in de Zeehaven van Antwerpen, poort van Vlaanderen in de Ruimtelijk Structuurplan.' van februari 2004 uitgevoerd door de Universiteit Antwerpen in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Afdeling Natuur.

Onderhavige studie bevat twee componenten: enerzijds is een inventaris opgemaakt van de actuele en verdwenen natuurwaarden in het zeehavengebied die als basis fungeert voor de natuurbehoudsdoelstellingen (NBD). De natuurbehoudsdoelstellingen, we geven de voorkeur aan de term instandhoudingsdoelstellingen, worden vertaald in oppervlaktes van een specifiek habitatype.

Anderzijds wordt er onderzocht hoe de instandhoudingsdoelstellingen kunnen toegewezen worden aan gebieden binnen de haven (zowel de actueel natuurwaardevolle zones als deze die potentieel in aanmerking komen) en buiten het havengebied, in de Kalevallei en de Moervaartdepressie. Aldus worden er drie scenario's voorgesteld die een ruimtelijke doorvertaling zijn van de instandhoudingsdoelstellingen.

Avifauna

Met betrekking tot de *avifauna* is een databank opgesteld die alle relevante waarnemingen bundelt in de periode van 1990 tot en met 2002.

Voor het bepalen van de IHD is enkel rekening gehouden met de beleidsrelevante soorten, met name:

- broedvogels die voorkomen op de rode lijst van Vlaanderen;
- soorten van de bijlage I van de Vogelrichtlijn; en
- soorten die in belangrijke concentraties voorkomen in het havengebied (Europese 1% -norm van bio-geografische populatie voor doortrekkers en watervogels en de 5%-norm van de Vlaamse broedvogelpopulatie cf. de aanduiding van vogelrichtlijngebieden dd. BVR 17 oktober 1988).

Voor de beleidsrelevante broedvogels zijn kwantitatieve doelstellingen bepaald, zowel de in stand te houden populatie als de vertaling hiervan in oppervlaktes van specifieke habitats. Enkel de broedvogels die voorkomen op de bijlage 1 van de vogelrichtlijn en/of die regelmatig de 5 % - norm (5 % van de Vlaamse broedvogelpopulatie) overschrijden, worden in rekening gebracht voor de te in stand te houden oppervlakte.

Voor de watervogels en trekvogels is voor de soorten die de 1% - norm overschrijden (Europese 1% van de bio-geografische populatie) een in stand te houden populatie bepaald. Een vertaling naar een in stand te houden oppervlakte is niet relevant geacht, gezien water- en trekvogels minder gebonden zijn aan een bepaalde oppervlakte van een bepaald habitatype.

Flora

M.b.t. de flora werd de Biologische Waarderingskaart geactualiseerd via bijkomende terreininventarisaties in de zomer van 2003. Op basis daarvan kon de oppervlakte 'verboden te wijzigen vegetaties' (bijlage V van het BVR van 23 juli 1998) worden vastgesteld evenals de gebieden met relevante plantensoorten van de Rode lijst. De oppervlakte 'verboden te wijzigen vegetatie' zijn geïncorporeerd in de instandhoudingsdoelstellingen. .



Bos

De aanwezige oppervlakte bos in het Zeehavengebied, onderhevig aan de compensatieplicht cfr. art 90bis van Bosdecreet, is in kaart gebracht en opgenomen in het ontwerp strategisch plan.

Beoordeling van de instandhoudingsdoelstellingen

De doelstellingen

De instandhoudingsdoelstellingen zijn opgebouwd uit een luik 'avifauna', bepaald voor de soorten van de bijlage I van de Vogelrichtlijn en/of de soorten die de 5%-norm of de 1%-norm overschrijden én een luik 'flora' nl. het aantal hectare verboden te wijzigen vegetaties. Voor de avifauna gaat het enerzijds om broedvogels en anderzijds om water- en overwinterende vogels.

Avifauna

Voor de broedvogels betreft het concreet negen soorten waarvan zes soorten voorkomen op de bijlage I van de Vogelrichtlijn (de Bruine kiekendief, de Blauwborst, de Ijsvogel, de Kluut, de Zwartkopmeeuw en de Slechtvalk) en drie waarvan de 5%-norm wordt overschreden (de Oeverzwaluw, de Kleine plevier en de Geoorde fuut). Voor deze soorten zijn de in stand te houden populaties vertaald naar oppervlakte-doelstellingen. Dit resulteert in 189 ha in stand te houden oppervlakte, waarvan de belangrijkste habitattypes 'open water', 'rietland' en 'kaal zandig kaal terrein' zijn.

Voor overwinterende watervogels die de 1% - norm overschrijden (1% van de bio-geografische populatie) is een in stand te houden populatie bepaald. Een vertaling naar een in stand te houden oppervlakte is niet gebeurd gezien daar water- en trekvogels minder gebonden zijn aan een bepaalde oppervlakte van een bepaald habitatype. Concreet is een in stand te houden populatie bepaald voor 6 eendensoorten, nl. Bergeend, Krakeend, Kuifeend, Tafeleend, Slobeend en Pijlstaart. Uit de studie blijkt dat voor het gebied van de Gentse kanaalzone voornamelijk gedurende de wintermaanden en tijdens extreme weersomstandigheden de dokken van primordiaal belang voor de watervogels en trekvogels (vnl. duikeenden). Het is aangewezen om voor bepaalde (zones van) dokken in de periode van 1 december tot 1 maart ervoor te zorgen dat er geen extra versturende activiteiten (o.m. éénmalige bouwwerken uitgevoerd van op het water recreatieve vaart,...) plaatsvinden bovenop het reguliere

havegebonden activiteit (worden als niet-verstorend aanzien: laden en lossen, noodzakelijk watertransport, bouwen constructies op de kaaien...). Het Rodehuizedok is hier uitermate voor geschikt. Zie ook het voorlaatste punt.

Vegetaties

Binnen het zeehavengebied bevinden zich 37,72 ha verboden te wijzigen vegetaties. Een deel van deze oppervlakte is momenteel reeds verdwenen, voor sommige van deze verdwenen vegetaties is een compensatiedossier opgemaakt naar aanleiding van een stedenbouwkundige vergunning. Verschillende compensatiedossiers zijn nog niet uitgevoerd op het terrein.

Besluiten aangaande de instandhoudingsdoelstellingen

Rekening houdend met het feit dat een deel van de verboden te wijzigen vegetaties reeds vervat zit in de oppervlaktevereisten van de broedvogels brengt dit de totale oppervlakte nodig voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Gentse Zeehaven op 205,14 ha. **De realisatie van ca. 205 ha, ingericht met de vooropgestelde habitattypes, is nodig om de huidige beleidsrelevante avifauna en vegetaties, duurzaam in stand te houden.**

Tevens dient te allen tijde rekening te worden gehouden met de zorgplicht cf. art. 14 van het natuurdecreet. Dit geldt in het bijzonder voor de overwinterende watervogels en trekvogels (vermijden van bijkomende verstoring in de winterperiode) waarvoor nog een bijkomende regeling dient te worden getroffen (zie voorlaatste punt).

Boscompensaties zijn eveneens niet vervat in de IHD en dienen te worden gecompenseerd cf. art 90bis van het Bosdecreet.

De instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld conform de methodiek voor de afbakening en opmaak van instandhoudingsdoelstellingen van Vogelrichtlijngebieden. Het is ons inziens in overeenstemming met de Vogelrichtlijn om te stellen dat indien de soorten die opgenomen zijn in de IHD, op een bepaald ogenblik zouden voorkomen in hogere aantallen dan deze die geacht worden overeen te stemmen met de gunstige staat van instandhouding, deze hogere aantallen niet moeten leiden tot het verhogen van de doelstellingen maar bijdragen tot de robuustheid van het systeem.

Vestiging van nieuwe soorten kunnen enkel aanleiding geven tot het bijstellen van de IHD voor zover de Gentse kanaalzone zich zou ontwikkelen tot één van de meest geschikte gebieden van een bijlage I soort of van een geregeld voorkomende trekvogel (o.b.v. een C-criterium) én een gunstige staat van instandhouding niet kan worden bereikt binnen de gerealiseerde IHD.

Verder zal, indien zich in het gebied soorten zouden vestigen van bijlage IV van de Habitatrichtlijn (dier- of plantensoorten van communautair belang die strikt te beschermen zijn) hier toch rekening mee moeten worden gehouden. Van bijzonder belang is in dat geval het verbod van art. 12, lid 1, d), van de Habitatrichtlijn op het beschadigen of vernielen van de voortplantings- of rustplaatsen van de in deze bijlage voorkomende diersoorten. In de Gentse kanaalzone zijn, met uitzondering van enkele vleermuissoorten, recent geen soorten van de bijlage IV van de Habitatrichtlijn waargenomen. Er zijn geen winterverblijfplaatsen gekend voor vleermuizen binnen de Gentse kanaalzone. Het oud bos op de Sidmar terreinen herbergt mogelijks een zomerverblijfplaats. Indien deze soorten er voorkomen, dienen deze te worden beschermd. Er kan worden gesteld dat het zeehavengebied quasi uitsluitend wordt gebruikt als foerageergebied voor bepaalde vleermuissoorten zijnde Dwergvleermuis, Laatvlieger, Gewone grootvleermuis en Watervleermuis en in de meer bosrijke omgeving ter hoogte van Sidmar

eveneens Franjestaart, Rosse vleermuis, Brandt's vleermuis - en Baardvleermuis. Daarom is het belangrijk om in het kader van de ecologische infrastructuur verbindingselementen te realiseren van en naar gekende verblijfplaatsen buiten het havengebied. Deze verbindingselementen kunnen worden gerealiseerd op allerlei stroken (bermen, reststroken, ed.). De precieze vorm en locatie van deze verbindingselementen dient te worden bepaald in kader van de connectiviteitsstudie zoals voorzien in actie LEB.3 van het ontwerp strategisch plan.

Randvoorwaarden

Het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen veronderstelt een doordachte ruimtelijke schikking van de natuurkerngebieden. Bij de afbakening dient te worden gestreefd naar een configuratie die de hoogste eco-efficiëntie haalt. Afbakenen van grote aaneengesloten robuuste kerngebieden is om deze reden van primordiaal belang om de negatieve randeffecten naar het gebied zoveel mogelijk te beperken.

Verder kunnen de instandhoudingsdoelstellingen slechts gerealiseerd worden binnen de vooropgestelde 205 ha aan specifieke habitats voor zover deze kwalitatief ingericht zijn en beheerd worden. Dit veronderstelt:

1. een gepaste inrichting zodat voor elk afzonderlijk habitatype de geschikte abiotische randvoorwaarden worden gecreëerd;
2. per habitatype een gepast beheer (ontwikkelingsbeheer gevolgd door een eindbeheer); en
3. het beperken van externe invloeden door bv. beheerafspraken en/of bijkomende inrichting.

Tenslotte moet er rekening mee gehouden worden dat de instandhouding op elk ogenblik moet verzekerd zijn. De mate waarin de instandhoudingsdoelstellingen zijn gerealiseerd, vormt het toetsingkader voor het adviseren van aanvragen voor vergunningen. Dit betekent dat de bestaande habitats of tijdelijk ingerichte natuurkerngebieden slechts kunnen aangesneden worden in de mate dat gelijktijdig en gelijkwaardig voorzien is in de vervanging ervan door tijdelijke of permanente natuurkerngebieden. Het is derhalve aangewezen een stappenplan, inclusief een aantal ontwikkelingsscenario's, te ontwikkelen voor het verleggen van de IHD van bestaande gebieden, eventueel over tijdelijke natuur(kern)gebieden, naar hun definitieve locaties binnen permanente natuurkerngebieden.

De scenario's

In hoofdstuk 2 van de studie zijn drie scenario's uitgewerkt om de instandhoudingsdoelstellingen te bergen. Een eerste gaat uit van een maximale berging binnen het zeehavengebied, de twee overige betreffen de locatie van de IHD in respectievelijk de Moertvaartdepressie op grondgebied Gent en de Kalevallei in Evergem.

Zoals hoger gesteld onder punt 1 van dit verslag worden de IHD voor de soorten van de bijlage I en voor de soorten die de 5 %- en 1%-norm overschrijden, gelet op de invulling dat het RSV geeft aan de EI, gewaarborgd in natuurkerngebieden, die *niet* behoren tot de ecologische infrastructuur van de haven. De doelstellingen gebaseerd op de compensatieplicht van verboden te wijzigen vegetaties kunnen eventueel wel binnen de ecologische infrastructuur worden gerealiseerd.

De bespreking van scenario 1 geeft een goed inzicht in de mogelijkheden van verscheidene locaties in het havengebied zelf om hetzij de bestaande natuurwaarden in stand te houden,

hetzij als tijdelijk/permanent kerngebied een taakstelling inzake instandhoudingsdoelstellingen op te nemen, hetzij als ecologische infrastructuur ingeschakeld te worden (o.m. voor de compensatie van verboden te wijzigen infrastructuur).

De ecologische infrastructuur, als ondersteunend netwerk cf. de functies dienstorder (zie punt 1), dient nog verder vorm te krijgen door bijkomend studiewerk. Naast het element connectiviteit tussen natuurkerngebieden dient aandacht te gaan naar de soorten van Bijlage IV van de Habitatrictlijn (enkele vleermuissoorten, zie pt. 'Besluiten aangaande de instandhoudingsdoelstellingen') en de soorten die op Vlaams niveau van belang zijn evenals deze die specifiek gebonden zijn aan de typische abiotische kenmerken van zeehavens, cf. soorten vermeld in hoofdstuk 2.2.2 van de studie.

Alle drie scenario's zijn vanuit natuuroogpunt valabele scenario's. Om de IHD op een duurzame wijze te realiseren, rekening houdend met het economisch ontwikkelingspotentieel van de Gentse Zeehaven, de versnippering van de natuurwaarden en het bestaand beleidskader (bv. ten aanzien van de multifunctionaliteit van de koppelingsgebieden) zal het noodzakelijk zijn om eveneens natuurkerngebieden buiten het zeehavengebied, doch in de onmiddellijke omgeving ervan, te lokaliseren. Zoals gesteld in de studie komen de Moertvaartdepressie en de Kalevallei hiervoor het best in aanmerking. Hier dient te worden gestreefd naar grote aaneengesloten natuurkernen die eventueel een bijdrage kunnen leveren aan de natuurlijke structuur op Vlaams niveau.

Aanbevelingen voor het vervolgtraject

Ruimtelijke vertaling van IHD in natuurkerngebieden en EI

Het is nodig over te gaan tot een duurzame ruimtelijke vertaling van de instandhoudingsdoelstellingen in natuurkerngebieden zowel binnen als buiten de haven als in permanente ecologische infrastructuur binnen de haven.

Binnen de haven komen ons inziens volgende gebieden in aanmerking om een taak op te nemen inzake instandhouding van natuurwaarden (incl. compensatie van verboden te wijzigen vegetatie): de koppelingsgebieden Doornzele noord en Rieme zuid voor de realisatie van moeras en 'niet vervuild stromend water'; Desteldonk noord voor moeras; Doornzele kanaalzone voor kaal zandig terrein. Callemansputte komt in aanmerking voor de realisatie van een natuurkerngebied voor de volgende habitattypes: open water, moeras en kaal zandig terrein. Kleinere gebieden en (lijnvormige) restgebieden in het zeehavengebied kunnen fungeren als stapstenen binnen de ecologische structuur.

Buiten het havengebied kunnen de IHD worden gerealiseerd in twee natuurkerngebieden, namelijk Kalevallei en Moervaartdepressie. Beide gebieden bieden de abiotische basis om de habitats open water, moeras en extensief landbouwgebied te herbergen. Voor Kalevallei bestaat reeds de juiste planologische context waardoor relatief sneller tot realisaties kan worden overgegaan. De Moervaartdepressie sluit ruimtelijk beter aan bij de natuurlijke structuur van bovenlokaal belang (Moertvaartdepressie in oostelijke richting is grotendeels VEN en habitatrictlijngebied). Omwille van deze laatste reden is het aan te bevelen om de Moervaartdepressie zwaarder te laten wegen in de realisatie van IHD dan het gebied aan de Kalevallei. De realisaties in de Moervaartdepressie komen in aanmerking als natuur van bovenlokaal belang.

In afwachting van de realisatie van een permanente ruimtelijke vertaling van de IHD zullen deze dienen gehaald te worden door te werken met tijdelijke natuur in de haven (zie twee punten verder).

Belang kwalitatief hoogstaande natuur

Het afbakenen alleen van 205 ha volstaat op zich niet om de IHD te halen: ten minste even belangrijk is de ruimtelijke schikking van de gebieden en de invulling die deze krijgen op het terrein. Een eerste belangrijk element is de wijze waarop de gebieden worden afgebakend. Bij de afbakening dient te worden gestreefd naar een configuratie die de hoogste eco-efficiëntie haalt. Afbakenen van grote aaneengesloten robuuste kerngebieden is om deze reden van primordiaal belang om de randeffecten naar het gebied zoveel mogelijk te beperken. Ten tweede dienen de deelgebieden (habitattypes) zelf aan een aantal kwaliteitseisen te voldoen om de vooropgestelde doelstellingen (bv. broedensiteiten en habitatontwikkeling) te halen. Dit betekent een gepaste inrichting, een gepast inwendig en uitwendig beheer (zie 4.5).

In functie van de Bruine kiekendief dient 90 ha een invulling 'extensieve landbouw' te krijgen door cohabitatie van natuur en landbouw. Het vooropgestelde landschapsecologische streefbeeld voor dit habitattype is een geperceleerd landschap opgebouwd uit een mozaïek van extensieve weilanden en hooilanden doorweven met kleine landschapselementen zoals rietkragen, houtkanten en (knot)bomenrijen. Door het aanbieden van gebruiksovereenkomsten (gratis gebruik onder voorwaarden van bemesting, inscharringsdata en -dichtheden, gebruik van bestrijdingsmiddelen, maaitijdstippen e.d.) aan landbouwers wordt een omvorming naar (extensief) weiland vooropgesteld. Creatie van brede sloten met rietkragen is belangrijk. De graslanden worden in die zin beheerd dat deze ook een kwalitatieve bijdrage vormt tot de instandhoudingsdoelstellingen. De daarbij opgenomen beheer voorwaarden zullen mogelijke landbouwactiviteit mee sturen.

Een ander permanent aandachtspunt betreft het invullen van een recreatieve ontsluiting op een manier die past binnen de ecologische draagkracht van het deelgebieden.

Tijdelijke natuur in de haven

De realisatie van permanente duurzame IHD binnen de EI en in de natuurkerngebieden binnen en buiten de haven is nog niet voor de nabije toekomst. In afwachting van de realisaties van de permanente IHD, zullen, met oog op het bereiken van een zo hoog mogelijke rechtszekerheid, de instandhoudingsdoelstellingen dienen te worden ondergebracht in een tijdelijke natuur binnen de haven. Naarmate realisaties van permanente ecologische infrastructuur en natuurkerngebieden plaatsvinden kunnen tijdelijke gebieden worden aangesneden. Hierdoor kunnen tijdelijke natuurkerngebieden verschuiven in de ruimte zolang echter ten allen tijde de totale instandhoudingsdoelstellingen worden behaald, rekening houdende met het eventuele voorkomen van soorten van de Bijlage IV van de Habitatrichtlijn én eventuele vestiging van nieuwe soorten (zie 3.1).

Zolang de IHD niet worden gehaald, zal naar aanleiding van nieuwe aansnijdingen van verboden te wijzigen vegetaties een individuele compensatie noodzakelijk zijn, voor zover de betrokken vegetaties niet hoeven te worden beschouwd als een 'structureel natuurelement' waarvoor de aanwijzing nodig is. Wat betreft de aantasting van het leefgebied van de vogels waarvoor die zone voldoet aan de criteria voor aanwijzing als SBZ-V, is, zolang het gebied niet is aangewezen als SBZ-V, artikel 4.4 op het gebied van toepassing. Dit laat in de Gentse

Kanaalzone geen wezenlijke aantasting toe van het leefgebied van vogels waarvoor die zone voldoet aan het criteria voor aanwijzing als SBZ-V. **Hieruit volgt het belang, voor alle op de haven betrokken actoren, van een snelle duurzame realisatie van de IHD in natuurkerngebieden.**

Met oog op een maximaal gebruik van de potentiële terreinen als tijdelijke natuur, is het van belang dat alle actoren in het havengebied collectief nadenken over de gronden die men kan ter beschikking stellen. Verder dient werk te worden gemaakt, binnen een duidelijk vooropgestelde timing, van de uitvoering van de compensaties die bij diverse stedenbouwkundige vergunningen als randvoorwaarde werden opgelegd doch die nog steeds niet zijn gerealiseerd (vbn. zijn ondermeer Volvo, Skaldenstraat, Ghent Coal Terminal, Skaldenstraat en Tower Automotive Belgium op de Ethylvlakte en Sidmar).

Habitattype 'Kaal zandig terrein' leent zich, gezien het voorkomt in de pioniersfase van de successie, bij uitstek voor realisatie als tijdelijke natuur op allerlei verstoorde gronden. Het artificiële karakter van dit habitattype maakt dat dit type beter thuishoort in de haven dan in een landschappelijk gaaf natuurkerngebied buiten de haven. Ook bestaande plassen en moerassen die niet onmiddellijk worden aangesneden kunnen nog bepaalde tijd dienst doen als tijdelijke natuur (ondermeer nieuw op te spuiten terrein). Net als de permanente IHD binnen de EI en de natuurkerngebieden zal het noodzakelijk zijn de gebieden voor tijdelijke natuur op een adequate manier te beheren in overleg met de betrokken actoren (privépartners, havenbedrijf...).

Overwinterende watervogels

Zoals reeds gesteld in punt 'Beoordeling van de instandhoudingsdoelstellingen' blijkt het belang van de dokken voor de overwinterende eenden waarvan 6 soorten de 1%-norm halen. Het is aangewezen om voor bepaalde dokken (bv. Rodenhuizedok) in de periode van half oktober tot half maart ervoor te zorgen dat er geen extra versturende activiteiten (éénmalige bouwwerken uitgevoerd van op het water , recreatieve vaart,...) plaatsvinden bovenop het reguliere havengebonden activiteit (worden als niet-versturend aanzien: laden en lossen, noodzakelijk watertransport, bouwen constructies op de kaaien...). De modaliteiten van dit principe worden best vertaald in een overeenkomst tussen het Gentse Havenbedrijf, AMT en het ANB.

Beheer van natuurgebieden en monitoring van de instandhoudingsdoelstellingen

Het vooropgestelde aantal hectare nodig om de IHD te halen valt of staat met de kwaliteit van de tijdelijke of permanente EI en de natuurkerngebieden. Deze dienen voldoende kwalitatief te zijn om de vooropgestelde broedensiteiten, waarop de vertaling naar oppervlaktes is gebeurd, te halen. Kwalitatief hoogstaande natuurkerngebieden betekenen een adequaat beheer op basis van een gedegen beheerplan. Een duurzaam beheer kan ons inziens enkel als alle gronden voor de realisatie van de natuurkerngebieden in eigendom zijn van een overheid en/of worden overgedragen (voor beheer) aan een overheid. Enkel op die manier bestaan garanties voor een gegarandeerd blijvend en goed beheer, de mogelijk om snel in te spelen op de resultaten van de monitoring én (bijgevolg) het effectief behalen van de IHD. Voor het beheer van de EI kan worden samengewerkt tussen diverse instanties. Om te kunnen evalueren of de IHD effectief worden behaald, dient een monitoringsprogramma te worden opgesteld. Het beheer en de monitoring wordt in analogie met andere havens best opgevolgd door een beheercommissie die als kerntaak 'het bewaken van de IHD' heeft.

4.2. Bossen en boscompensatie

Kaart 39: te compenseren bossen

Een aparte problematiek betreft de bossen van voor 1990 in de Gentse kanaalzone, in het bijzonder deze waarvoor geen goedgekeurd bosbeheerplan voor handen is. Dergelijke bossen vallen onder de compensatieplicht van het bosdecreet, ook wanneer zij in bebouwbare zones van woonkernen of bedrijventerreinen zijn gelegen, hetgeen voor een zestal hectaren in de kanaalzone het geval is (zie kaart 39). Sommige van deze bossen in bestemde bedrijventerreinen of zones voor infrastructuur bevinden zich op plaatsen waar zij waarschijnlijk als onderdeel van het ecologisch netwerk en de ecologische infrastructuur (stapstenen, verbindingen) en als buffers ook in de toekomst kunnen behouden blijven en het zinvol is dit te doen. Ongeveer de helft ervan echter is geïsoleerd gelegen en/of bemoeilijkt een optimaal en zuinig ruimtegebruik van de economische zones; een vervangende compensatie op plaatsen die de gewenste natuur- en bosstructuur ondersteunt is dan gewenst. Gelet op het kwalitatieve en gemengde karakter van de bestaande bossen geldt een compensatiefactor twee en dient ca. 6 ha compenserend bos te worden aangeplant.

Bij de verdere uitbouw en inrichting van het zeehavengebied kan bebossing een belangrijke rol en meerwaarde bieden in buffer- en parkgebieden. Voorts liggen er aansluitend bij het studiegebied heel wat mogelijkheden om de bestaande bosstructuur op de zandrug Maldegem – Stekene te versterken. Het is dan ook aan te bevelen om in de te ontwikkelen bosvisie eerder de nadruk te leggen op het benutten en realiseren van deze opportuniteiten, eerder dan op het al dan niet van kracht zijn of het al dan niet verlenen van een ontheffing van de boscompensatieplicht.

5. Leefbaarheid en onleefbaarheid

Achtereenvolgens wordt een overzicht gegeven van de resultaten van 2 studies over:

(5.1) leefbaarheid in de kanaaldorpen;

(5.2) onleefbaarheid van woninggroepen in bedrijventerreinen.

5.1. Leefbaarheid

WES, januari 1999, "ROM-Project Gentse Kanaalzone, Onderzoek kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten leefbaarheid van de woonkernen".

Kaart 40 Bevolkingsevolutie in de Gentse kanaalzone

Kaart 41 Woningkwaliteit en verbetering van de woningvoorraad in de Gentse kanaalzone

De leefbaarheid in de kanaalzone in 1999 verschilt per kern. Evolutie van de bevolking en kwaliteit en herwaarderingsgraad van de woningvoorraad geven er een indicatie van.

5.1.1. Algemene uitgangspunten

Volgende tabel geeft een overzicht van de aanwezigheid van minimale en aanvullende **gemeenschapsvoorzieningen en handelszaken** per dorp/wijk in 1999.

Tabel 10 *Overzicht minimale en aanvullende voorzieningen en handelszaken per dorp/wijk*

		Rieme	Doornzele	Kerkbrugge/ Langerbrugge	St.-Kruis- Winkel	Destel- donk	Klein- Rusland
Minimaal	(1) Kleuterklas	X	X	X	X	X	0
	(2) Klas lager onderwijs	X	X	X	X	X	0
	(3) Socio-culturele activiteit	X	0	X	0	0	X
	(4) Café	X	X	X	X	X	X
	(5) Bakker	X	(x)	X	X	X	0
	(6) Beenhouwer	X	X	X	X	0	0
	(7) Algemene voedingswinkel	X	X	X	X	X	X
	(8) Sportactiviteit	(x)	(x)	(x)	(x)	0	0
	(9) Postservice	0	X	0	X	0	0

Aanvullend	(10) Lokaal dienstencentrum	0	0	0	X	X	0
	(11) Bibliotheek	X	X	X	0	0	0
	(12) Bank/Verzekerings filiaal	X	X	0	X	X	0
Additioneel	(13) Dokter	X	X	0	X	0	0
	(14) Apotheker	X	X	X	X	0	0
	Score minimaal (7)	7	5,5	7	6	5	3
	Score maximaal (14)	11,5	11	9,5	11,5	7	3
	Inwonersaantal (ca.)	2250	1200 (a)	1150	1100	850	525

(a) statistische sectoren Doornzele, Doornzelehoeksken en Doornzelestraat

- X : volwaardig aanwezig (score 1)
(x): aanwezig maar onvoldoende (score 0,5)
0: niet aanwezig (score 0)

Een minimum aan voorzieningen en handelszaken moeten aanwezig zijn om een leefbare dorpsgemeenschap te hebben (V.D.Haeghen & Pattyn). Uit het voorbereidend onderzoek en groepsgesprekken blijkt dat de aanvullende voorzieningen belangrijk worden geacht om het minimale niveau aan te vullen. De additionele aanwezigheid van een dokter en apotheker in het dorp versterkt dit pakket.

Vanuit deze analyse kunnen volgende aanbevelingen worden geformuleerd:

- bij voorkeur de gemeenschapsvoorzieningen die behoren tot het minimale voorzieningenpakket in het dorp zelf versterken (o.a. wegens vervoers-afhankelijkheid van ouderen);
- bereikbaarheid van aanvullende diensten in nabijgelegen dorpen verzekeren door veilige fietsverbindingen en basisaanbod openbaar vervoer.

Aan een voldoende (toekomstige) leefbaarheid van de **woonkernen** kan voldaan worden als volgende ruimtelijke concepten/principes uitgewerkt worden bij de ruimtelijke organisatie en inrichting van de Gentse Kanaalzone :

1. Zicht op het buitengebied

- Behouden van het contact en uitzicht op de landelijke omgeving (buitengebied)
- Landelijke open ruimte zo kwalitatief en kwantitatief mogelijk laten doorlopen tot rond de dorpen
- Goede verbindingen (zacht verkeer) met landelijke omgeving open houden
- Zicht van het dorp op landelijke omgeving behouden en versterken
- Vermijden dat R4 een barrière wordt

2. Versterkte wooncentra

- Versterking van de wooncentra volgens de schaal van het dorp (nieuwe woongelegenheden)
- Gefaseerd aansnijden van bestaande woongebieden aan de rand van de dorpen in samenhang met de uitbouw van koppelingsgebieden/(effectieve) bufferzones

3. Ontsloten dorpen

- Voorzien van een goede ontsluiting van het dorp naar de omliggende dorpen en steden. In het bijzonder veilige fietsverbindingen en kwalitatief openbaar vervoer
- Woonkernen vrij houden van economisch verkeer maar bewoners goede toegang verlenen tot nabije werkplaats in het havengebied

4. Levendige dorpscentra/pleinen

- Aanvullen van ontbrekende gemeenschapsvoorzieningen, sport- en spelaccommodatie in de centra
- Kwaliteitsverhoging van het openbaar domein
- Behoud en versterking socio-economische basis voor basisschool en handelsvoorzieningen
- (Goede ontsluiting naar aanvullende verzorgingscentra)

5. Gebufferde dorpen

- Effectieve bescherming van de industriële activiteiten door een doelgerichte inrichting (landschapsbouw) en maximalisatie van bufferzones en koppelingsgebieden voor deze functie

6. De deur naar de haven op een kier

- Uitbouw contactzone dorp/haven (kop van de dorpen)
- Sluis voor scheiding van verkeer
- Goede woon-werkverbinding
- Dorp versterken als een aparte entiteit, leefkamer, in het havengebied

Koppelingsgebieden moeten de hinder van de bedrijven t.o.v. het wonen afschermen, zonder zelf veel bijkomende hinder te veroorzaken. Bovendien moeten zij bruikbaar zijn, een bijdrage leveren, een betekenis hebben voor ofwel het wonen, ofwel bedrijvigheid en liefst voor allebei. Vanuit het wonen zijn volgende *criteria* geformuleerd:

- inrichting zorgt (mee) voor visueel scherm voor bedrijfsinstallaties;
- inrichting weert (mee) het geluid, het stof, de geur uit bedrijvzones;
- is functioneel bruikbaar voor bewoners, bedrijfjes of handel en diensten uit de woonkern;
- zorgt voor extra levendigheid in het dorp en voor potentiële klanten voor de winkels en horeca in het dorp;
- verhoogt het imago (en de bekendheid) als woonkern;
- zorgt (mee) voor een aantrekkelijke overgang vanuit de woonkern naar het naastliggend gebied. Indien de functie(s) een groot aantal bezoekers aantrekt moet het aanvaardbaar zijn de ontsluiting voor auto's doorheen de bedrijvzone te leggen.

Tot slot kunnen volgende specifieke kwaliteitsobjectieven worden geformuleerd:

1. voor het wonen:

- bij dorpsuitbreidingen mag de afstand van de woonbebouwing tot de industrie niet verder worden verkleind

- herlocalisaties en de eigen bevolkingsontwikkeling geven samen een woningbehoefte van ca. 300 woningen
- Gezien de specifieke problemen van de kanaalzone is de bouw van 50 sociale woningen (dus 50 van de 300) wenselijk: Desteldonk (5), St. Kruis Winkel (10), Evergem (25), Zelzate (bij ingang Klein Rusland).

2. voor het openbaar domein

- kwaliteit openbare ruimte van de dorpslinten: sluisen voor vrachtverkeer
- verkeersdruk en geluidsniveau in de dorpslinten: 30 km/uur, in combinatie met voorgestelde dwarsprofielen en voor geluidsniveau's: zie VLAREM
- bedrijvigheid in de dorpslinten: behoud/uitbreiding bestaande en nieuwe bedrijvigheid toetsen aan de bepalingen van het gewestplan ((landelijk) woongebied en koppelingsgebied), de geluidsniveau's: zie VLAREM
- in de dorpsranden (ruime koppelingsgebieden bv. Rieme-zuid, Doornzele-Noord): behoud van zicht op het (agrarisch) landschap; uitbreiding kavelgrensbeplantingen; directe buffering tegen de industrie: effectieve bufferzone van min. 20 en max. 50m; indien de beschikbare ruimte kleiner is dan 100 m: integrale bebossing (evt. behoud kleinere tuinbouwbedrijven).
- wat de grote infrastructuur betreft: inpassing grote infrastructuur door aanplant transparante boomstructuur; zicht op het landschap (onder de bomen door); historische wegstructuur beplanten met eiken of lindes; bij de dorpen: geluidswal zo veel mogelijk integreren in parkaanleg; geluidsbermenplan in samenhang met het landschapsplan voor de R4- oost en west.

5.1.2. Invulling van leefbaarheid per wijk/dorpskern

Per dorp/wijk worden de aandachtspunten "verbeterpunten en ruimtelijke kwaliteitsobjectieven" gegeven, de bestaande en gewenste ruimtelijke structuur aangereikt. Dit wordt aangevuld met een aantal specifieke uitwerkingen. In hetgeen volgt werden er hiervan een beperkt aantal geselecteerd uit de uiteindelijke studie.

Desteldonk

kaart 42 - bestaande ruimtelijke structuur Desteldonk

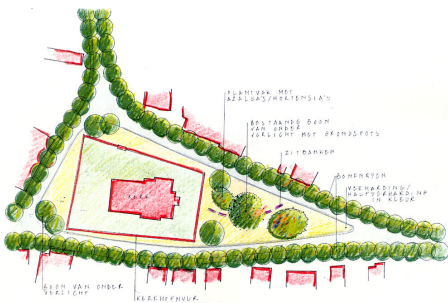
kaart 43 - gewenste ruimtelijke structuur Desteldonk

Aandachtspunten voor Desteldonk zijn:

- goede ontsluiting met Lochristi en Oostakker (sociaal verkeer). Betere openbaar vervoersverbinding met Gent (Dampoort);
- effectieve buffering;
- contact met buitengebied;
- vermindering lawaai- en stofhinder;
- zaal voor socio-culturele activiteiten;
- verhogen van verkeersveiligheid in de hoofdstraat;
- afwegen hoe sterk het draagvlak van het dorp kan vergroot worden (nieuwe woongelegenheden).

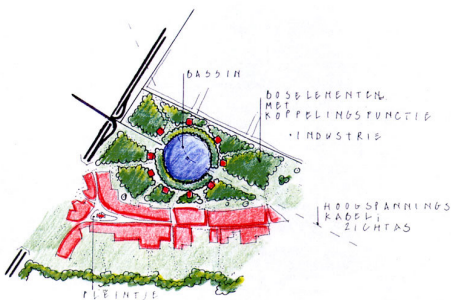
Uitwerkingen

figuur 34 – inrichtingsvoorstel kerkplein Desteldonk



De kwaliteitsverbetering rond het kerkplein van Desteldonk moet vooral gezocht worden in het verminderen van de dominantie van de brede verhardingen. Daarnaast kan de kerk en het kerkhof meer in beeld worden gebracht door het parkje achter de kerk een minder besloten karakter te geven. Het totale gebied kan sterker als eenheid overkomen.

figuur 35 – inrichtingsvoorstel koppelingsgebied Desteldonk-nord



In het koppelingsgebied Desteldonk-nord wordt de behoefte aan een visuele afscherming van het dorp ten opzichte van de industrie gecombineerd met de integratie een waterbassin, waar ook een behoefte voor bestaat, in het tussenliggend groengebied. Langs de weg rond het bassin zijn locaties voor bedrijfszetels, evt. mogelijkheden voor verenigingsleven aanwezig. Ruimtelijk en functioneel wordt het gebied aan de Rodenhuisetunnel gekoppeld.

St.-Kruis-Winkel

kaart 44 - bestaande ruimtelijke structuur Sint-Kruis-Winkel

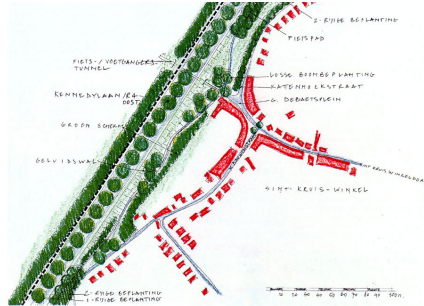
kaart 45 - gewenste ruimtelijke structuur Sint-Kruis-Winkel

Aandachtspunten voor Sint-Kruis-Winkel zijn:

- goede ontsluiting met Lochristi en Oostakker (sociaal verkeer). Betere openbaar vervoersverbinding met Gent (Dampoort);
- effectieve buffering;
- contact met buitengebied;
- vermindering lawaai- en stofhinder;
- sportvoorzieningen;
- zaal voor socio-culturele activiteiten;
- verhogen van verkeersleefbaarheid in de hoofdstraat;
- afwegen hoe sterk het draagvlak van het dorp kan vergroot worden: bijkomend voorzien van woongelegenheden, bij voorkeur langsheen de dorpsstraat (ten oosten van het centrum).

Uitwerkingen

figuur 36 – inrichtingsvoorstel westelijke rand Sint-Kruis-Winkel



Bij de inkom van Sint-Kruis-Winkel bestaat er de potentie een pleintje in te richten door het versmallen van brede asfaltvlakken. Het realiseren van één enkel verblijfsgebied is aangewezen.

De landschappelijke inpassing van de westelijke rand van St.-Kruis-Winkel aan Kennedylaan vraagt een groenstrook ten westen van R4: bomen met onderbegroeiing,

lijnbeplanting langs oostzijde R4 wordt onderbroken en het steil talud (geluidswerend) gaat over in breder parkgebied (bomenweide met vloeiend reliëf) t.h.v. St.-Kruis-Winkel. Er komt een plein met keerruimte op het einde van de dorpsstraat en van hieruit zijn er zachte verkeersverbindingen parallel met R4. Een voet/fietstunnel onder R4 gaat naar de haven (hoogwaardige architectonische kwaliteit van toegang en vormgeving). Ten noorden van St.-Kruis-Winkel: landschap met meer open karakter.

Kerkbrugge/Langerbrugge

kaart 46 - bestaande ruimtelijke structuur Kerkbrugge / Langerbrugge

kaart 47 - gewenste ruimtelijke structuur Kerkbrugge / Langerbrugge

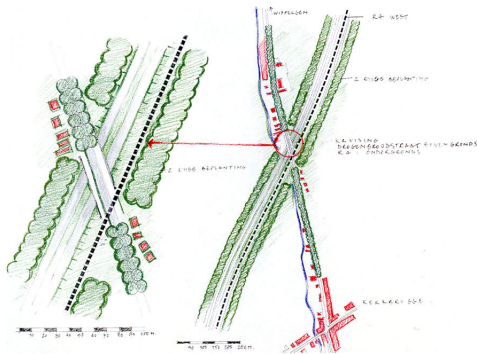
Aandachtspunten voor Kerkbrugge/Langerbrugge zijn:

- goede ontsluiting met Evergem (sociaal verkeer);
- effectieve buffering;
- behoedzame aansnijding woongebied in samenhang met uitbouw bufferzone ten noord-oosten van het dorp;
- verhogen verkeersveiligheid Langerbruggestraat;
- speelvoorzieningen voor kinderen.

Uitwerkingen

De kwaliteit van het schoolplein Langerbrugge eenvoudig worden verbeterd door de aanbreng van solitaire bomen. Kwaliteitsverbetering rond hoogspanningsmasten vraagt een grote dosis creativiteit. Bij de inkom van Langerbrugge is een verkeerssluis voor vrachtwagens voorzien. Herinrichting van Kluzensesteenweg-Langerbruggekaai (naar 6m) is aanbevolen. De verbinding voor fietsers en voetgangers naar het veer is essentieel.

figuur 37 – inrichtingsvoorstel verbinding naar Wippelgem met kruising R4



Voor de leefbaarheid van Kerkbrugge en Wippelgem is een visuele relatie en comfortabele voet/fietsverbinding tussen Kerkbrugge en Wippelgem noodzakelijk, gelijkgrondse verbindingssassen (R4 insleuven) zijn aangewezen. Elementen in het ontwerp zijn laanbeplanting als één rij langs beide zijden en over de gehele lengte van de weg, een doorlopende haag tussen voet/fietspad en de weg over de brug, een eenduidige materiaalkeuze voor de weg met

voet/fietspaden en hoogwaardige architectuur van brug, relingen en verlichting.

Doornzele

kaart 48 - bestaande ruimtelijke structuur Doornzele

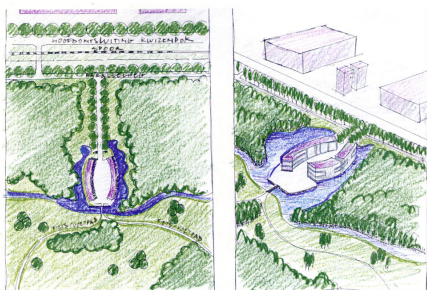
kaart 49 - gewenste ruimtelijke structuur Doornzele

Aandachtspunten voor Doornzele zijn:

- goede ontsluiting met Evergem (sociaal verkeer) en kanaalzone (woon-werk), behoud van het veer voor fietsers, verbetering openbaar vervoer met Gent en Zelzate;
- behoud en versterking ruimtelijke kwaliteit en verkeersleefbaarheid Doornzeelse-straat;
- zaal voor socio-culturele activiteiten;
- effectieve buffering;
- behoedzame aansnijding woongebied in samenhang met uitbouw bufferzone ten zuiden van het dorp;
- verbetering kwaliteit openbaar domein dorpsstraten en dries;
- (ontsluiting Zuid-Ledeplein vanuit Doornzele).

Uitwerkingen

figuur 38 – inrichtingsvoorstel nieuwe kasteelparken Doornzele



Doornzele-noord kan, analoog aan het gebied "De 12 roeden" worden uitgebouwd als koppelingsgebied met parkachtig karakter. De zuidelijke ontsluitingsweg met monumentale laanbeplanting Kluizendok vormt de noordelijke begrenzing van het gebied en zorgt voor ontsluiting van het gebied. 2 à 3 nieuwe "kastelen" (22 ha bos aan te planten) fungeren als (hoofd)zetels van bedrijven uit het Kluizendok (kantooractiviteit). De oprijlaan is met de

hoofdontsluitingsweg van het Kluizendok verbonden. Fiets- en wandelpaden verbinden Doornzele-dorp met het Kluizendok. De zone tussen Doornzele-dorp en Molenvaardeken krijgt grotendeels een open parkachtig karakter, met kleine bos- en boomgroepen. De sporenbundel Kluizendok wordt voldoende afgeschermd van de woningen, ondermeer door aan te planten bos (10 ha).

Doornzele-zuid heeft een meer bosachtig karakter als afscherming tegen industrie en Rodenhuisetunnel. Bestaande landbouwwegen zorgen voor de ontsluiting van het gebied. Tussen bos en dorp is er een open zone voor landbouw op beperkte schaal.

Andere aandachtspunten in Doornzele zijn de logische beëindiging van de monumentale dries en het tot stand laten komen van de relatie tussen het kanaal, de kanaalrandzone en deze dries.

De dominantie van het westelijk aansluitingscomplex op R4-west moet worden gebruikt als vormgevend element. Het is aangewezen hiervoor door een architectuurwedstrijd een origineel ontwerp te maken. Het accentueren van de open valleistructuur van het Molenvaardeken en een opgroeiend bos ter afscherming van Doornzele van infrastructuur en bedrijventerrein Kluizendok zijn elementen die, naast de leesbaarheid van het complex, hierbij moeten worden in acht genomen.



Rieme

kaart 50 - bestaande ruimtelijke structuur Rieme

kaart 51 - gewenste ruimtelijke structuur Rieme

Aandachtspunten voor Rieme zijn:

- verkeersleefbaarheid van de hoofdstraat, verbinding met Ertvelde;
- speelvoorzieningen voor kinderen;
- contact met het buitengebied;
- effectieve buffering;
- duidelijkheid over Callemansputte.

Uitwerkingen

De dorpskern van Rieme krijgt een kwaliteitsimpuls door een herinrichting van de centrale dorpsweg. Specifiek bestaan potenties voor de herinrichting van het driehoekig pleintje aan het einde van de weg, dat door afsluiten van de doorgaande route meer in de luwte van de woonkern komt te liggen.

In het koppingsgebied Rieme-zuid (ca. 185 ha) wordt een open ruimte rondom de Avrijevaart voorgesteld en verdichting rond Rieme met boselementen (ca. 42 ha) met ertussen open ruimten en aan het Kluizendok een brede boomsingel (ca. 15 ha) voor de landschappelijke inpassing van bedrijven. Een fiets- en wandelverbinding tussen Rieme-dorp en Kluizendok is voorzien.

figuur 39 – inrichtingsvoorstel park oostzijde Rieme



Specifiek voor Rieme is er echter het park aan de oostzijde die de relatie tussen Rieme en het water benadrukt. Karaktervolle woningen met uitzicht op het kanaal krijgen een gemeenschapsfunctie (bv. horeca) verbonden met een nieuw multifunctioneel gebouw op verhoging bv. museum. Tussenin is er de vrachtwagensluis in de toegangsweg vanaf het kanaal, overbrugd voor fietsers en voetgangers. Verder zijn er de beëindiging Avrijevaart in

parkgebied: boomweide met trapveldjes, glijheuvelds en speelgelegenheid.

De leefbaarheid van Rieme is bepaald door een goede verbinding met Ertvelde. Een visuele relatie en een comfortabele voet/fietsverbinding is noodzakelijk. In het ontwerp wordt uitgegaan van een ingesleufde R4. Elementen in het ontwerp zijn: over de hele weg tussen Rieme en Ertvelde een bomerij, gecombineerd met haag die afscheiding vormt tussen voet/fietspad en de weg en hoogwaardige architectuur van brug, relingen en verlichting.

Klein Rusland

kaart 52 - bestaande ruimtelijke structuur Klein Rusland

kaart 53 - gewenste ruimtelijke structuur Klein Rusland

Aandachtspunten voor Klein Rusland zijn:

- beperkte bijkomende (sociale) woongelegenheid en opwaardering van het bestaand patrimonium;
- versterking van de sociale infrastructuur: sociale voorzieningen, buurtcontactpunt, kinderopvang, speelterrein;
- busverbinding tot in de wijk;
- veiliger fietsverbinding met Zelzate;
- onderhoud en verbetering openbaar domein.

Uitwerkingen

figuur 40 – inrichtingsvoorstel toegang Klein-Rusland



Er wordt voorgesteld de aandacht en de middelen aan te wenden voor de wijk als geheel in plaats van zich te richten op één wijkparkje. Dit betekent in de eerste plaats het vormgeven van de randen van de wijk. Door middel van boomweides en sigels kan de wijk een fraaie groene omkadering krijgen.

Klein Rusland ligt geïsoleerd tussen tunnelingang, gipsbergen en kanaal. Door nieuwbouw met woningen en een gemeenschapsvoorziening bij de toegang tot

de wijk aansluitend bij een bestaande woning kan dit geheel een bescheiden poortfunctie tot de wijk vervullen. Door deze investering in nieuwbouw naast deze in het openbaar domein, kan het geloof in de wijk worden hersteld.

5.1.3. Leefbaarheid in de wijken van de stad Gent

Door de stad Gent werd in de loop van 2005 een enquête uitgevoerd bij een representatief aantal inwoners van alle wijken van de stad Gent. Hierin werd de subjectieve beleving van de leefbaarheid in de eigen buurt bevraagd. De vragenlijst bevatte ook een uitgebreid luik met vragen over hinder. Van de geluids-, geur-, licht- en stofhinder werden telkens het voorkomen, de evolutie in de voorbije periode en de belangrijkste hinderbronnen bevraagd.

De resultaten van dit onderzoek zijn te raadplegen op de website van de stad Gent (www.gent.be).

5.2. (On)leefbaarheid van woninggroepen in bedrijventerreinen

Studiegroep Omgeving, juli 1996, "(On)leefbaarheid van woninggroepen in bedrijventerreinen" in bijlage Concept-Streefbeeld.

5.2.1. Aanleiding

kaart 54 – overzicht woninggroepen in (potentiële) bedrijventerreinen (situatie 1996)

kaart 55 – overzicht te verwijderen woninggroepen (situatie 1996)

Ter onderbouwing van de keuzen in het Concept-streefbeeld is de situatie van de kleinere woninggroepen in en rond de kanaalzone per 1/12/95 geanalyseerd en geëvalueerd. Een aantal van deze woninggroepen, in het zuiden van het gebied, zullen later vanuit de inzichten van het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied buiten het zeehavengebied en het werkterrein van het Strategisch plan worden gelegd. De woninggroep aan Doornzeelsestraat komt later door de gewestplanwijziging buiten bestemd bedrijventerrein te liggen. **Om de coherentie van de toenmalige evaluatie te bewaren worden deze woninggroepen toch in navolgende tabellen en conclusies vermeld.**

5.2.2. Inventaris

Onderscheid wordt gemaakt tussen woningen, gelegen in reeds ontwikkelde bedrijvenzones en woningen in gebieden die op termijn (volgens gewestplan) daartoe ontwikkeld kunnen worden. Uit waarneming ter plaatse worden indicaties gegeven over de woningkwaliteit, leegstand en niet-woonfuncties.

De actuele aantallen woningen in de betreffende woninggroepen verschillen van de opname in 1995 en zijn vermeld in het hoofdbundel.

Tabel 11: aantallen en kwaliteit van woningen in reeds ontwikkelde bedrijvenzones (toestand 1/12/95)

nr.	ligging	aantal woon- gebou- wen	leeg- stand	woningkwaliteit				andere functies / opmerkingen
				goed	behoor- lijk	behoeft reno- vatie	slecht	
Gent								
0	Afrikalaan-west	5	-	5				-
1	Afrikalaan-oost (zuidelijke helft)	12	3	8	-	1	3	2 cafés, kerk, wijkcultureel centrum
2	Lourdeshoek	48	4	ca. 20	ca. 20		8	geen te koop / 2 in renovatie
3	Veeweg	2	-	2				bijna idyllisch
4	Langerbruggestraat	30	-	ca. 25	ca. 5	-	-	1 cafe, 1 garage / vele panden gerenoveerd

5	Terdonk/ Knippegroen	57	11	15	24	15	2	14 in gebruik als bedrijfspan 1 te koop	
6	Wiedauwkaai-zuid	19	4	12		5	2		
7	spoorweg	3	-		3				
8	Limbastraat + rand Wiedauwkaai	95 + 7	9	36 + 7	22	25	12	4 te koop / 1 cafe, 1 kerk, 1 winkel, 1 resto / levendige volksstraat	
9	Wiedauwkaai-noord	15	1		ca. 8	6	1		
10	Zeeschipsstraat	14	-	14				drukke weg	
11	Pantserschipstraat	43	1	33	3	6	1	4 te koop / 2 mooie gehelen / drukke weg	
12	Kluzensesteenweg	11	2	6		3	2	drukke weg	
13	Langerbrugge-eiland	15	1	8	6		1	1 cafe / jachthaven	
14	Langerbruggekaai	9	-	5		4		drukke weg / reserv. tunnel	
15	Kuhlmannlaan	7	6	1	4		2	drukke weg	
16	Speistr/Wijmenstr	45	-	41		4			
Evergem									
17	Brugsesteenweg	8	-	4		2	2	2 cafes	
18	Gentweg	7	-	6	1			2 cafes	
19	Puinenstraat/ Bom- bardementstraat	18	1	3	14		1	1 cafe, 1 winkel / dorpsrand	
totaal		470	43	251	110	70	37		

Tabel 12: aantallen en kwaliteit van woningen in potentiële bedrijvzones (toestand 1/12/95)

nr.	ligging	aantal woon- gebouw en	leeg- stand	woningkwaliteit				andere functies / opmerkingen
				goed	behoor- lijk	behoeft reno- vatie	krot	
Gent								
21	Sprendonkstraat (Moervaart-zuid)	3	3				3	
22	Keurestraat (Moerv-z)	12	1	9			2	1 hoeve-won. / nieuwbouwen/ 1 recup.bedrijf zeer rustig
23	Wondelgemse	16	-	11	4	1		

	Meersen						wonen / stadsrand- recreatie	
24	Kluzendok	7	-	2	5			
	Evergem							
25	Rabot (Durmestr)	32	-	ca 20	ca. 12		tuinwijkstraat	
26	Westbeke/Overdam	26	1	16	9	1	zeer rustig	
27	Doornzeelsestraat	93	6	49	36	4	4	1 café, woon- inrichter, schrootbedrijf, 2 hoeve-won.
28	Doornzelehoekske	17	-	12	5			nieuwe in opbouw
29	Zandeke	89	-	72		16	1	1 cafe, 4 kmo's / paar heel mooie huizen
30	Lage Avrije	8	-	8				
31	Assenedestraat	37	2	30		6	1	1 nieuwe bedrijfsloods, 3 hoeve-won.
32	Puttewegel (noord)	9	1	4	2	3		1 nieuw houtbedrijf, 4 hoeve-won.
33	Puttewegel (zuid) / Callemansputtestraat	6		6				1 hoeve-won.
	Zelzate							
34	Callemansputte	13	1	12			1	1 planten- kwekerij
totaal		368	15	251	73	32	12	

5.2.3. Conclusies uit de inventaris

Op twintig verschillende plaatsen bevinden zich eind '95 kleinere of grotere reeksen woningen in gebieden met een industriële activiteit. In totaal betreft het ca. 470 woongebouwen. Zeer opvallend hierbij is dat op enkele uitzonderingen na, de woningen op al deze plekken goed onderhouden en behoorlijke of goede kwaliteit zijn, dat er weinig leeg staat en weinig te koop of te huur is en dat er vrij veel panden de voorbije decennia zijn gerenoveerd. Ondanks de verkeersdruk die op vele van deze plaatsen aanwezig is en de hinder van geluid, geur en stof die er waarschijnlijk ook geregeld voorkomt, zijn dit geen aftakelende woonbuurtjes; ze hebben het voorkomen van woongehelen waar bewoners graag wonen.

In een aantal van deze plaatsen zijn duidelijk ook diensten (café, restaurant) aanwezig die ook door havengebruikers en -bezoekers worden bezocht (Afrikalaan, Langerbruggestraat, Limbastraat, Langerbrugge-eiland, Brugsesteenweg, Gentweg, Puinenstraat.

De enkele woongehelen waar aftakeling en achteruitgang wel duidelijk merkbaar zijn, zijn Terdonk/Knippegroen, Wiedauwkaai-zuid en de hoek Kulhmannlaan/Riemekaai.

Op een twaalfstal plaatsen in de Kanaalzone bevinden zich reeksen woningen in gebieden die volgens het (gewijzigde) gewestplan in de toekomst voor industriële activiteiten in gebruik kunnen worden genomen. In totaal betreft het ca. 370 woongebouwen, waarvan een aantal in werkende hoeden zijn gelegen. Het merendeel van deze woongebouwen bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Evergem.

Ook in al deze plekken zijn de meeste woningen goed onderhouden en van behoorlijke of goede kwaliteit. Aan vrij veel panden zijn thans of de voorbije decennia renovatiewerken uitgevoerd/in uitvoering. Er staan nauwelijks panden leeg.

5.2.4. Criteria voor afweging van de toekomst van deze woningen

Volgende criteria kunnen gehanteerd worden bij deze afweging tussen enerzijds behoud en opwaardering (initiatieven voor een grotere leefbaarheid) of anderzijds verwijdering van de woninggroepen in de bestaande en in nieuwe bedrijvzones.

Voor de afweging over woninggroepen in bestaande bedrijvzones :

- te verwachten blijvende (hoge) verkeersdruk;
- te verwachten blijvende hinder van de omliggende bedrijven;
- de potentie om een overgangsgebied tussen een aantrekkelijk woninggeheel en de bedrijventerreinen errond te realiseren;
- de potentie die verwijdering van de woninggroep geeft voor omliggende of nieuwe bedrijven (bijkomende oppervlakte, enige en noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheid, goede ligging, strategische plek);
- de woningkwaliteit, het hoge aandeel krotten en leegstand;
- de kleine omvang en het geïsoleerde karakter van de woninggroep;
- de woninggroep is onderdeel van een groter geheel van woon- en stedelijke functies dat het gehele gebied mee structureert.

Voor de afweging over woninggroepen in of nabij nieuwe bedrijvzones:

- vooreerst het algemene gegeven van de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen (zie bijlage C5), afhankelijk van het concentratiebeleid binnen de regio, van de realiseerbaarheid van verontreinigde sites, ... ;
- de potentie die verwijdering van de woninggroep geeft voor omliggende of nieuwe bedrijven (bijkomende oppervlakte, enige en noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheid, goede ligging, strategische plek);
- de woningkwaliteit, het hoge aandeel krotten en leegstand;
- de kleine omvang en het geïsoleerde karakter van de woninggroep;
- de woninggroep is onderdeel van een groter geheel van woon- en stedelijke functies dat het gehele gebied mee structureert;
- de nood aan specifieke haventerreinen (op die plek);
- de noodzaak van die plek voor nieuwe cruciale infrastructuur;
- de levensvatbaarheid van bestaande (landbouw)bedrijvigheid of andere functies;
- bij een naastgelegen nieuw bedrijventerrein: de aanwezigheid van een natuurlijke grens met een voldoende overgangsgebied tot de woninggroep.

5.2.5. Toepassing van deze afwegingscriteria

In volgende tabellen worden deze criteria op de situatie van de verschillende woninggroepen toegepast en wordt per woninggroep een eindconclusie aangegeven. Volgende codes worden hierbij gehanteerd :

B: argument voor behoud/opwaardering;

- : voor criterium van geen tel, niet aanwezig, neutraal;

V: argument voor verwijdering;

VV: zeer sterk argument voor verwijdering.

Tabel 13: afweging (on)leefbaarheid woninggroepen in bedrijvzones (toestand 1/1/95)

Woninggroepen in bestaande bedrijvzones

woninggroep	blijv. verkeersdruk	potentie bedrijven terrein	potentie overgangszone	blijv. hinder industrie	krotten, leegstand	deel van grotere structuur	grootte, isolément	conclusie
0.Afrikalaan-west	V	- (evt. kantoor)	V	V	B	-	V	V
1.Afrikalaan-oost	V	-	V	-	-	V (concentratie)	V	V
2.Lourdeshoek	-	V (strat. ligging)	V	V/VV	B	-	-/V	V
3.Veeweg	-	-	B	V	B	-	V	V
4.Langerbruggestraat	B tot V, fiets- of autoveer	V/VV	B	?/V	BB	-	V	V
5.Terdonk/Knipp.	B tot -, fiets- of autoveer	V/VV	-	-/V	-/V	V	V	V
6.Wiedauwk-zuid	V	-	V	?/V	V	-	V	V
7.Wiedauwkaaispoorweg	B	-/V (afwerking rand)	B	?/-	B	-	V	V

woninggroep	blijv. verkeersdruk	potentie bedrijven terrein	potentie overgangszone	blijv. hinder industrie	krotten, leegstand	deel van grotere structuur	grootte, isolément	conclusie
8.Limbastraat	B	-	B	?/V	-	-	-, gemeenschap	B
9.Wiedauwkaai-n	V	-	-/B	?/-	-/V	B	B	B
10.Zeeschipstraat	V	-/V (ligging aan weg)	B (bos)	-	B	-/B (gemeendgscharniergebied)	- (bij woonlob / overweg)	B
11.Panterschipstraat	B, mits reorgan.	-/V	B (bos)	-	west BB oost -/V	-/B (gemeendgscharniergebied)	- (bij woonlob / overweg)	west B oost V

12.Kluisenstwg	B, mits nieuwe verkeers structuur	-	B (bos, buizen onder- gronds)	?/-	-/V	B (band K/L met water)	-	B
13.Langerbrugge- eiland	B tot V, fiets- of autoveer	-	B	?/-	B	B (band K/L met water)	-	B
14.Langerbruggekaai	V	-	B	?/-	-	VV (tunnel)	V	V
15.Kuhlmannlaan	V	-/V, reorgan.	B	?/-	V	V (reorg bedrijv.)	V	V
16.Speistraat/ Wijmenstraat	-	-/V (aan weg)	B	-	BB	-	-/V	B
17.Brugsestwg	pleintje - stwg V	-	B	-	pleintj B stwg V	-	-, toe- gang Bel	pleintj B stwg V
18.Gentweg	B, mits reorgan.	V (aan water)	B	?/-	B	B (band K/L met water)	-	B
19.Puinenstr/ Bombardementstraat	B, mits reorgan.	-, elders in reorg.	B	?/V	B	B, dorps rand	-	B

Woninggroepen in nieuwe bedrijvzones

woninggroep	nood aan bedrij vent.	speci- fiek haven terr.	nodig v. infr astruc turen	potentie nieuw bedrijven terrein	aan- deel krotten	deel van grotere struc- tuur	groot- te / isole ment	grens , over- gangs zone	leven svatb. best. funct.	con- clusie
21.Sprendonk- straat	V	-	-	V, water	VV	-	V	-	-	V
22.Keurestr	?/-	-	-	-	B	B, grens landbou wgeb.	-	B	B	B
23.Wondelg. Meersen	V	-	-	-	B	B, stadsra ndrecre atiegebi ed	-	B	B	B
24.Kluisen-dok	V	VV	V	VV	B	V	-/V	-	B	V
25.Rabot	-	-	-	-	B	-	-	B	-	B
26.Westbeke / Overdam	?/V	-	-	V, aan water	B	B, Ka- levallei	-	B	B	B
27.Doornezeel- sestraat	?/V	-	V (deeltj e)	-	B	B, toegang Doornz.	-/B	B	-	B
28.Doornezelehoek sken	V	-	V, deels	V, aan spoor	B	-	-/V	B	-	V
29.Zandeke	?/V	-	V, deels	V, spoor haven	-/B	-	-/B	-	-/B	V

30.Lage Avrije	V	-	-	V, spoor haven	B	-	-/V	nabij) -/V	?/B	V
31.Assenedestraat	?/V	-	-	V, spoor	-/B	-/B,	V	B	B	B of V, afh. van nood
32.Puttewegeloord	?/V	-	-	V (N49)	-/B	B,	V	B	B	B of V, afh. van nood
33.Puttewegeloord	?/V	-	-	-	B	B,	V	B	B	B
34.Callemansputte	?/V	-	-	V (N49)	B	-/B,	V	B	B	B of V, afh. van nood

5.2.6. Conclusie

Voor een aantal woninggroepen in de bestaande industriezones weegt het geheel van de criteria door naar verwijdering. Deze zijn Afrikalaan-west en -oost (het zuidelijke deel van de straat, 17 woningen), Lourdeshoek (48 won.), Veeweg (2 won.), Langerbruggestraat (30 won.) Terdonk/Knippegroen (57 won.), Wiedauwkaai-zuid en -spoorweg (22 won.), oostkant Pantserschipstraat (6 won.), Kuhlmannlaan (7 won.), Brugsesteenweg (aan steenweg zelf, 2 won.), in totaal 200 woningen.

270 Woningen in bestaande industriezones zijn te behouden en, waar nodig, op te waarderen.

Van de woninggroepen in de mogelijke nieuwe bedrijvenzones zijn er vijf zeker te verwijderen: Sprendonkstraat (3 won.), Kluzendok (7 won.), Doornzelehoeksken (17 won.), Lage Avrije (8 won.) en Zandeke (89 won.), in totaal 124 woningen. Bij Zandeke dient de voorziene reserve-bedrijfszone in het gebied meer dan waarschijnlijk te worden aangesneden en maken de zeer nabije haveninstallaties de uitbouw van een degelijke overgangzone en dus de leefbaarheid van het gehucht zeer moeilijk.

Een aantal woninggroepen zijn gelegen in reserve-gebieden en komen, indien op termijn de behoeften aan bedrijventerreinen zich blijft stellen, ook voor verwijdering in aanmerking. Het betreft Assenedestraat (37 won.), Puttewegeloord (9 won.) en Callemansputte (13 won.), in totaal 59 woningen.

In totaal 185 woningen in vier woninggroepen kunnen ook op termijn worden behouden en dienen met goed ingerichte en beheerde overgangzones te worden ondersteund.

Deze woningen als dusdanig werden opgenomen in het sociaal begeleidingsplan voor de Gentse Kanaalzone. Een geactualiseerde versie van de tabel werd in de hoofdtekst van het strategisch plan opgenomen.

6. Landschap

WES, juli 1999, "ROM. Project Gentse Kanaalzone, Uitvoeringsproject Landschapsopbouw – opmaak landschapsconcepten en inrichtingsconcepten".

6.1. Het casco-concept als benaderingswijze

kaart 56 – elementen van de natuur- en cultuurhistorische laag en van de maritiem-industriële laag

Het casco-concept als benaderingswijze gaat uit van een ordening van functies naar verschillen in proceskarakteristiek. Er wordt onderscheid gemaakt tussen laagdynamische fenomenen en hoogdynamische functies. In de Gentse kanaalzone kan de haven- en bedrijvenfunctie als hoogdynamische functie worden bestempeld; de woonfunctie en andere functies als natuur, landbouw, ... hebben respectievelijk vanuit leefbaarheidsoogpunt nood aan "stabiliteit" en kunnen als laagdynamische functies worden beschouwd. De ruimtelijke configuratie moet van die aard zijn dat de hoogdynamische functies de laagdynamische functies niet belemmeren, maar dat voor de eerste de nodige flexibiliteit wordt ingebouwd ten aanzien van een aantal onzekerheden.

Op het schaalniveau van het globale plangebied zijn de hoofdlijnen van een tweevoudig landschappelijk raamwerk te beschrijven. Het landschap kan als het ware worden uiteengelegd in twee lagen, een oude en een nieuwe laag (landschappelijke structuur) :

– **"natuur- en cultuurhistorische laag"**

Deze bevat elementen van het 'traditionele' of historisch gegroeide landschap.

– **"maritiem-industriële laag"**

Deze omvat elementen van recentere maritiem-industriële ontwikkelingen (economische ontwikkeling, stedelijke uitbreidingen, grootschalige infrastructuur)

Deze lagen zijn van elkaar te onderscheiden, maar kunnen niet van elkaar worden gescheiden; beide lagen zijn in zekere mate met elkaar verweven. In beide lagen kan een "raamwerk" en "invulling" onderscheiden worden.

De natuur- en cultuurhistorische laag is, sterk veralgemeend gesteld, drager van laagdynamische functies (woon- en natuurfunctie). Tot het "raamwerk" van de laag behoren de lineaire dorpsstructuren, vaarten en rivieren, grotere boscomplexen en kasteelparken, historisch wegenpatroon. De agrarische gebruiksruidten vormen de "invulling".

De maritiem industriële laag is drager van eerder hoogdynamische functies, waarvan de bedrijvenfunctie de belangrijkste is. Tot het "raamwerk" van de laag behoren de grootschalige verkeersinfrastructuren, recentere stedelijke uitbreidingen, ontsluitingsinfrastructuur (en in sommige gevallen de randen) van regionale bedrijventerreinen, structuurbepalende natuurelementen of -fragmenten binnen bedrijventerreinen. Daarin zijn "gebruiksruidten" voor de bedrijvenfunctie gesitueerd.

6.2. Visie inzake de gewenste landschapsopbouw

kaart 57 – typologie van de landschappen

De visie voor de gewenste landschapsopbouw kan als volgt kernachtig worden uitgedrukt :

1. Uitgangspunt voor de opbouw van het landschap is het gebiedsgericht (differentieel) versterken van hetzij de natuur- cultuurhistorische laag, hetzij de maritiem-industriële laag.
2. Er wordt gestreefd naar duurzaam landschappelijk raamwerk dat in staat is toekomstige ontwikkelingen op te nemen. Het raamwerk moet, met andere woorden, op een dergelijke wijze gelokaliseerd worden en ingericht worden dat het 'overeind' blijft bij toekomstige veranderingsprocessen. Het raamwerk is functioneel en heeft een aantrekkelijke vormgeving die het imago van de Gentse kanaalzone op een positieve wijze ondersteunt.
3. In de gebruiksruimten wordt gestreefd naar imago-ondersteunende functionaliteit, eigenheid en herkenbaarheid en gebiedsgerichte beeldkwaliteit. Bakens en zichtlocaties krijgen daarbij bijzondere aandacht.

In functie van de gebiedsgerichte operationalisering worden volgende landschapstypes onderscheiden (kaart 57):

- woonlandschappen,
- werklandschappen,
- koppelingslandschappen,
- infrastructuur (landschappen),
- open ruimte-landschappen.

Op basis van de huidige kenmerken van het landschap en de (toekomstige) ROL die de gebieden vervullen, worden de volgende mogelijke visie-elementen geformuleerd :

- In de **woonlandschappen, koppelingslandschappen en open-ruimte landschappen** zijn elementen van de natuur- en cultuur-historische laag overheersend aanwezig. De bestaande landschapsstructuur kan er aangegrepen worden voor nieuwe ontwikkelingen. Het bestaande raamwerk wordt er behouden en versterkt.
- In de **werklandschappen en infrastructuur(landschappen)** zijn elementen van de maritiem-industriële laag overheersend aanwezig. De bestaande landschapsstructuur is er waar mogelijk het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen. Op een aantal plaatsen is de ontwikkeling van een nieuwe functioneel-ruimtelijke structuur noodzakelijk omdat nieuwe ontwikkelingen niet kunnen worden ingepast binnen de bestaande landschapsstructuur. Dit houdt in dat een aantal elementen van het historisch gegroeide raamwerk moeten worden verwijderd.

6.3. Landschapsconcept

kaart 58 - landschapsconcept

Per landschapstype kunnen verschillende concepten worden onderscheiden. Zij zijn op de kaart terug te vinden als legende-elementen. Telkens wordt een korte verduidelijking toegevoegd bij de achterliggende doelstellingen.

Woonlandschappen

- *“hoofdstraten als ruggengraat”*
De hoofdstraten worden als element van de natuur- en cultuurhistorische laag versterkt en ontwikkeld als een herkenbare structuur. Ze verbinden de woonkernen in de kanaalzone met grotere kernen aan de rand of buiten de kanaalzone. Ze fungeren hierdoor als het ware als levensader voor de woonkernen.
- *“versterkte lineaire woonkernen”*
Het lineaire karakter van de woonkernen wordt versterkt door het gefaseerd benutten van de bestaande bouwmogelijkheden, door eventuele herlokalisatieprojecten en door een passende woontypologie (cfr. concept-streefbeeld en leefbaarheidsonderzoek).
- *“gebufferde woonkernen ten opzichte van de bedrijvenfunctie en infrastructuur”*
Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid van de woonkernen op peil wordt gehouden of verbeterd
- *“woonkernen met een band naar het water”*
Bij het herstellen van de ruimtelijk-functionele relatie tussen de woonkernen en het kanaal staat het realiseren of het versterken van de visuele relatie voorop.
- *“woonkernen met een voelbare band naar de open ruimte”*
Het behouden van een brede, voelbare landschappelijke band met het open-ruimte-gebied ten westen van de R4-west verhindert dat de bewoners zich opgesloten voelen tussen het kanaal, de R4 en de bedrijvigheid.

Werklandschappen

- *“ruimtelijk samenhangende en kwaliteitsvol ingerichte regionale bedrijventerreinen”*
De interne samenhang en de ruimtelijke kwaliteit wordt verhoogd door de ontwikkeling van een krachtig beeldbepalend raamwerk als hoofdstructuur van het bedrijventerrein
- *“imagorijke bedrijfsgebouwen op zichtlocaties”*
Representatieve en imagorijke bedrijfsgebouwen dragen bij tot een verzorgd en aantrekkelijk beeld vanaf de hoofdwegen en ondersteunen het imago van de Kanaalzone
- *“verzorgd contactvlak tussen het zeehavengebied en de hoofdwegen”*
Het contactvlak wordt ontwikkeld als een strook met een verzorgd uitzicht die het imago van het gebied op een positieve wijze ondersteunt
- *“een nieuwe functioneel-ruimtelijke structuur in het werklandschap”*
Daar waar de bestaande functioneel-ruimtelijke structuur geen drager kan zijn van nieuwe ontwikkelingen wordt een nieuwe landschapsstructuur ontwikkeld. Slechts een voldoende robuust raamwerk zal in staat zijn om weerstand te bieden aan toekomstige ontwikkelingen. De situering, dimensionering en specifieke inrichting van het raamwerk is afhankelijk van de rol van het gebied (zeehavengebied of Regionaal bedrijventerrein)
- *“front van bedrijfsgebouwen langs het zeekanaal”*
Dit verhoogt de leesbaarheid van het landschap en visualiseert de ligging van het zeekanaal als element van de maritiem-industriële laag.
- *“bakens als herkenningspunten in de kanaalzone”*
Bestaande elementen van het landschap die als bakens fungeren, worden versterkt. Daarnaast bestaan er mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe bakens.

Koppelingslandschappen

- *“koppelings- en buffergebieden als overgang tussen woon- en bedrijvenfunctie”*
Het zijn gebieden waar een actieve landschapsopbouw dient plaats te vinden. Ze worden ontwikkeld als onderdeel van het raamwerk van de nieuwe landschapsstructuur.
- *“versterkte bosstructuur op stuifzandrug”*
De stuifzandrug Maldegem-Stekene wordt als belangrijk landschapselement van de natuur-cultuurhistorische laag versterkt
- *“koppelings- en buffergebieden als versterking van de natuurlijke structuur”*

Het betreft het versterken van de volgende natuurlijke assen die in oost-westrichting de kanaalzone geleden, nl. de stuifzandrug Maldegem-Stekene, de Kalevallei en de Rodenhuizeverbinding samen met de vallei van het Molenvaardeke

- *“netwerk van overgangsgebieden als een ruimtelijk samenhangende structuur”*
Door de ontwikkeling en inrichting van overgangsgebieden als een samenhangende structuur kunnen deze een rol vervullen op ecologisch vlak en als drager van een netwerk van langzaamverkeersverbindingen.

Infrastructuurlandschappen

- *“hoofdwegen ruimtelijk geïntegreerd”*
Een verzorgd en aantrekkelijk beeld of uitzicht vanaf de hoofdwegen ondersteunt het imago van de Gentse kanaalzone. Een belangrijk aspect bij de vormgeving en inrichting van (nieuwe) wegen is de ruimtelijke integratie in de omgeving. Essentieel hierbij is dat de identiteit van de hoofdwegen sterk moet worden gemaakt, zodat ze herkenbaar zijn als continu element van de maritiem-industriële laag. De continuïteit van de weg manifesteert zich in een eenheid in de kunstwerken, profilering, verlichting, beplantingselementen en bewegwijzering
- *“knooppunten als poorten tot de kanaalzone”*
De knooppunten A11/R4-west en oost (samen met elementen in de onmiddellijke omgeving) worden ontwikkeld als poort. Een bijzondere vormgeving en een hoge beeldwaarde staan hierbij voorop.
- *“knooppunten als beelddrager”*
Knooppunten op hoofdwegen worden ontwikkeld als opvallende beelddragers in het landschap. Een bijzondere vormgeving en beeldwaarde staan hierbij voorop.

Open-ruimte-landschappen

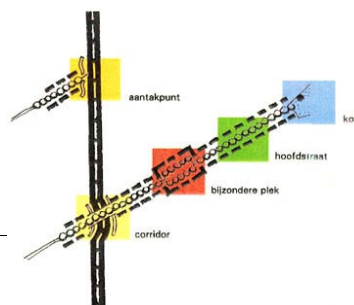
- *“regionale bedrijventerreinen duidelijk begrensd”*
De bedrijventerreinen worden duidelijk begrensd ten opzichte van de open ruimte. Deze begrenzing wordt opgevat als een harde grens
- *“een versterkte landschapsstructuur in het open-ruimte-landschap”*
De historisch gegroeide landschapsstructuur in de open ruimten wordt plaatselijk versterkt.

6.4. Landschapsstructuurschets

kaart 59 - landschapsstructuurschets

Dit landschapsconcept is verder vertaald naar verschillende inrichtingsprincipes, hetgeen uiteindelijk resulteert in een landschapsstructuurschets (kaart 59). Ook hier is gewerkt met een onderscheid in verschillende landschapstypes enerzijds en een onderscheid tussen de elementen die behoren tot de gebruiksruimte en het raamwerk anderzijds. De schets geeft de samenhang tussen de verschillende inrichtingsprincipes aan. Tegelijk geeft het een streefbeeld inzake de gewenste landschapsopbouw weer voor een langere termijn.

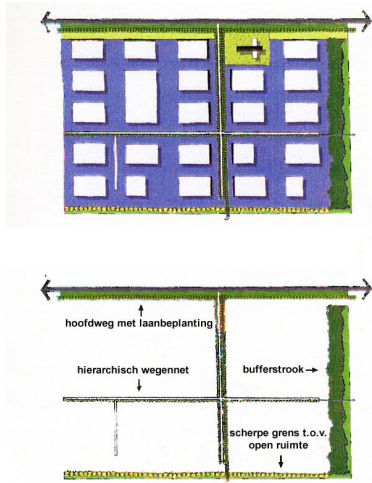
figuur 41 - inrichtingsprincipe hoofdstraten



Bij de (her)inrichting van de **hoofdstraten** is de landschappelijke continuïteit van de weg het uitgangspunt. Eenheid in de inrichting van de weg ondersteunt dit. Hierbij staat de herwaardering van het openbaar domein voorop hetgeen een noodzakelijke kwaliteitsimpuls ten goede komt. De hoofdstraten worden ingericht als lokale weg. Het profiel wordt hierop

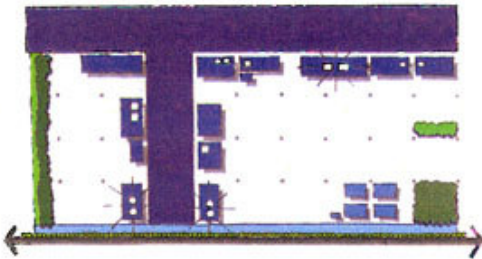
afgestemd. Kwaliteitsverbetering wordt prioritair gericht naar de opwaardering van de bijzondere plekken in het openbaar domein (Doornzeledries, kernzone Desteldonk,...).

figuur 42 - inrichtingsprincipes regionale bedrijventerreinen



Bij de inrichting van **regionale bedrijventerreinen** staat de realisatie van een samenhangende groenstructuur als raamwerk en hoofdstructuur voorop. Zij bestaat over het algemeen uit een hoofdontsluiting, één of meerdere dwarsassen en een randzone en is opgehangen aan de ontsluitingsinfrastructuur. Er wordt bovendien naar gestreefd de gepaste bedrijven op de gepaste plek onder te brengen: imagorijke bedrijven met dito bedrijfsgebouwen langs hoofdwegen, representatieve bedrijven met kwalitatieve vormgeving langs hoofdontsluitingswegen.

figuur 43 - inrichtingsprincipe zeehavengebied



Bij de inrichting van het **zeehavengebied** moet een modulaire invulling van de gebruiksruimte de nodige flexibiliteit t.a.v. de havenfunctie bieden. Het contactvlak zeehavengebied-hoofdwegen wordt ontwikkeld als een strook met een verzorgd uitzicht. De inrichting gebeurt gedifferentieerd en is gerelateerd aan de aard en het voorkomen van de aanpalende zeehavenactiviteiten. Het contactvlak

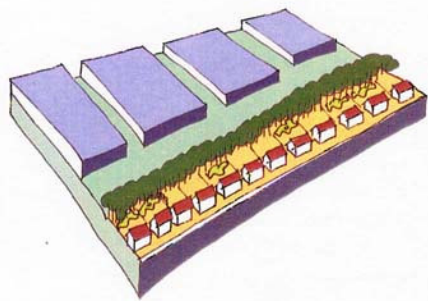
zeehavengebied-zeekanaal wordt ontwikkeld als een front met positieve beeldkwaliteit. Beheer, vormgeving en belichting krijgen voldoende aandacht. Het systematisch of massaal aanplanten van groen in het zeehavengebied wordt niet als noodzakelijk ervaren voor het realiseren van de beoogde landschappelijke kwaliteit of beeldwaarde. Enkel op specifieke plekken kan het aanplanten van groen aangewezen zijn. De bufferzones worden als landschappelijk ramwerk ontwikkeld, overheidsinspanningen voor het realiseren van een samenhangende groenstructuur zijn vooral gericht op de door de overheid te realiseren bufferzones aan de grens met de omliggende gebieden.

Willen **koppelingslandschappen** hun rol als koppelings- of buffergebied daadwerkelijk vervullen, dan is een actieve ontwikkeling van het gebied als onderdeel van het landschappelijk raamwerk noodzakelijk. Voor het aanreiken van de inrichtingsprincipes voor de koppelingslandschappen is verder gewerkt met een typologie. De indeling is uitgewerkt op basis van de ruimtelijke context, de ruimtelijke mogelijkheden en de planologische context. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de koppelingsgebieden tussen wonen en bedrijvigheid (type 1, verder opgedeeld naargelang de breedte en de mogelijkheden van het gebied: 1A. smalle overgangszone, 1B. rafelige rand en 1C. vrij brede overgangszone), de koppelingsgebieden tussen wonen en infrastructuur (type 2), koppelingsgebieden tussen het wonen en het water

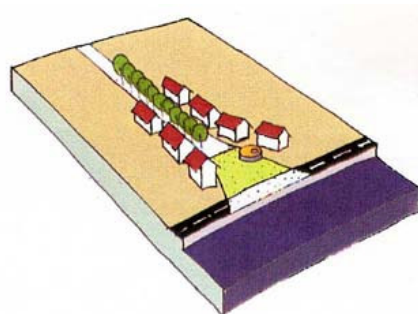
(type 3) en de overige koppelingsgebieden (type 4). De koppelingsgebieden worden, voor zover mogelijk, voorgesteld als deel van het natuurlijk raamwerk.

figuren 44-48 - inrichtingsprincipes koppelingsgebieden

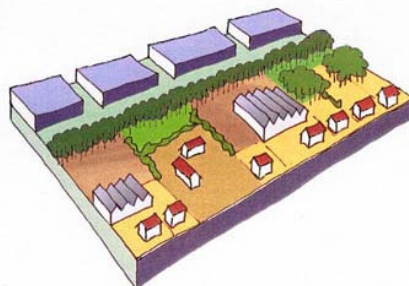
voorbeelduitwerking koppelingslandschap type 1a



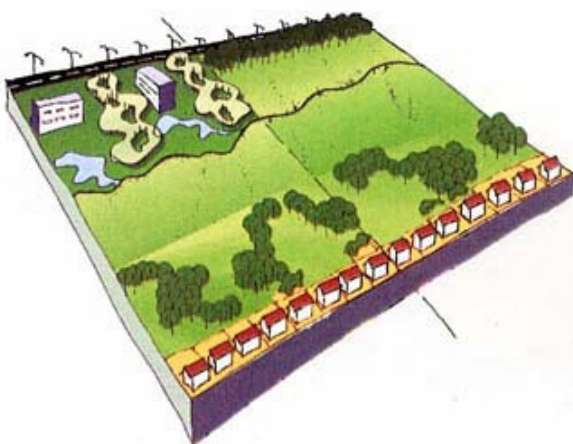
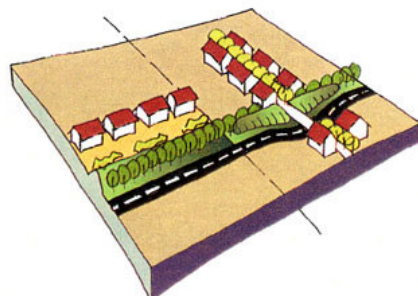
voorbeelduitwerking koppelingslandschap type 2



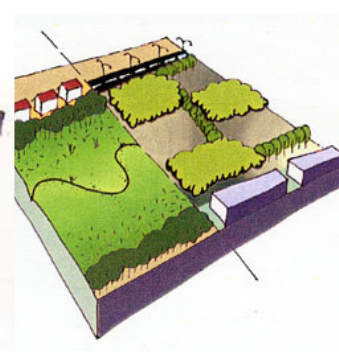
voorbeelduitwerking koppelingslandschap type 1b



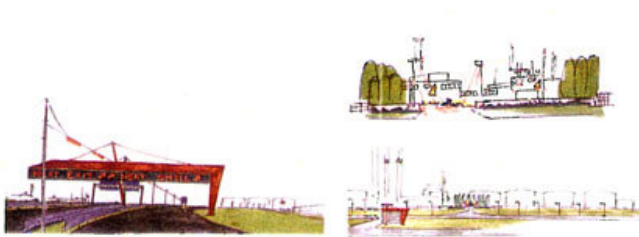
voorbeelduitwerking koppelingslandschap type 3



werking koppelingslandschap type 4



figuur 49 - inrichtingsprincipe infrastructuur



De infrastructuur vormen belangrijke elementen van waaruit het landschap beleefd wordt. Ze vormen ofwel een scherpe grens tussen verschillende landschappen, hetzij een intermediair element binnen een landschapstype. De

strategie voor infrastructuurlandschappen is tweeledig: Zowel voor de eenheid van de weg als de diversiteit van de bijzondere plekken langs deze weg moet aandacht worden besteed. Voorgesteld wordt om de R4 in te richten als “panoramische havenweg” en de Rodenhuizeverbinding als groene as.

Wat de open ruimte-landschappen betreft, ligt het accent licht op het versterken v.d. historisch gegroeide landschapsstructuur. Deze gebeurt eerder gebiedsgericht in functie van het verhogen van de beeldwaarde vanaf de hoofdwegen. Daarnaast staat een scherpe begrenzing van de bedrijventerreinen t.o.v. de open ruimte voorop.

6.5. Inrichtingsconcepten

Voor de geselecteerde strategische projecten, Doornzele-zuid/Rodenhuize en Rieme-noord, worden inrichtingsconcepten uitgewerkt. De uitwerking in verschillende alternatieven betreft een kwaliteitsvolle toepassing van het landschapsconcept. Hierna worden de meest wenselijk geachte alternatieven (het inrichtingsconcept) beschreven.

6.5.1. Rieme-noord

- “poort van het bedrijventerrein en aansluiting op de R4-west - inrichtingsconcept : hoofdontsluiting Callemansputwegel”: De locatie die fungeert als poort tot het bedrijventerrein is gereserveerd voor imagorijke bedrijven. Op dit ogenblik zijn er kleinere bedrijven ingeplant die moeten worden afgebroken (onderzocht kan worden of de garage langs R4 niet kan worden geïntegreerd in het inrichtingsconcept).
- “landschappelijke integratie gipsberg-baggerspeciastort - inrichtingsconcept : tafelberg (fasegewijze aanpak)”: Door de gefaseerde aanpak kan een beplantingsgordel worden gecreëerd die varieert van een dichte zoomvegetatie aan de voet van de berg (behalve ter hoogte van verkeerswisselaar om het zicht vanaf het knooppunt R4-west/N49 op de tafelberg met baken te vrijwaren), naar een meer open vegetatie aan de bovenzijde. De top wordt niet beplant. Gefaseerde inrichtingsmaatregelen kunnen als randvoorwaarde fungeren voor de milieuvergunning.

6.5.2. Doornzele-zuid

- “Rodenhuize-oeververbinding”: ontwikkeling als natuurlijke as met zoveel mogelijk zachte bermen;
- “Koppelinglandschap Doornzele-zuid” : een grote buitenruimte, omzoomd door een dichte beplantingsgordel wordt voorzien.

- "Koppelingslandschap Doornzele-noord": de spoorwegbundel wordt gebundeld met de ontsluitingsweg en in noordelijke richting opgeschoven t.o.v. plannen NMBS; de spoorwegbundel fungeert als duidelijke begrenzing van het bedrijventerrein en wordt versterkt door een beplantingsgordel als buffer t.o.v. Molenvaardeke; een voelbare band met de open ruimte wordt ontwikkeld; Molenvaardeke wordt ontwikkeld als onderdeel van de natuurlijke structuur; ten noorden van Molenvaardeke worden imagorijke bedrijfsgebouwen ingeplant (poort Kluzendokcomplex).

+

