

# Samen sterk

Volgens plan komen er in de Noorderkempen tegen 2020 maar liefst 15.000 wooneenheden en 370 hectare bedrijventerreinen bij. Het provinciebestuur Antwerpen werkt samen met de gemeentebesturen aan een gebiedsgerichte visie op mobiliteit, ruimtelijke ordening, economie en milieu.

Zoersel heeft een ringweg die de dorpskern ontlast, maar geen toegang heeft tot het bedrijventerrein van buurgemeente Malle. Beerse wilde zijn industriezone ontsluiten met een nieuwe brug over het kanaal. Helaas botst dat met de verkeersleefbaarheid in Rijkevorsel en met de visie van Vlaanderen op de ontsluiting van het regionaal stedelijk gebied Turnhout. Het zijn maar enkele voorbeelden van mobiliteitsproblemen in de Antwerpse Noorderkempen, een regio die geprangd zit tussen de autosnelwegen E19 en de E34.

Aangezien de gemeentelijke mobiliteitsplannen onvoldoende oplossingen bieden voor de hele regio, begon het provinciebestuur van Antwerpen eind 2009 met een gebiedsgerichte studie – die kwam er op uitdrukkelijke vraag van de gemeenten zelf. Veertien gemeenten (Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Brecht, Hoogstraten, Malle, Merksplas, Oud-Turnhout, Ravels, Rijkevorsel, Turnhout, Vosselaar, Zandhoven en Zoersel) en de intercommunales IOK en IGEAN verbonden zich ertoe constructief mee te werken aan de ontwikkeling van die toekomstvisie.

## VEERTIG PARTNERS

Het is zaak alle partners nauw te betrekken bij elke stap. Een doordacht proces moet daarvoor zorgen. De dagelijkse coördinatie van de studie is in handen van de dienst *Mobiliteit* van de provincie Antwerpen. Die stuurt het planvormingsproces aan en is verantwoordelijk voor de opvolging van de studie. Er is ook continu overleg met de provinciale diensten *Ruimtelijke Planning* en *Gebiedsgericht Beleid*. De strategische beslissingen worden door een stuurgroep genomen. Die bestaat uit de provinciale dienst Mobiliteit en beleidsverantwoordelijken van de betrokken gemeenten. Voorzitter is gedeputeerde Inga Verhaert. Ook vertegenwoordigers van het kabinet van de drie betrokken Vlaamse ministers (Mobiliteit en Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening, Leefmilieu) en de Vlaamse administraties worden uitgenodigd.

Het proces wordt met een uitgebreid communicatieplan ondersteund. Na een analyse kwamen veertig belangrijke partners in beeld (vervoersaanbieders, economische spelers, maatschappelijk

middenveld...). De partners komen samen in een klankbordgroep. In een open discussie kunnen ze wegen op de totstandkoming van de gebiedsgerichte visie.

Om de besluitvorming maximaal voor te bereiden, experimenteert het provinciebestuur met diverse samenwerkingsvormen en discussietechnieken. Soms komen de project-

werkgroepen en/of werkgroepen samen op ad hoc basis, bijvoorbeeld per regio of thema. Ze werken de planvorming concreet uit. Er zijn bilaterale overlegmomenten en work-

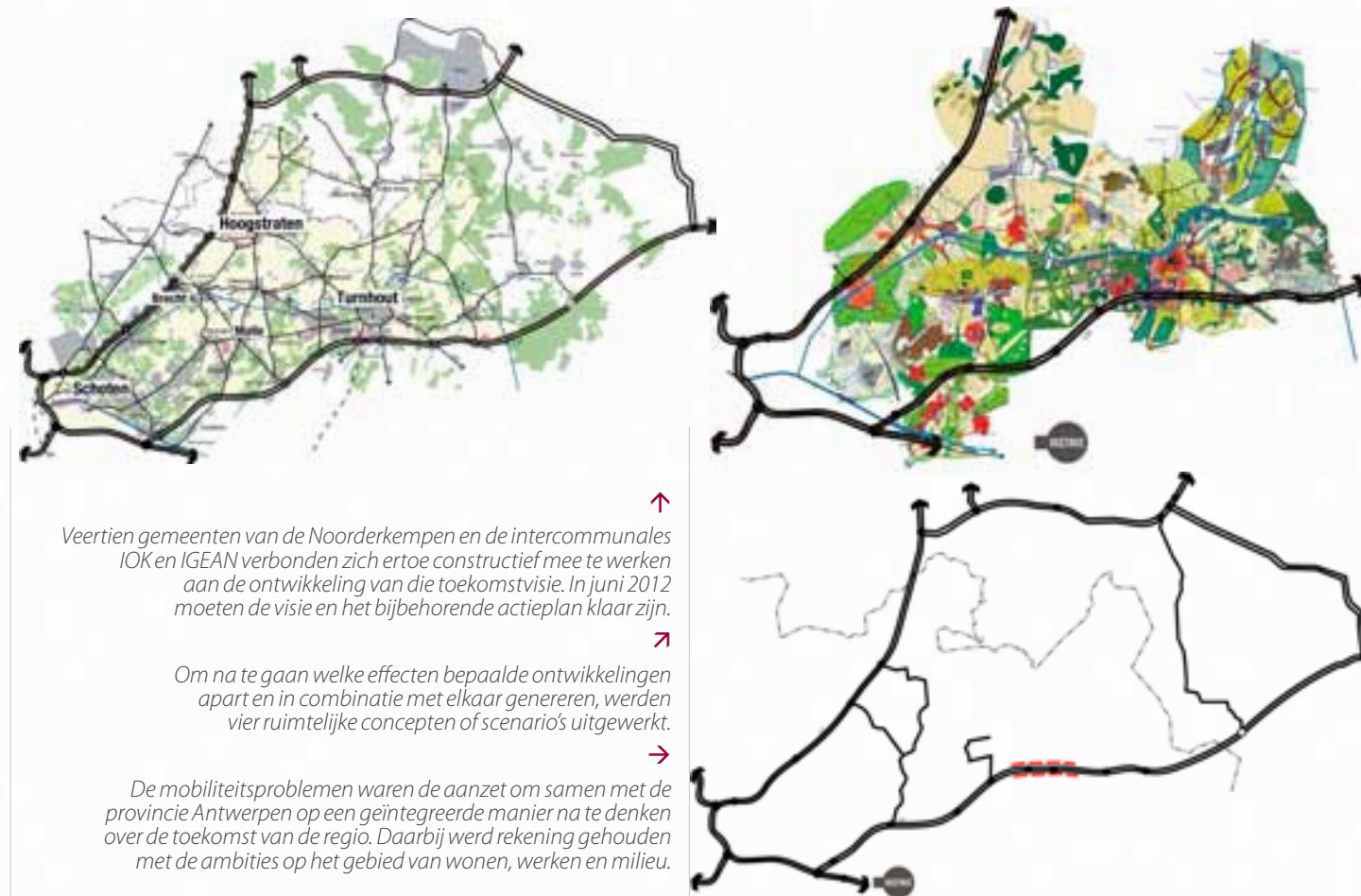
**Marc Vanhee**  
PROJECTLEIDER STUDIE  
NOORDERKEMPEN  
DIENST MOBILITEIT  
PROVINCIE ANTWERPEN

shops, waar de provincie de relevante belanghebbenden consulteert en informeert. Zo werd gerapporteerd aan de regionale parlementsleden en toetste de klankbordgroep haar concepten aan een aantal stellingen. Elke studiefase wordt met een technische en minder technische managementsamenvatting afgerond. Die laatste wordt ter kennisgeving voorgelegd aan de schepencolleges van de veertien gemeentebesturen.

## DRIE FASEN

De studie verloopt in drie fasen: oriëntatie, onderzoek en concept. In de oriëntatiefase maakte de provincie een analyse van de bestaande verkeersstromen, de ruimtelijke structuur en de geplande ontwikkelingen in de regio. In de onderzoeksfase werd gepeild naar de effecten van alle geplande ontwikkelingen. Daarbij werd gebruik gemaakt van de scenariomethodiek, met een kwantitatief en een kwalitatief onderzoek. Om na te gaan welke effecten bepaalde ontwikkelingen apart en in combinatie met elkaar genereren, werden drie ruimtelijke concepten of scenario's gedefinieerd. Later werd op vraag van een aantal gemeenten nog een vierde concept toegevoegd. Die concepten zijn denksporen en dus geen wenselijk geachte oplossingen.

Het eerste concept gaat uit van het *patchworkmodel*. De Noorderkempen is een lappendeken met overal nieuwe en andere ontwikkelingen: hier meer wonen, daar meer bedrijvigheid. Het model analyseert wat er gebeurt als elke gemeente haar eigen planning realiseert zonder extra ondersteunende maatregelen, en wat de gevolgen zijn van de verwachte economische groei.



↑  
Veertien gemeenten van de Noorderkempen en de intercommunales IOK en IGEAN verbonden zich ertoe constructief mee te werken aan de ontwikkeling van die toekomstvisie. In juni 2012 moeten de visie en het bijbehorende actieplan klaar zijn.

↗  
Om na te gaan welke effecten bepaalde ontwikkelingen apart en in combinatie met elkaar genereren, werden vier ruimtelijke concepten of scenario's uitgewerkt.

→  
De mobiliteitsproblemen waren de aanzet om samen met de provincie Antwerpen op een geïntegreerde manier na te denken over de toekomst van de regio. Daarbij werd rekening gehouden met de ambities op het gebied van wonen, werken en milieu.

Het tweede concept werkt met *corridors* die het wegennet in de Noorderkempen moeten optimaliseren. Twee interne ontsluitingswegen verbeteren de leefbaarheid van de kernen en zorgen voor een optimale, gebundelde ontsluiting van verschillende bedrijventerreinen.

Het derde concept vertoont een *kamstructuur*, waarin de ontwikkeling van de geplande bedrijvigheid aan de rand van de Noorderkempen geconcentreerd wordt. Het vierde concept - dat er kwam op vraag van de betrokkene gemeenten vertrekt van een *boomstructuur*, waarbij de N14 (tussen Zoersel en Hoogstraten) als "stam" fungeert en een aantal wegen beschouwd worden als "takken" aan die stam. De wegen ontsluiten de bedrijventerreinen en leiden het verkeer naar de rand van het hoofdwegennet.

## REALISTISCH EVENWICHT

De resultaten van het onderzoek hebben tot een aantal besluiten geleid, die een eerste aanzet zijn tot het vormen van een visie voor de Noorderkempen. Een combinatie van scenario 4 en scenario 3 zal de basis vormen van de voor juni 2012 uit te werken gebiedsgerichte visie en het actieplan. Die visie streeft naar een meerwaarde voor zowel de regio in haar geheel als voor elke gemeente afzonderlijk. De voltallige stuurgroep van veertien gemeenten - met acht burgemeesters en veertien schepenen - heeft het concept op 12 oktober 2011 goedgekeurd.

Hoewel het proces nog niet is afgerond, trekt de provincie toch al een paar conclusies. De studie schetst een objectief beeld van de sterkte en zwakte punten van de Noorderkempen. De mobiliteitsproblemen waren de aanzet om op een geïntegreerde manier na te denken over de toekomst van de regio. Daarbij werd rekening gehouden met de ambities op het gebied van wonen, werken en milieu. Het gekozen concept streeft naar een gezond en realistisch evenwicht. De scenariomethodiek werkt met een aantal onderscheidende, uiterste scenario's en concepten. Dat creëert een zekere afstand ten opzichte van de bestaande beleidskaders, zoals de goedgekeurde structuurplannen. De betrokkenen zijn tevreden over de gehanteerde methode. Bovendien erkennen ze de provincie als regisseur voor de ontwikkeling van de bovenlokale visie.

Veertien gemeentebesturen, diverse actoren en het maatschappelijke middenveld (werkgevers, vakbonden...) voerden een open debat. Daardoor zijn inzichten gegroeid, is de visie gerijpt en is een maatschappelijk draagvlak gecreëerd. Die visie wordt nu verder uitgewerkt tot een concreet en wervend actieplan. Een goede programmaregie moet ervoor zorgen dat het plan niet in de kast verdwijnt maar tot concrete en haalbare acties en projecten leidt. Dankzij de algemene visie op de regio kan voor een aantal oude lokale problemen met effecten die de gemeentegrenzen overschrijden, een oplossing worden gezocht.