

GEMEENTE BEVEREN

Kernideeën voor de Polderdorpen

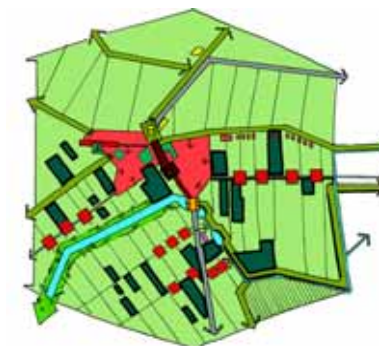
Strategisch plan
voor de vernieuwing van
Kallo, Verrebroek en Kieldrecht



Kallo



Verrebroek



Kieldrecht

STRAMEN
IN HET LANDSCHAP


STRAMIEN
Landschap Architectuur

april 2004

INLEIDING.....	4
1. Opzet en doel van de opdracht	5
2. Aanpak	5
3. Proces	6
DEEL 1: ANALYSE.....	8
1. HISTORISCHE ONTWIKKELING	9
1.1 De oorspronkelijke natuurlijke structuur van het landschap	9
1.2 Landbouwontwikkelingen en ontstaan van de polderdorpen	10
1.3 Uitbreiding van de haven	16
1.4 Nieuwe mogelijkheden van de getijdendokken	19
1.5 Historische waardevolle structuren en elementen	22
2. DEELSTRUCTUREN EN -SYSTEMEN	23
2.1 Polders.....	23
2.1.1 Deel van een ruimere omgeving.....	23
2.1.2 Blauw netwerk: kreken en waterlopen	24
2.1.3 Groen netwerk: dijken, groene natuurrijke zones	25
2.1.4 Polders als landbouwgebied	26
2.1.5 Recreatie - natuur	27
2.2 Haven.....	28
2.2.1 Economie	28
2.2.2 Verkeer	29
2.2.3 Natuurlijke structuur	30
2.3 Dorpen	31
2.3.1 Kallo	31
2.3.2 Verrebroek	37
2.3.3 Kieldrecht.....	42
2.4 Bestaande ruimtelijke structuur studiegebied	47
3. PLANNINGSCONTEXT / BESTAANDE VISIES.....	48
3.1 Beleidsvisies	48
3.1.1 Raamplan Mobiliteit	48
3.1.2 Werkgroep buffering Waaslandhaven	51
3.1.3 Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever	52
3.1.4 Natuurpunt Antwerpen Noord, ecologisch infrastructuur in de Antwerpse haven.....	53
3.1.5 Havenbedrijf.....	54

3.2	Bevolking	55
3.2.1	Kallo	55
3.2.2	Verrebroek	56
3.2.3	Kieldrecht	57
DEEL 2: VISIE EN CONCEPTEN		58
1.	INLEIDING	59
2.	LANDSCHAP	59
2.1	Knelpunten en potenties	59
2.2	Visie	61
2.3	Concepten	62
2.4	Structuurschets	64
2.5	Actieprogramma	64
3.	HAVEN	66
3.1	Knelpunten en potenties	66
3.2	Visie	68
3.3	Concepten	69
3.4	Structuurschets	71
3.5	Actieprogramma	71
4.	KALLO	72
4.1	Knelpunten en potenties	72
4.1.1	Landschap	72
4.1.2	Natuur & Milieu	72
4.1.3	Kern	73
4.1.4	Verkeer	73
4.2	Visie	74
4.3	Concepten	75
4.4	Structuurschets	78
4.5	Actieprogramma	78
5.	VERREBROEK	80
5.1	Knelpunten en potenties	80
5.1.1	Landschap	80
5.1.2	Natuur & Milieu	80
5.1.3	Kern	81
5.1.4	Verkeer	81
5.1.5	Bedrijvigheid	82
5.2	Visie	83
5.3	Concepten	84

5.4	Structuurschets	87
5.5	Actieprogramma	87
6.	KIELDRECHT	89
6.1	Knelpunten en potenties	89
6.1.1	Landschap	89
6.1.2	Natuur & Milieu	89
6.1.3	Kern	90
6.1.4	Verkeer	90
6.2	Visie	91
6.3	Concepten	92
6.4	Structuurschets	95
6.5	Actieprogramma	95
	DEEL 3: ACTIEPLAN	97
1.	Acties op gemeentelijk niveau	98
1.1	Landschap	98
1.1.1	Korte termijn	98
1.1.2	Lange termijn	98
1.2	Kallo	99
1.2.1	Korte termijn	99
1.2.2	Lange termijn	100
1.3	Verrebroek	101
1.3.1	Korte termijn	101
1.3.2	Verrebroek	101
1.4	Kieldrecht	102
1.4.1	Korte termijn	102
1.4.2	Lange termijn	103
2.	Aanbevelingen naar het strategisch plan	104
3.	initiatieven naar andere mogelijke partners	106
	BESLUIT	106

INLEIDING

1. OPZET EN DOEL VAN DE OPDRACHT

In het kader van het Strategisch Plan Linkerscheldeoever werden een aantal studieopdrachten uitbesteed, ter ondersteuning van de verdere uitwerking van het plan. De hier voorliggende studie kadert binnen dit pakket en omvat een gedetailleerde leefbaarheidstudie van de drie polderdorpen Kallo, Verrebroek en Kieldrecht. De deelgemeente Doel behoort niet tot het studiegebied, omwille van zijn specifieke problematiek, gekoppeld aan het Deurganckdok. Uitspraken hieromtrent worden dus niet gedaan.

De voorstellen zijn zowel ontstaan vanuit het standpunt van de woonkernen en de bewoners, de kwaliteit van het landschap als de ontwikkeling van de haven. Dit leidt tot suggesties en randvoorwaarden voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen die kunnen opgenomen worden in het op te maken gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Beveren en die tevens de basis kunnen vormen voor de verdere uitwerking van ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP). Immers, vooraleer deze opgemaakt kunnen worden dient duidelijk te worden wat de toekomst is voor deze verschillende dorpen en welke ruimtelijke vertaling deze dient te krijgen. Het aangeven van een aantal randvoorwaarden voor ontwikkelingen en toekomstige bestemmingen (een toetskader) is daarom gewenst, ook het aangeven van een aantal inrichtingsprincipes voor de ruimtelijke en landschappelijke ontwikkelingen is cruciaal.

In deze studie wordt getracht te komen tot de bepaling en de ontwikkeling van een identiteit voor elk van de dorpen, in relatie met elkaar, het landschap en de haven. Op basis van deze identiteit wordt een toekomstperspectief geschetst.

Dit is het meest gewenste scenario voor de polderdorpen. Het aspect leefbaarheid zal binnen het overkoepelend strategisch plan afgewogen worden tegenover alle andere invalshoeken (natuur, economie, landbouw en mobiliteit).

2. AANPAK

Rond de Waaslandhaven en de omliggende dorpen zijn de jongste jaren reeds heel wat studies geschreven. Deze studie bouwt hierop voort, maar heeft de ambitie om meer te zijn dan een bijkomend werk in de bibliotheek van de verschillende partners. Er worden concrete aanzetten geleverd naar projecten die de leefbaarheid van de kernen kunnen garanderen / vergroten. De bestaande studies en de daarin gedane uitspraken worden gewikt, gewogen en daar waar ze bijdragen tot een meer kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling, geïntegreerd in dit onderzoek.

De leefbaarheid van de kernen wordt zowel bepaald door factoren binnen de kernen zelf, als externe factoren, afkomstig uit de (nabije) omgeving. In het verloop van de studie wordt daarom gewerkt met verschillende schaalniveaus. Enerzijds worden de verschillende kernen steeds beschouwd als een systeem op zich; anderzijds wordt ook het omliggende polderlandschap en de havenontwikkeling als geheel onderzocht.

Bovendien doen zich niet alleen ruimtelijke ontwikkelingen voor op verschillend ruimtelijk schaalniveau, maar variëren deze ook wat betreft ontwikkelingsnelheid. De ontwikkelingen die zich voordoen in de haven, of onder invloed van de haven, zijn onderhevig aan een hoogdynamische snelheid. De ontwikkeling van het landschap gebeurt daarentegen eerder laagdynamisch.

Op de raakpunten tussen deze verschillende schaalniveaus en ontwikkelingsnelheden zal de interactie tussen de verschillende elementen het grootst zijn. Het is op deze plaatsen dat de leefbaarheid het best kan worden gestuurd en verbeterd.

In de studie wordt daarom zowel op niveau van de kernen / dorpen gewerkt, als op niveau van het polderlandschap en de haven. Vervolgens worden deze drie belangrijke systemen met elkaar geconfronteerd, om te komen tot een aantal randvoorwaarden en een actieprogramma voor het hele studiegebied.

3. PROCES

Bij het ontstaan van deze studie werd veel aandacht besteed aan de inspraak van de bevolking. In eerste instantie werden interviews afgenomen van verschillende 'bevoorrechte getuigen'. Het ging enerzijds om mensen die omwille van hun rol in het verenigingsleven een duidelijke kijk hebben op het leven in het dorp, anderzijds om mensen die reeds via andere acties of groeperingen betrokken zijn bij de leefbaarheid van de polderdorpen. Daarnaast werd ook een enquête verstuurd naar de gehele bevolking. In deze enquête werd onder meer gepeild naar positieve en negatieve elementen in de dorpen. Aan het einde van de enquête werd de vraag gesteld of men geïnteresseerd was de resultaten van deze enquête in groep te bespreken. Uit de reacties op deze vraag werden reflectiegroepen samengesteld, per dorp. In deze reflectiegroepen werden naast de resultaten van de enquête ook de eerste resultaten van deze studie voorgesteld aan de bevolking.

Naast een directe interactie met de bevolking, werd eveneens nauw overleg gepleegd met de diensten en het college, en de werkgroep Strategisch Plan Linkeroever.

Overzicht vergaderingen

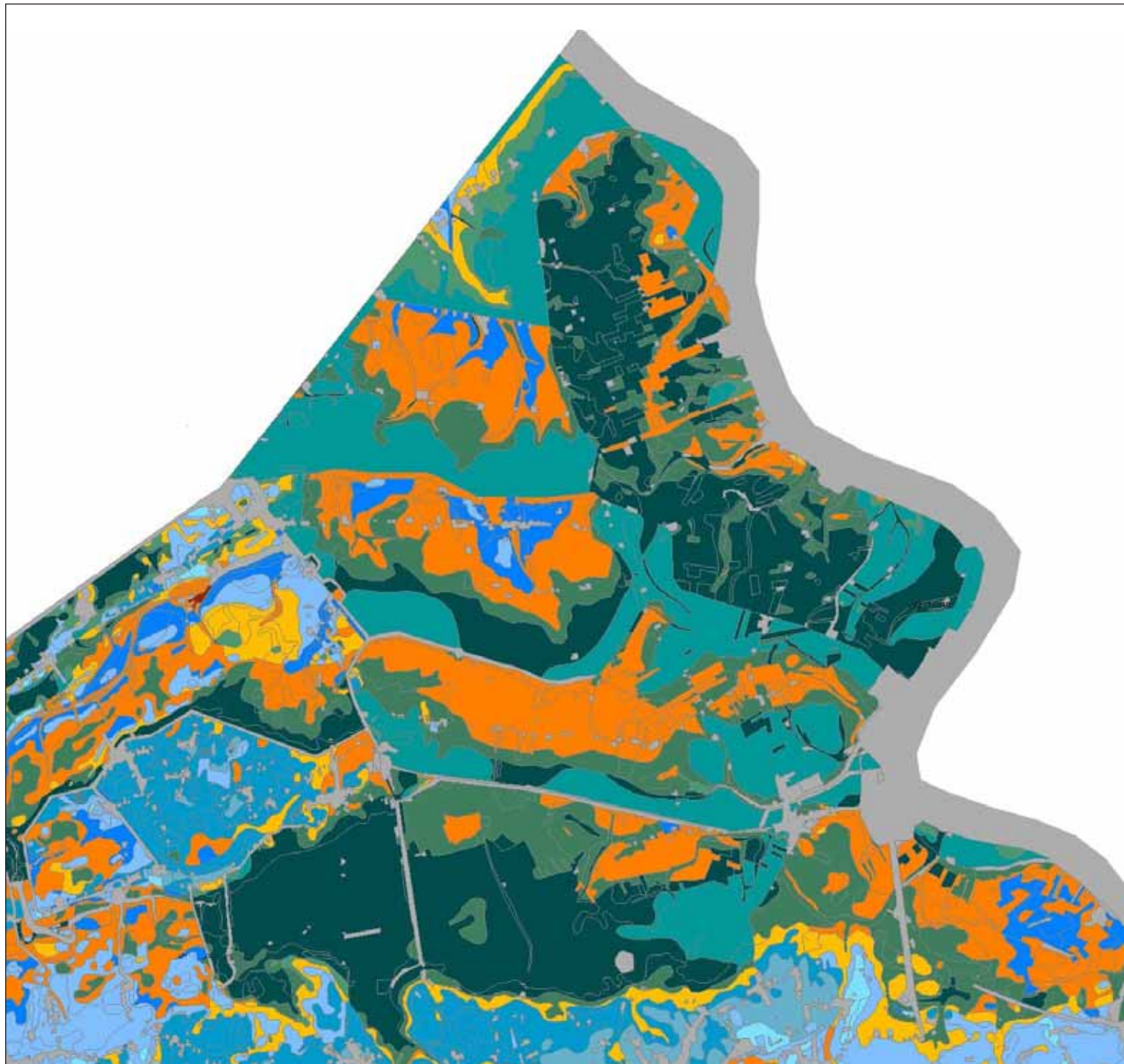
24.10.2001	Gemeenteraadscommissie	31.01.2002	Strategisch plan
29.10.2001	College	04.02.2002	Reflectiegroep Kieldrecht
31.10.2001	Gemeentesecretaris	07.02.2002	Reflectiegroep Verrebroek
26.11.2001	Bevoorrechte getuigen	15.02.2002	Strategisch plan
27.11.2001	Gemeentelijke diensten	18.03.2002	College + Gecoro
03.12.2001	College	08.05.2002	Strategisch plan
04.12.2001	Strategisch plan	21.05.2002	College
19.12.2001	Natuurpunt	30.05.2002	Reflectiegroep Kallo
07.01.2002	Aminal	04.06.2002	Reflectiegroep Kieldrecht

14.01.2002	Vlaamse Landmaatschappij	11.06.2002	Reflectiegroep Verrebroek
17.01.2002	Milieudienst	17.06.2002	Gemeenteraadscommissie
21.01.2002	College + gemeentediensten	19.06.2002	Strategisch plan
31.01.2002	Reflectiegroep Kallo	26.06.2002	Strategisch plan

DEEL 1: ANALYSE

HISTORISCHE ONTWIKKELING Bodemkaart

Kaart 1



1. HISTORISCHE ONTWIKKELING

Dit hoofdstuk omvat zowel de historische evolutie van de dorpen, het landschap / de polders en de haven. Hierdoor wordt dadelijk duidelijk hoe de verschillende systemen in de tijd op elkaar hebben ingewerkt en aan welk tempo de verschillende ontwikkelingen zich hebben voorgedaan. Er wordt gezocht naar een aantal bepalende periodes, waarin het gebied onderhevig is geweest aan grote verandering.

Bovendien komt uit deze historische schets duidelijk de problematiek / tweestrijd naar voor die zich momenteel voordoet in het gebied: natuur - landschap - dorpen versus economische ontwikkeling van de haven. Het gaat om drie entiteiten die elk hun eigen wensen en noden hebben, die vaak onderling in conflict treden.

Naast een aantal historische kaarten per periode, wordt tot besluit ook een kaart gemaakt waarop de huidige historische relicten worden gemarkeerd.

1.1 De oorspronkelijke natuurlijke structuur van het landschap (kaart 1)

Tijdens het tertiair en kwartaal werd de bodem gevormd. De aanwezige veenlagen en stuifzandruggen zijn hiervan het resultaat. Vanaf het jaar nul begonnen nieuwe transgressies van de zee, die het Schelde-estuarium grondig hebben veranderd. Door de overstromingen lag de grens tussen zee en land veel meer zuidelijk dan de huidige grens. Het studiegebied had toen hetzelfde karakter als het Verdrongen Land van Saeftinge. Het maaiveld lag slechts een paar meter boven of zelfs onder het gemiddeld peil van de Noordzee. Het ging om vlakke gebieden die enerzijds onder invloed van eb en vloed overstromden met zeewater, en waar anderzijds zoetwaterrivieren en beken in uitmondde.

De afzettingen door het bezinken van zand, leem en kleideeltjes zijn allesbehalve homogeen. Het dichtst bij de dijkdoorbraken en kreek zijn zandige overslaggronden aanwezig doordat het zand het snelst sedimenteert. Hoe verder van de doorbraakzone verwijderd, hoe kleiiger de overslaggronden worden. Klei wordt immers enkel in bijna stilstaand water afgezet. Dit heeft een weerslag op de vruchtbaarheid van de grond: hoe dicht bij de kreek, hoe zandiger en dus minder vruchtbaar de grond is. De meest vruchtbare gronden worden teruggevonden tussen de geulen en kreek.

Dit verdrongen land (vóór de inpoldering) bestond uit slikken en schorren. Een slik is een kale, onbegroeide modderplaat, gelegen tussen het schor en de waterlijn. Bij elk hoogwater komt het slik onder water te staan. Het schor is het dichtbegroeide deel van het gebied en ligt boven de gemiddelde hoogwaterlijn. Het wordt door talrijke geulen en geultjes doorsneden die bij elk hoogwater volstromen. De stroompatronen zijn zeer grillig. Naargelang de hoogte van het getij komen delen van of gans het schor onder water te staan. Het schor komt dus enkel bij erg hoog tij onder water te staan. Door het in- en uitstromende water heerst er een zeer grote dynamiek in het gebied. Geulen en grachten slibben dicht of slijpen zich op korte tijd uit.

Ten zuiden van de huidige Expresweg wordt een heel andere bodemsamenstelling teruggevonden. Het gaat om het zogenaamde Waasland, een zandstreek. Ook binnen de polders komen een aantal zandruggen voor. Deze ruggen zijn ontstaan door de afzetting van zand. Kieldrecht en Nieuw Namen, liggen op de hoge zandrug Klinge-Kieldrecht. Verder bevindt zich ter hoogte van Verrebroek ook nog een zogenaamd donklandschap: een zandig eiland in klei-zandleemgebied.

Deze ondergrond heeft bepaald waar zich de verschillende dorpen hebben ontwikkeld en waar zich de beste landbouwgronden bevinden.

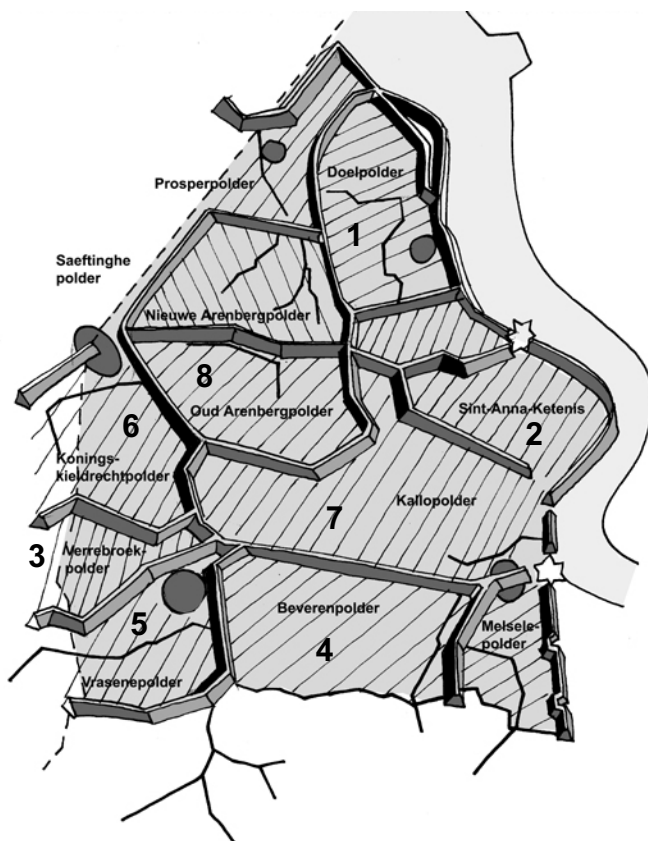
1.2 Landbouwontwikkelingen en ontstaan van de polderdorpen

De aanleg van de polders

Vanaf de Middeleeuwen startte de inpoldering van de Scheldeoevers. Enerzijds wou men op die manier het land beschermen tegen overstromingen (defensief), anderzijds trachtte men op die manier ook land te winnen op de zee (offensief). De oudste polders zijn de Grote en Kleine Doelpolder, voor het eerst ingedijkt in 1260. Sindsdien zijn ze vaak overstroomd en opnieuw ingepolderd. Ook uit die periode dateert de Oude Kallopolder. Deze was van de Doelpolder gescheiden door een grote geul. De Doelpolder was in die tijd in feite een eiland, te midden van het Schelde-estuarium.

Maar het zijn niet alleen overstromingen die het gebied regelmatig onder water zetten. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werden de dijken uit militaire overwegingen doorbroken, zodat het hele gebied onder water kwam te staan. De schade was zo groot dat het oude dijkpatroon uit de middeleeuwen niet meer te herstellen was. Er ontstond een volledig nieuw dijkpatroon. Eveneens in die periode werden een aantal forten gebouwd ter verdediging: Fort St-Marie, Fort 'De Perel' (verdwenen, ter hoogte van Kallosluis), Fort Liefkenshoek en het Oud Fort van Verrebroek.

In de 17^{de} eeuw werden de polders definitief ingepolderd: St. Annapolder (1614), Verrebroekpolder (1616), Beverenpolder (1619), Vrasenepolder (1622), Kieldrechtpolder (1653), Kallopolder (1653), Oud Arenbergpolder (1688). Deze polders worden jonge inbraakpolders genoemd. Door stormvloed in de loop van de 17^{de} eeuw werden enkele dijken compleet weggeslagen, andere braken op één of meerdere plaatsen. Op de plaats van een dijkdoorbraak werd er door de sterke kolkwerking van het instromende water een vaak vrij diepe plas gevormd: een weel of wiel. De dijkdoorbraken werden onmiddellijk hersteld. Meestal werd er tussen de twee dijkuiteinden een kraag (= vingerling) aangelegd omheen de ontstane weel. Het zand dat hiervoor nodig was werd vlakbij uitgegraven waardoor zogenaamde "dijkputten" ontstonden. Een voorbeeld van dergelijke restanten van een dijkdoorbraak zijn de Grote en Kleine Weel langsheen de Dijk van de Koningskieldrecht polder, en de (verdwenen) weel ten zuiden van de Kallose Dijk, nabij het Verrebroekdok.



FERRARIS KAART

Kaart 2



De Ferrariskaart (kaart 2) toont de situatie van rond 1770. Het Land van Saeftinge reikte op dat moment nog tot aan de Oud Arenbergpolder. Doorheen het gebied liep een krekensysteem, aansluitend bij het Land van Saeftinge in Nederland. De duidelijkste waterlopen en kreken zijn: het Groot Gat ten zuiden van Doel, de Grote Geul ten zuiden van Kieldrecht; de Waterganck la Maladerie (Melkader) te Kallo; en de Havinkbeek ten zuiden van Verrebroek. De Grote Geul stond in verbinding met de Schelde via de Noordelijke Watergang langs de Dijk van Kallo en de Melkader. Enkel de Grote Geul en de Havinkbeek hebben de tijd doorstaan. In de buurt van deze waterlopen en kreken bevonden zich nattere gronden en moerassige weiden.

In de 18^{de} eeuw werd het water nog verder teruggedrongen door de aanleg van de Nieuw Arenbergpolder (1748). In de 19^{de} eeuw werd de Prosperpolder (1846) aangelegd en in 1904 de Hedwigpolder. Het verdrinken Land van Saeftinge is nu verdrongen tot over de Nederlandse grens.

De inpoldering en de dijken hebben het landschap en het gebruik ervan zeer sterk bepaald. De dijken vormden niet alleen een bescherming tegen het water, ze zorgden ook voor een verbinding tussen de verschillende polders en dorpen. Daarnaast waren de dijken ook vestingplaatsen voor woningen, met name de dijkwoningen voor landarbeiders die mee op het land kwamen werken. (bv. langs de Pillendijk) Ook een aantal gehuchten zijn langs de dijken ontstaan : Oud Doel, Saeftinge en Rapenburg langs de Doelpolder.

Landbouwontwikkeling

Samen met de inpolderingen ontstonden en groeiden ook de verschillende polderdorpen. Initieel was vooral turfwinning uit de aanwezige veengronden de voornaamste bezigheid. Pas daarna zou de landbouwactiviteit aan belang toenemen. Door de verschillende alluviale afzettingen die het gevolg zijn van de opeenvolgende overstromingen zijn de poldergronden bovendien zeer vruchtbare gronden. Binnen een polder ontwikkelde zich een parochiegemeenschap. Zo'n gemeenschap bestond uit een kleine kern rond de kerk en een aantal verspreide boerderijen en gehuchten in de polder, nabij de landbouwgronden.

De kaart van Ferraris toont een duidelijk verschil in percelering van de akkers. In de eerste plaats is er een duidelijk onderscheid tussen de kleine percelen op de zanderig gronden van het Waasland, ten zuiden van de Expresweg, en de grote landbouwpercelen in de polders. Zandgronden zijn minder vruchtbaar en hebben meer bewerking nodig. Vaak gaat het om individuele akkers die zijn omzoomd met haagkanten en bomen. Dergelijk, meer kleinschalig patroon wordt ook teruggevonden in Verrebroek, omdat het gelegen is op een zandrug en daardoor ook een armere bodem heeft dan de rest van de polder. De hoeveelheid landbouwgrond per boerderij is er veel lager. Vandaar dat in Verrebroek ook duidelijk meer bebouwing waarneembaar is dan in Kallo of Kieldrecht. Het landschap bestaat uit langgerekte, smalle percelen.

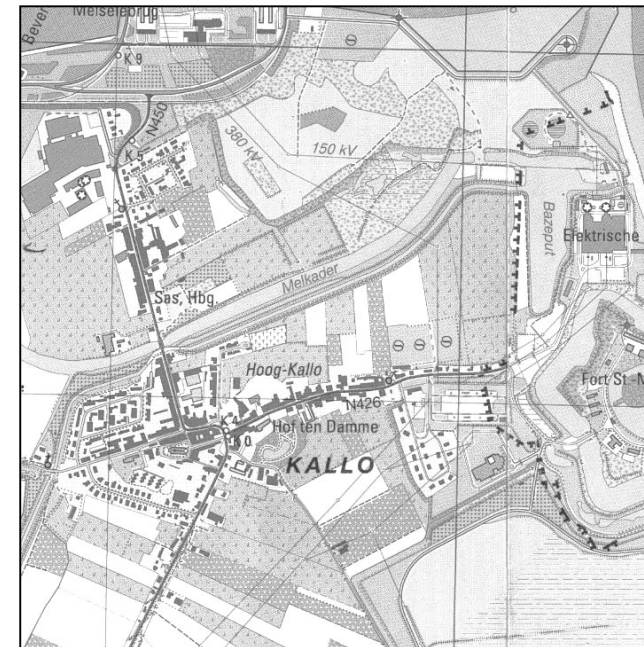
Op de vruchtbare poldergronden gebeurde de ontginning eerder planmatig. De inpoldering was een groots en duur project. Een individuele boer kon deze kosten niet dragen. De inpoldering werd vaak gefinancierd door middeleeuwse 'projectontwikkelaars', kloosters of rijke koopmannen uit Antwerpen en Brugge, die de gronden dan in pacht gaven. De Oud Arenbergpolder vormt hier een goed voorbeeld van. Een grofmazig raster van wegen verdeelde de polder. Binnen dit raster bevond zich een eveneens orthogonaal raster van afwateringsgrachten. De bebouwing entte zich langs de weg die loopt van Kieldrecht naar St. Antoniushoek (verdwenen met de aanleg van het Doeldok).

Binnen een bepaalde polder volgden de meeste percelen dezelfde richting. In de Koningskieldrecht polder vertrokken de wegen loodrecht op de Dijk van Kieldrecht, parallel met de Grote Geul. Haaks hierop lagen smalle, diepe percelen. Ook in de Kallopolder kwam hetzelfde stramien voor: midden in de polder liep een weg, waar haaks alle percelen op stonden, die reikten van de weg tot aan de dijk. De meeste wegen werden omzoomd door bomenrijen. Het polderlandschap was dus vroeger minder open dan tegenwoordig.

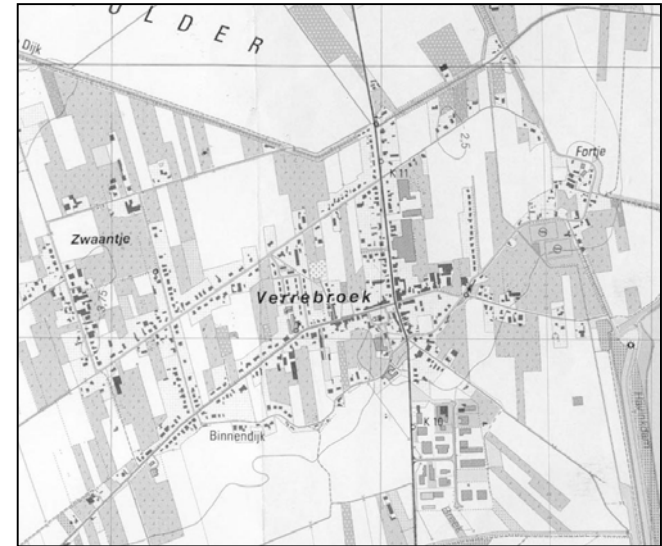
Dorpen

De dorpen in de polders hebben zich daar ontwikkeld waar ze zich het dichtst bij de polders bevonden, maar toch gelegen op hogere gronden, vaak zandruggen, ter bescherming tegen overstromingen.

Zo verwijst de naam **Kallo** naar een bosje op een hoge zandrug nabij een rivier, de Melkader. De kern van Kallo heeft zich ontwikkeld op het kruispunt van dijken: Beverse Dijk en Melsele Dijk. Op de Ferrariskaart is ook een sterke lineaire uitbreiding waarneembaar, naar Fort St-Marie. In Kallo is momenteel nog duidelijk de historische wegenstructuur uit de 18^{de} eeuw (Ferrariskaart) te herkennen. De bebouwing langsheen deze wegen is wel sterk toegenomen. Naast de historische oostelijke uitloper naar het fort, is de bebouwing van Kallo verder gegroeid langsheen de overige wegen. Daarnaast hebben zich een aantal recente woonwijken ontwikkeld naast de vroegere wegen: Melkaderlaan en Kruisdijklaan ten oosten van de Fabriekstraat. Op het einde van de Kapeldijkstraat ligt vandaag de woonwijk van de elektrische centrale.

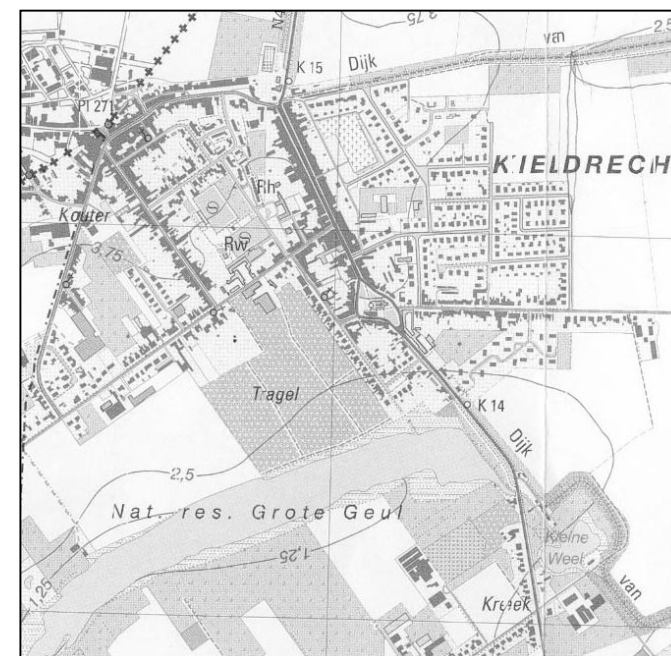


Het dorp **Verrebroek** heeft zich op een zandrug ontwikkeld, langsheen de rivier de Verre. Het gebied is in de 13^e eeuw ontgonnen. Verrebroek kent een veel meer verspreide bebouwing, die samenhangt met de lange, smalle landbouwpercelen. Verrebroek is voornamelijk gegroeid aan de hand van lintbebouwing, waardoor er grote ingesloten binnengebieden zijn ontstaan.



Kieldrecht is, samen met Nieuw Namen, gegroeid op de hoge zandrug Klinge-Kieldrecht. Kieldrecht is grotendeels op het water veroverd (van de Kallopolder in 1649 tot de Prosperpolder in 1846). Voor de stormvloed van 1334 lag het dorp waarschijnlijk meer naar het oosten, dicht bij Doel en Kallo. Nadien kwam Kieldrecht op de huidige plek tot stand. De haven lag aan de Kouter en werd via de Geul van Kieldrecht met Saeftinghe verbonden. De historische lineaire ontwikkeling langs de dijk, valt samen met de huidige Dorpsstraat, de centrumstraat van Kieldrecht. Kieldrecht kende de grootste ruimtelijke uitbreidingen en groei. Ten oosten van de vroegere dijk zijn tussen 1970 en 1980 een reeks verkavelingen uit de grond gerezen. Ook naar het westen, naar Nieuw Namen toe, kende Kieldrecht een grote groei. In het noorden vormt de Pillendijk de grens van de bebouwing. Tot slot heeft zich langsheen de N451 een lint ontwikkeld van woningen en KMO.

Kieldrecht is gelegen aan de Nederlands-Belgische grens. Rond de grensovergang heeft zich aansluitend bij Nieuw-Namen een concentratie van bebouwing ontwikkeld.



1.3 Uitbreiding van de haven

Na Wereldoorlog II ondergaan de Scheldepolders een sterke verandering. De Scheldepolders moeten plaats ruimen voor de haven. Eerst wordt de rechteroever ontwikkeld tot een havengebied, later volgt een uitbreiding naar Linkeroever. De komst van de haven heeft een enorme impact op het oorspronkelijke landschap. Verschillende polders worden onteigend en verdwijnen onder de opgespoten gronden.

Eerste grootschalige projecten

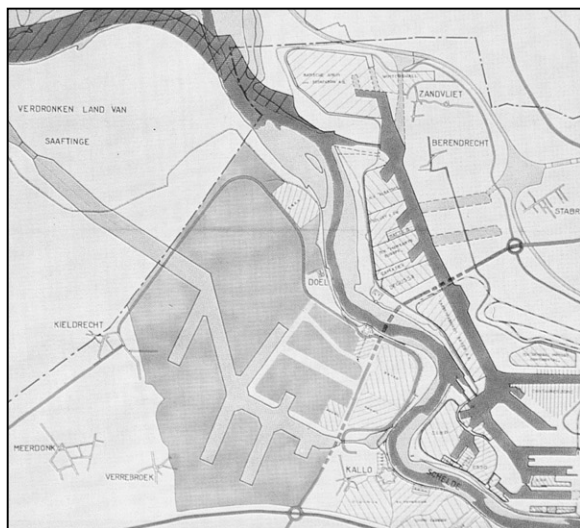
In het begin van de 20^{ste} eeuw en tijdens het interbellum blijft de haven van Antwerpen beperkt tot aan de Kruisschanssluis. In de jaren vijftig werd het eerste tienjarenplan opgesteld om de haven van Antwerpen te ontwikkelen tot een (inter-) nationale haven. Dit plan voorzag tussen 1956 en 1967 in de aanleg en volledige uitrusting van ondermeer een Vijfde en Zesde Havendok en de Kanaaldokken B1, B2 en B3 op Rechteroever.

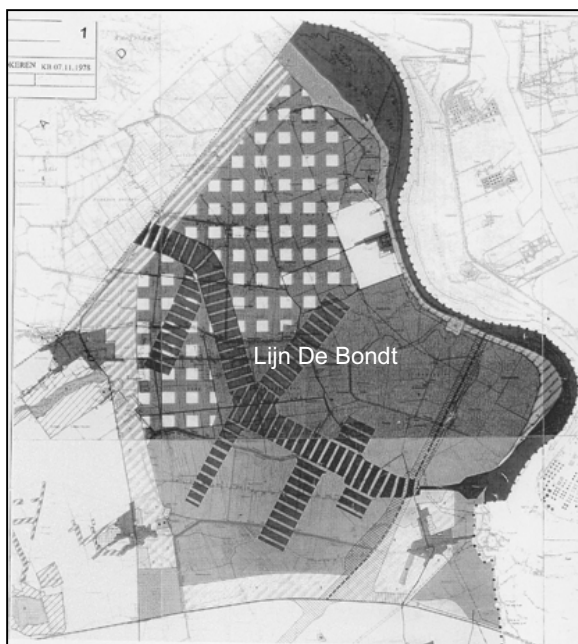
De economie floreerde en eind jaren zestig ontstonden reeds de eerste plannen voor de uitbreiding van de haven op Linkeroever. Het eerste ontwikkelingsvoorstel uit 1967 voor de haven voorzag dat de hele polderstreek haven- en industriegebied zou worden. (8.000 tot 12.000ha) Het geplande gebied bevond zich tussen de Nederlandse grens en de N49, van de Schelde tot aan de weg van De Klinge naar Sint-Gillis-Waas. Kallo, Doel, Verrebroek en Meerdonk zouden volledig van de kaart geveegd worden, terwijl van Kieldrecht en De Klinge nog een klein gedeelte zou overblijven.

Er werd een zesjarenplan opgesteld (1970-1975) waarin kredieten worden vastgelegd voor ondermeer de aanleg van het Baalhoekkanaal. Dit kanaal zou van Baalhoek in Nederland tot aan de Schelde ter hoogte van Kallo lopen, doorheen het natuurreservaat Verdrongen Land van Saeftinge, de grootste brakwaterschor van heel West-Europa. Door de aanleg van dit kanaal zou de flessenhals bij Bath kunnen vermeden worden en daardoor zou de trafiek sneller kunnen afgewikkeld worden. Haaks op dit kanaal werden verschillende dokken gepland. In afwachting van de realisatie van het Baalhoekkanaal werd de Kallosluis aangelegd.

Vanaf 1970 kregen de plannen voor de grootschalige grondinname op de Wase linkeroever concrete vorm door de onteigeningen in Kallo. Op 18 juli 1975 keurde de regering het plan goed om de Antwerpse haven uit te breiden naar de Linkerscheldeoever.

In 1969 werd de Kennedytunnel opengesteld en werd de verbinding tussen Rechter- en Linkeroever aanzienlijk verbeterd.





Crisis en protest

Begin jaren '70 kwam er een eind aan de trend van een zich steeds verderzettende economische groei. De stagnatie en economische recessie op wereldvlak en de duurder geworden arbeidsmarkt in België, schrikten vreemde investeerders af en werkten remmend op de uitbreiding van de bestaande fabrieken op Linkeroever. Bovendien ontstond er protest vanuit de dorpen en werd, onder impuls van toenmalig senator Ferdinand De Bondt, gepleit voor een gefaseerde aanpak van de gronden. Om die redenen werd voorgesteld het noordelijke gedeelte van dit industriegebied, gelegen boven de as Verrebroek-Doel, tot de noodzaak zou aangetoond worden te bevriezen voor industriële bestemming en vrij te geven voor de landbouw.

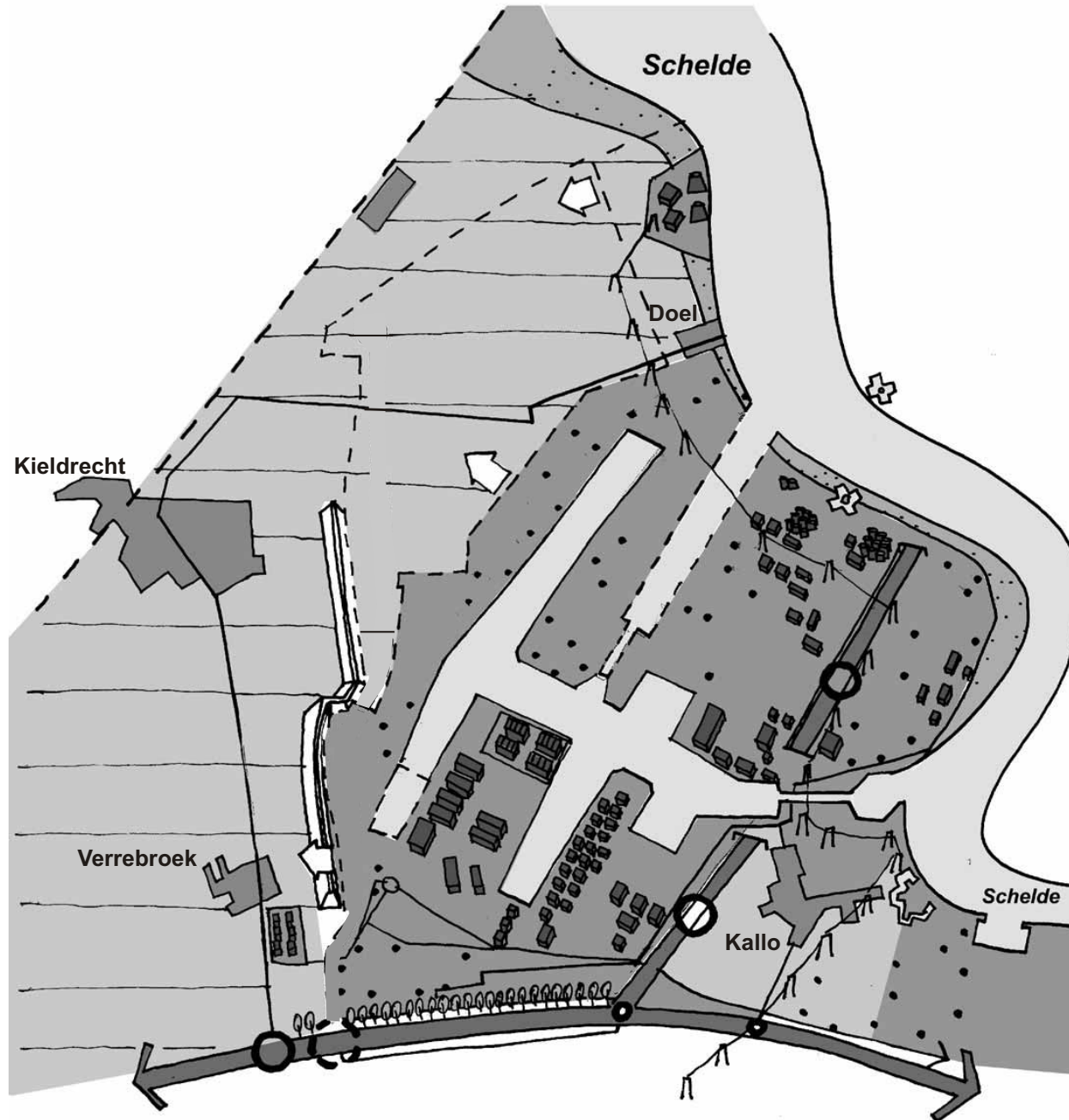
Op 15 oktober 1975 kwam het ontwerp-gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren tot stand. Het havengebied werd gereduceerd tot ongeveer 6600 ha ten oosten van de weg Vrasene - Kieldrecht, waarvan 4000 ha effectief haven- en industriegebied en 2600 ha havenuitbreidingsgebied, gescheiden door de « Lijn De Bondt », genoemd naar de gelijknamige senator. Het havenuitbreidingsgebied nam bijna het hele gebied in tussen Kieldrecht, de Schelde en de Nederlandse grens. De planbestemming van Doel op het ontwerp-gewestplan was nog steeds industrie, maar op het definitief gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren van 7 november 1978 werd dit onder druk van de publieke opinie gewijzigd in woongebied voor de dorpskern, met 250ha aanpalend agrarisch gebied.

Wet Chabert

Met de fusie van gemeenten in 1977 kreeg Beveren zowel Doel, Kallo, Kieldrecht, Verrebroek, Haasdonk als Melsele aan zijn grondgebied toegevoegd. Vijf van de nieuwe deelgemeenten vielen met hun grondgebied deels binnen het havengebied dat door de stad Antwerpen gecontroleerd werd. Om dit probleem « op te lossen » kwam in 1978 de wet Chabert tot stand die inhoudt dat het havenbeheer (de zgn. natte infrastructuur) onder controle kwam van Antwerpen terwijl het industriegebied (de droge infrastructuur) onder controle kwam van de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van de Linkeroever, een intercommunale waar behoudens Antwerpen en het Vlaams Gewest ook de Wase Intercommunale (voor 34,6%) en Beveren (voor 10,4%) in vertegenwoordigd zijn. Deze maatschappij staat niet alleen in voor het beheer maar ontvangt ook de opbrengsten uit o.a. de verhuur van gronden. Los hiervan is de gemeente Beveren ook nog eens bevoegd om gemeentelijke belastingen op drijfkracht en gemeentelijke opcentiemen op onroerende voorheffing te innen in het industrie- én havengebied. De industrialisatie levert met andere woorden naast belangrijke taken en verantwoordelijkheden voor de gemeente Beveren ook inkomsten op.

BESTAANDE STRUCTUUR Haven

Kaart 3



-  Haventerreinen
-  Geplande havenuitbreidingen
-  Dokken
-  Geplande dokken
-  Autosnelweg
-  Op- en afrittencomplex
-  Geplande ontsluitingsweg
-  Hoogspanningskabels
-  Landbouw
-  Restgronden



Realisatie (kaart 3)

In 1968 werd gestart met de aanleg van de Kallosluis en het Waaslandkanaal, plus de omliggende industriegebieden. Ondanks de economische terugval werd begin jaren '80 nog het Doeldok gerealiseerd. Het dok met bijna 5km kaailengte kostte 5 miljard, maar ligt er sedertdien ongebruikt bij. De reden hiervoor is dat het Doeldok met zijn schuine kaaitaluds bestemd was voor petrochemische nijverheid. Deze is er echter om verschillende redenen nooit gekomen: enerzijds omdat het gebied niet goed bereikbaar was en de gronden nog niet opgespoten waren; anderzijds omwille van de petroleumcrisis rond '80 waardoor de raffinage naar de producerende landen is verschoven.

Een pilotrol bij de linkeroeveruitbouw speelde het Vrasenedok, voltooid in 1992. Rond het Vrasenedok werden gespecialiseerde terminals uitgebouwd voor de behandeling van woudproducten, schroot, fruitsapconcentraten, auto's en kunststofgranulaten. De jaarlijkse behandelingscapaciteit van het Vrasenedok bedraagt 10 miljoen ton, of het equivalent van een kleine zeehaven.

Omdat de beschikbare ruimte rond het Vrasenedok volledig ingenomen was, werd in 1996 gestart met de bouw van het Verrebroekdok, een dok dat evenwijdig loopt met het Vrasenedok. Het zal 278ha. Bouwrijpe haventerreinen opleveren. Op die terreinen worden overslag- en opslaginstallaties gebouwd voor de overslag van al of niet gecontaineriseerd stukgoed. Het Verrebroekdok is momenteel nog niet volledig voltooid. Bij volledige voltooiing zal het dok tot vrij dicht bij de kern van Verrebroek komen. Het huidige dok wordt vandaag gebruikt door de Hessenatie, als uitbreiding van haar autoterminal aan het Vrasenedok en door de Mexico Natie die hier eveneens een meer klassieke haventerminal inricht, onder andere ook voor belangrijke autotrafieken en containers.

Impact op afwatering

Door de aanleg van de verschillende dokken werd het oorspronkelijke grachten en krekensysteem doorbroken en verstoord. Door de infrastructuurwerken werd de Noordelijke Watergang, die voorheen het water van de Grote Geul afvoerde, via de Melkader naar de Schelde, afgesneden. Om het water op te vangen werd van aan de Driedijk in Kieldrecht een nieuwe poldersloot gegraven, de Stenen Goot. Die brengt het water naar een pompstation, gelegen in de zuidwestelijke hoek van het industriegebied. Daar wordt het water opgepompt in de Grote Watergang, d.i. het centraal kanaal dat langs de Expresweg loopt en nabij Kallo in de Schelde uitmondt. Het overgrote deel van de afwatering gebeurt echter via het Verrebroekdok.

1.4 Nieuwe mogelijkheden van de getijdendokken

Nieuwe evolutie

In de jaren negentig werd overgestapt op buitengaatse containerafwikkeling, direct aansluitend op de Schelde. Op de rechteroever resulteerde dit in de bouw van twee nieuwe containerterminals: de Europaterminal die in 1990 operationeel werd en de Noordzeeterminal die in 1997 in gebruik werd genomen. Grotere en verbeterde kranen zijn in staat de getijdenwerking van de Schelde te overbruggen, waar voorheen het waterpeil in de dokken constant moest zijn. De afwikkeling van containertrafiek vóór de sluisen, direct aansluitend op de Schelde, is duurder maar gebeurt sneller, doordat het tijdrovend procédé van het passeren van de sluisen kan vermeden worden. Voor nieuwe ontwikkelingen inzake getijdendokken moet worden uitgeweken naar Linkeroever.

In 1995 duiken voor het eerst de plannen op voor een containerterminal in Doel. De plannen voor Linkeroever worden nogmaals aangepast.

Strategisch plan Linkerscheldeoevergebied

Begin 1998 besliste de Vlaamse regering tot het opstellen van een strategisch plan voor de verdere uitbouw en maritieme ontsluiting van de Antwerpse haveninfrastructuur in het Waasland, samen met de aanleg van het Deurganckdok. De opmaak van dit strategisch plan moest gebeuren in samenwerking met de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid en het Havenbedrijf Antwerpen, en met betrokkenheid van de gemeente Beveren. Op 25 mei 1999 werd de nota 'Principes met betrekking tot het Strategisch Plan Waaslandhaven' door de Vlaamse regering goedgekeurd. Bij de aanvang van het opstellen van het plan werd uitgegaan van de realisatie van het Deurganckdok en containerterminals, de uitbouw van MIDA I en II (Maritime Industrial Development Area) ten noorden van het Doeldok, de onleefbaarheid van Doel en de daarop volgende onteigeningen en de niet-realisatie van het Baalhoekkanaal en het Kieldrechtdok. Volgende krachtlijnen werden geformuleerd:

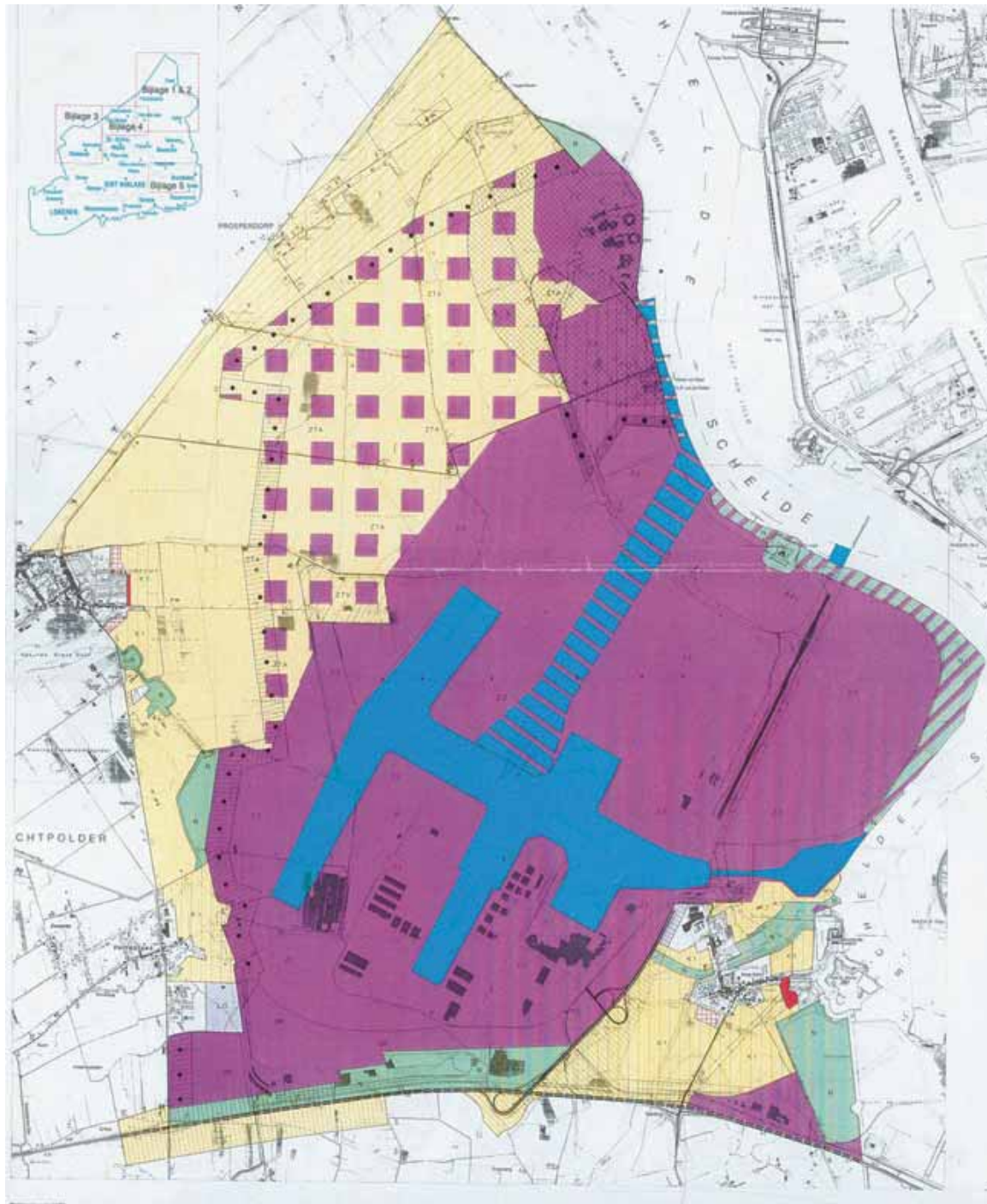
- de Waaslandhaven is een zeehavengebied en één van de poorten van Vlaanderen. Het is een gebied met economische potenties op Vlaams niveau;
- de grote potentie van de poort ligt bij de ontwikkeling van overslag van containers. Bijkomende potentie bestaat voor diepwatergebonden industrie;
- als woonkern wordt Doel niet behouden;
- er worden harde grenzen vastgelegd ten aanzien van de maximale uitbreiding van het zeehavengebied en aan de gehele buitengrens van de zeehaven wordt een volumebuffer ingericht.

Het Strategische Plan Linkerscheldeoever schetst de huidige toekomst van het gebied. Het Deurganckdok wordt aangelegd en een deel van het Doeldok zal worden gedempt. In het noorden wordt een gebied voorzien als zeehavengebied met tijdelijke agrarische bestemming. Dit gebied kan ten vroegste in 2007 als zeehavengebied in gebruik genomen worden. In het zuiden wordt een multimodale logistieke zone voorzien. De leefbaarheid van de omliggende dorpen dient gegarandeerd te worden door de aanleg van een volumebuffer rond het havengebied en de koppelingsgebieden tussen de dorpen en de buffer.

GEWESTPLAN

Gewestplanwijziging 2, september 2000

Kaart 4



-  Zeehavengebied
-  Zeehavenuitbreidingsgebied
-  Zeehavenuitbreidingsgebied met tijdelijke bestemming valleigebied
-  Reservatiestrook voor buffer
-  Natuurgebied
-  Koppelingsgebied type 1



Gewestplanwijziging (kaart 4)

Het Strategisch Plan fungeerde als basis voor de gewestplanwijziging van september 2000. In dit plan werden de voorstellen uit het Strategisch Plan wettelijk vertaald naar een bestemmingsplan. De belangrijkste krachtlijnen zijn:

Het centrale deel van de Waaslandhaven wordt ingekleurd als zeehavengebied type 2. In dit gebied zijn werken, handelingen en wijzigingen toegelaten die de realisatie van de bestemming op het oog hebben of die noodzakelijk zijn voor het functioneren van dit zeehavengebied.

Er wordt voorzien in een gefaseerde uitbreiding van de haven naar het noorden toe, door de inkleuring van een zeehavengebied met tijdelijke agrarische bestemming. De bestemming ervan kan slechts gerealiseerd worden na vaststelling van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Dit plan kan ten vroegste in 2007 worden vastgesteld. De procedure van dit plan tot aan de uiteindelijke realisatie van de haven zal ook nog enkele jaren in beslag nemen. In afwachting hiervan zijn alle verbouwings- en uitbreidingswerken aan bestaande landbouwbedrijven mogelijk. Nieuwbouw en het herbouwen van gebouwen is evenwel niet toegestaan.

Aan de omgeving van Doel wordt een aparte bestemming gegeven, met name zeehavengebied type 3. Dit houdt in dat tot op de datum waarop een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend voor een tweede getijdendok, werken, handelingen en wijzigingen kunnen worden toegestaan die de leefbaarheid van het gebied garanderen. Het voorbestaan van Doel wordt dus niet weerhouden.

In het zuidwesten van de haven wordt een zone voorzien bestemd als Multimodale Logistieke Zone. Deze zone is doorheen het proces van de gewestplanwijziging fel ingekrompen, enerzijds ten voordele van het gewone zeehavengebied, anderzijds ten voordele van een strook natuurgebied langs de N49. Rondom het zeehavengebied wordt een buffer voorzien.

Ten aanzien van de drie woonkernen Kieldrecht, Verrebroek en Kallo wordt naast de buffer ook een afstandsbuffer voorzien tussen de dorpen en de haven. Deze afstandsbuffer moet de dorpen de nodige fysieke en psychologisch levensruimte geven. Het gaat om zogenaamde koppelingsgebieden type 1. Dergelijk koppelingsgebied is uitsluitend bestemd voor activiteiten die een buffering en / of koppeling teweegbrengen ten opzichte van het omgevende gebied. In dit gebied kunnen de bestaande woningen en de bestaande activiteiten (inclusief landbouwactiviteiten) behouden blijven. Toegelaten zijn nieuwe inplantingen van recreatieve activiteiten en gemeenschapsvoorzieningen. Nieuwe inplantingen van woningen zijn niet toegelaten. In het koppelingsgebied dient een actieve landschapontwikkeling plaats te vinden. De ambachtelijke zone Aven Ackers te Verrebroek wordt verder uitgebreid.

Deze gewestplanwijziging werd bij de Raad van State aangevochten, onder meer omdat de Europese richtlijnen inzake beschermde vogelgebieden en habitat werden geschonden. Grote infrastructuurwerken waarbij natuurgebieden teloorgaan, moeten elders gecompenseerd worden. Dit zou zelfs moeten gebeuren alvorens men de werken kan aanvatten.. De Gewestplanwijziging werd bij arrest van 31.07.02 geschorst. Bij een schorsing van de gewestplanwijziging, zou een Ruimtelijk Uitvoeringsplan opgemaakt worden door het Vlaamse Gewest. Hiervoor worden reeds voorbereidingen getroffen.

Realisatie

1 oktober 1999 werd gestart met de eerste fase van de bouw van het Deurganckdok, met name de noordelijke oever. De terreinen van deze eerste fase werden door het Havenbedrijf Antwerpen reeds toegewezen aan de Antwerpse firma Hessenatie. De bouw van het Deurganckdok verloopt echter niet zonder problemen. Reeds twee maal werd de bouwvergunning geschorst door de Raad van State. Telkens werd een nieuwe bouwvergunning afgeleverd. De meest recente dateert van 18 maart 2002, waarbij de bouwvergunning op basis van een nooddecreet werd goedgekeurd. Dit nooddecreet stelt dat de realisatie van het Deurganckdok geldt als een realisatie van algemeen belang. Het nooddecreet gaat uit van het Vlaams Parlement. Daardoor is men niet verplicht het advies van de Raad van State te vragen. Aan dergelijke uitzonderingsprocedure zijn wel voorwaarden verbonden. De Vlaamse regering moet bij de aflevering van de bouwvergunning de Europese richtlijnen inzake milieucompensaties strikt naleven.

Binnen het validatiedecreet worden een aantal gebieden aangeduid als natuurcompensatie: herstel van het opgespoten Paardenschor, Doelpolder Noord met buffer en kreek, zoetwaterkreek in de Oud Arenbergpolder als onderdeel van buffer west, Putten West, plas Drijdijk, strand en plasvlakte op gedempt Doeldok en Zwijndrecht.

Toch wordt ook dit nooddecreet aangevochten voor het Arbitragehof.

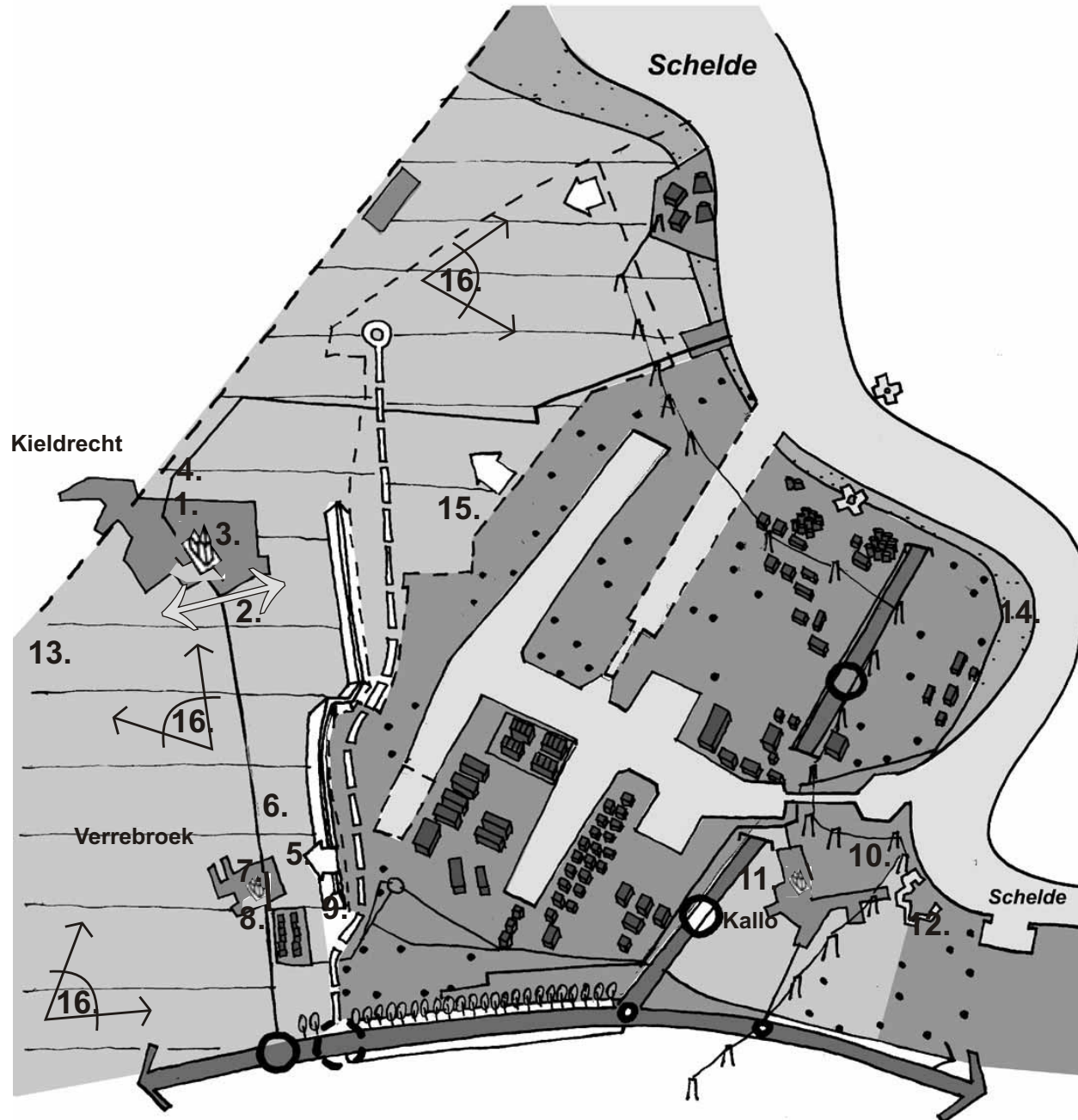
Sigmaplan

De Vlaamse regering heeft plannen om van het gebied Prosperpolder-oost / Doelpolder-noord een overstromingsgebied te maken, in het kader van de actualisering van het Sigmaplan. Het plan moet het Scheldebekken beveiligen tegen de toenemende dreiging van stormvloed en vanuit de Noordzee. Het aantal stormtijden is de jongste jaren toegenomen als gevolg van klimaatveranderingen, inpolderingen en vaargeulverdieping.

HISTORISCHE ONTWIKKELING

Waardevolle structuren en elementen

Kaart 5



1.5 Historische waardevolle structuren en elementen (kaart 5)

Hieronder worden de historisch waardevolle structuren en elementen, karakteristieken van vroegere ontwikkelingen, opgesomd en beschreven. Deze elementen kunnen fungeren als basis / onderlegger voor nieuwe ontwikkelingen.

Kieldrecht:

1. historisch stratenpatroon: Dorpsstraat, Oud Arenbergstraat, Molenstraat;
2. N451 volgt vanaf de Grote Geul, naar het noorden toe, het tracé van de oorspronkelijke dijk;
3. kerk met kerkplein; oude kern met Kouter – Singel – Grensstraat op hoge zandrug;
4. duidelijke scheiding tussen dorp en open polder ten noorden van het dorp.

Verrebroek:

5. historisch stratenpatroon in de kern: Verheyenplein, P. Vergauwenstraat, Sint-Laurentiusstraat;
6. de Kieldrechtsebaan dateert van een latere periode;
7. kerk met kerkplein;
8. binnendijk onder Verrebroek dorp: een verdwenen dijk die op bepaalde plaatsen nog herkenbaar is;
9. Fortje van Verrebroek.

Kallo:

10. historisch stratenpatroon Victoriestraat, Fabriekstraat, Beverse Dijk, Melsele Dijk, Hoog Kallo;
11. kerk met kerkplein;
12. Fort van Kallo (op grondgebied Zwijndrecht).

Landschap:

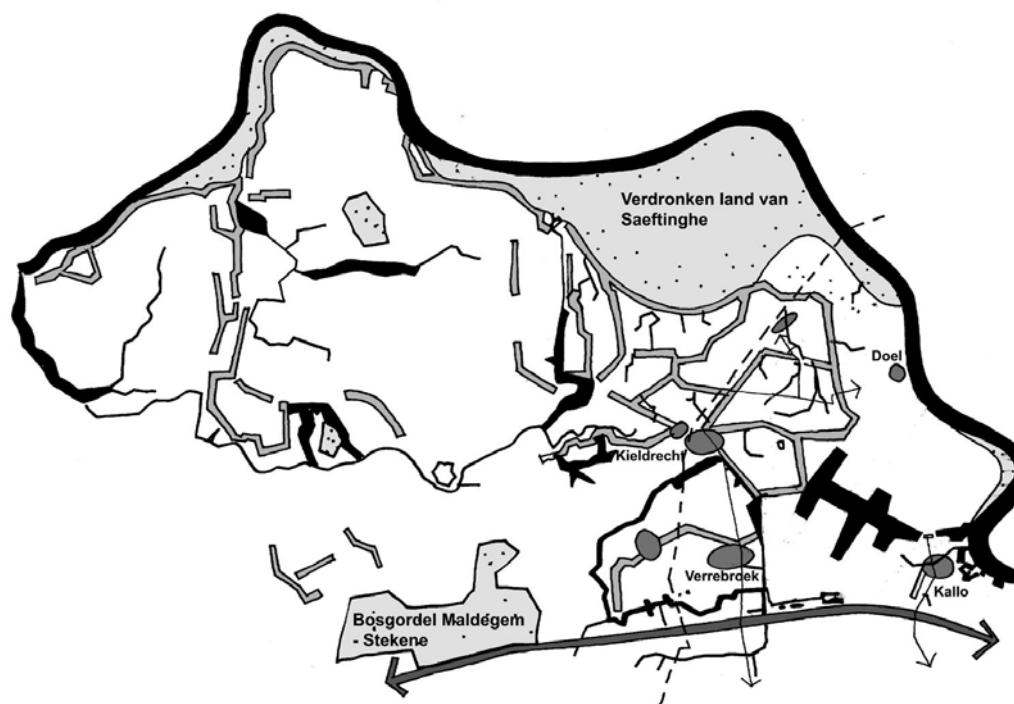
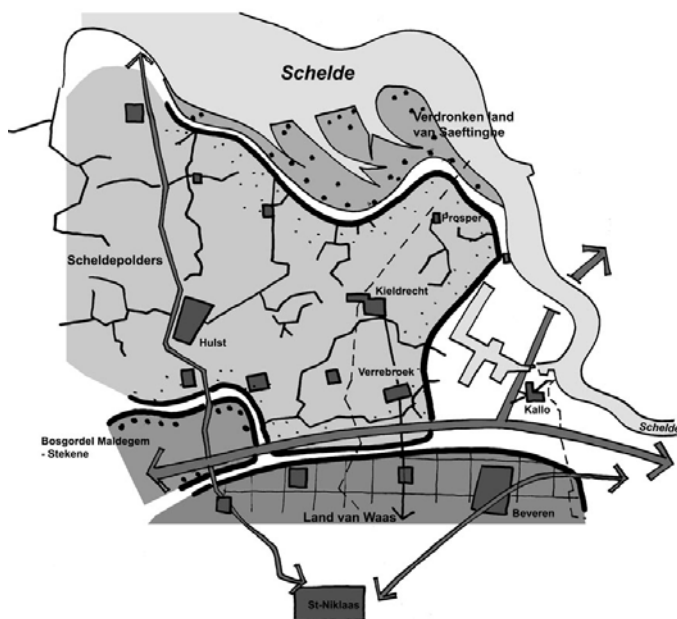
13. het water: de Grote Geul, Grote en Kleine Weel (restanten van dijkdoorbraken), de Melkader, de verschillende watergangen en de wallen rond de forten;
structuur van dijken, grachten en polders;
sterke groenstructuur (bomenrijen) meestal op dijken;
restanten van vroegere kreken in Nieuw Arenbergpolder, Oud Arenbergpolder en Prosperpolder;
restanten van het Verdrongen Land van Saeftinghe dat ooit tot aan de Kouter in Kieldrecht reikte waar een haven lag;
14. slikken en schorren langs de Scheldeoevers;
15. de Putten;
16. openheid, vergezichten.

2. DEELSTRUCTUREN EN -SYSTEMEN

2.1 Polders

2.1.1 Deel van een ruimere omgeving

De polders van het studiegebied liggen ten oosten van een groot aaneengesloten open-ruimte-gebied, de Zeescheldepolders. Hierin liggen op regelmatige afstand van elkaar relatief gelijkaardige dorpen. De volgende entiteiten zijn verder nog in de ruimere omgeving te onderscheiden: het slikken en schorren gebied van het Verdrongen Land van Saeftinghe (geen bebouwing), het kleinmazig en sterk versnipperd landschap van het Land van Waas (vnl. lintbebouwing), de oostelijke uitloper van de bosgordel Maldegem – Stekene, en de Scheldevallei. Ten westen van Verrebroek ligt een vergraven ‘donk’landschap. Het behoort in feite niet tot het polderlandschap. ‘Donk’landschap is een meer gesloten landschap met dikwijls bomerijen als perceelsgrenzen, terwijl deze in de rest van de polders enkel langs wegen en op en / of langs dijken worden aangetroffen.



2.1.2 Blauw netwerk: krekens en waterlopen

Het polderlandschap is gevormd door het water.

De krekens en waterlopen

Krekens komen vandaag zowel voor in het schorren- slikkengebied, als in het polderlandschap. De krekens in het polderlandschap stammen af van krekensystemen in de voormalige schorren (voor de inpoldering). De krekens zijn belangrijk vanwege de typische moerasflora en -fauna. Bovendien is er een grote ecologische verscheidenheid door zowel aanwezigheid van zoet-brak, hoog-laag, klei-zand gradiënt als door het historisch grondgebruik van de mens.

In het studiegebied zijn de Grote Geul, de Havinkbeek en de Melkader de nog resterende grote krekens. De Grote Geul en de Havinkbeek vormen een gesloten waterloop rondom de dorpen Verrebroek en Meerdonk. De Waterloop van de Hoge Landen sluit er op aan en loopt volledig in het door het gewestplan afgebakende havengebied. Verder zijn er in de omgeving van Muggenhoek en Oude Sluis ook nog een aantal herkenbare kreekrestanten aanwezig. De krekens en kreekrestanten sluiten aan op deze in Zeeuws Vlaanderen.

Binnen het 'grillige' patroon van de krekens bevindt zich een regelmatig orthogonaal patroon van grachten.

Slikken en schorren

Slikken (tweemaal daags onder water) en schorren (lopen alleen tijdens springtij onder) behoren in Europa tot de allereerste ecosystemen. Het bekendste slikken- en schorrengebied is het Verdronken land van Saeflinge. Dit gebied omvat oeverwallen, stroomgeulen, krekens, kommen, uitgestrekte schorren, met een afwisselend zeldzaam vegetatiepatroon met aansluitend zand- en slibafzettingen. Het is cultuurhistorisch en recreatief van belang om zijn landschappelijke historische gaafheid en de beweiding met schapen. Het is het grootste brakwatergebied van West Europa (3500 ha).

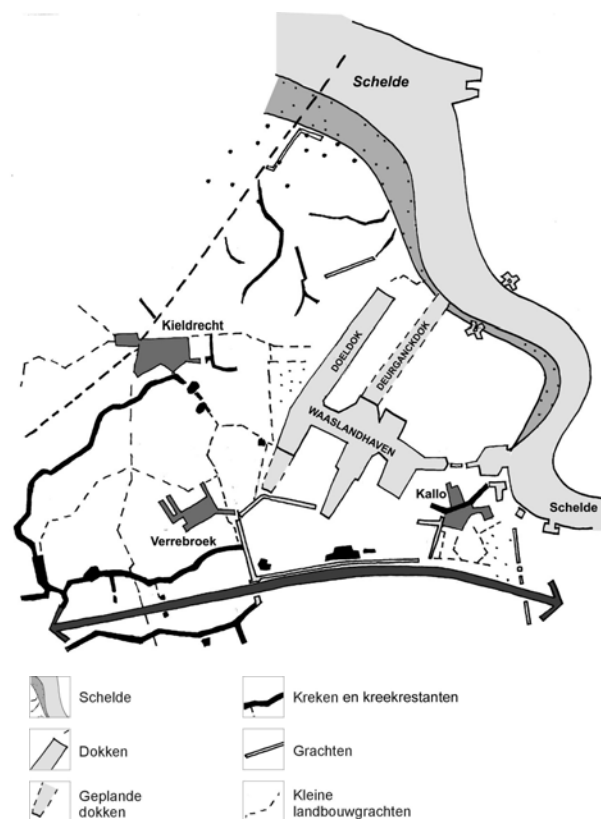
Ook in het studiegebied liggen dergelijke waardevolle gebieden, zoals de schorren van Oude Doel. Deze schorren vormen een strook van 50 ha, met een lengte van 2 km. en een breedte van ca. 0,5km.

Het gebied bestaat voor het grootste gedeelte uit begroeid schor, een kleiner gedeelte is slik. In het midden van het gebied ligt een grote geul, die bij hoogtij, dienst doet als plezierhaventje.

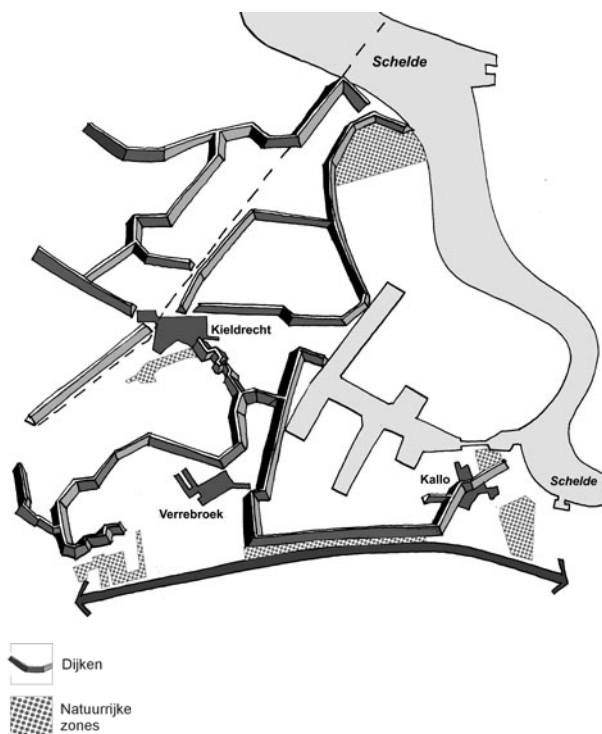
Welen of wielen

De welen of wielen, restanten van dijkdoorbraken uit de 17^{de} eeuw, zijn in ecologisch opzicht vergelijkbaar met "rietkrekens".

Onder de Dijk van de Koningskieldrecht polder liggen de Kleine en de Grote Weel. De welen zijn sterk onderhevig aan landbouwdruk. Twee andere welen lagen onder de Kallose Dijk in de Kallose Polder (Verrebroekse Blikken), op het tracé van de oude Noordelijke Watergang. Deze watergang wordt momenteel doorbroken door het Verrebroekdijk.



2.1.3 Groen netwerk: dijken, groene natuurrijke zones



Dijken

Dijken begrenzen de polders. Het zijn historische waterkeringen ter bescherming van de zee (defensief) of aangelegd bij de winning van het land op de zee (offensief). De dijken worden vaak geaccentueerd door bomenrijen, bebouwing of wegen. Hier en daar komen er puntrelicten voor, de 'welen'.

De dijken hebben op velerlei vlak een zekere waarde. Op cultuurhistorisch vlak vormen de dijken dikwijls grenzen tussen verschillende cultuurlandschappen. De dijken hadden naast een beschermingsfunctie tegen overstroming, ook een ontsluitings- en verbindingfunctie tussen de verschillende boerderijen. De dijken (bv. Pillendijk) waren bovendien ook vestigingsplaatsen voor woningen (dijkwoningen landbouw-loontrekkenden) en gehuchten (Oude Doel, Saeftinge, Rapenburg).

Landschappelijk vormen de dijken landschapsbepalende oriëntatielijnen. Het zijn rechtlijnige lineaire elementen, al dan niet begroeid met opgaande bomenrijen. De dijken vormen een netwerk van groene verbindingen dat zich over het polderlandschap uitstrekt. Dijken worden vaak begeleid door een gracht. Ook ecologisch zijn dijken van belang, zij vormen een ecologische verbinding tussen verschillende natuurgebieden. De rijkdom aan planten op een dijk is meestal groot.

Natuurrijke zones

Het studiegebied omvat een aantal ecologisch en landschappelijk waardevolle gebieden, die aansluiten op het netwerk van dijken en het blauwe netwerk. Het zijn gebieden die momenteel al een belangrijke natuurwaarde hebben of door een aangepast beheer een belangrijke natuurwaarde kunnen krijgen. Het gaat om volgende gebieden:

- gebied ten noorden van de Melkader;
- de Zuidelijke Groenzone;
- Groot Rietveld;
- valleigebied van Prosperpolder en Doelpolder;
- de Putten: complex van lager gelegen weiden en slootjes, uniek in het polderlandschap;
- restanten van vroegere kreeklopen.

Fijnmazig netwerk: de bermen en perceelsbeplanting

Omwille van de eerder planmatige aanleg van de polders, heeft elke polder een eigen patroon van percelen. Vooral in Verrebroek, op de grens met Meerdonk, is deze percelering ook ruimtelijke aanwezig door de aanplanting van kleine landschapselementen, langsheen de percelen. Een opvallende percelering is terug te vinden in het westen van Verrebroek. Het gaat om het hoger gelegen landschap de Borryng, met langgerekte roterende percelen, sommige omzoomd door populieren.

2.1.4 Polders als landbouwgebied

Bodemgeschiktheid

De bodems (zware klei, klei, licht zandleem tot lemig zand) zijn geschikt voor de meeste akkerbouwgewassen. Ook voor extensieve groenteteelt en fruit zijn de bodems geschikt. In vergelijking met de omliggende landbouwgebieden binnen Vlaanderen liggen de bodemkundige kwaliteit en de perceelsstructuur sterk boven het gemiddelde. Dankzij de ontwatering door de Polder van het Land van Waas kunnen de Prosperpolder en het zuidelijk deel van de Nieuw Arenbergpolder tot de beste landbouwgronden van Vlaanderen gerekend worden.

Ten zuiden van de Nieuw Arenbergdijk en de Oud Arenbergdijk in de depressies van de vroegere kreken komen gronden voor die matig geschikt tot ongeschikt zijn voor akkerbouw.

Landschappelijke verankering

De landbouwbedrijven zijn verankerd in de polderstructuur. De landbouwgronden vormen daardoor zowel een landbouwkundig functionele eenheid, als een landschappelijke eenheid. Vooral de bedrijven in de Nieuw Arenbergpolder zijn sterk verankerd in hun polder.

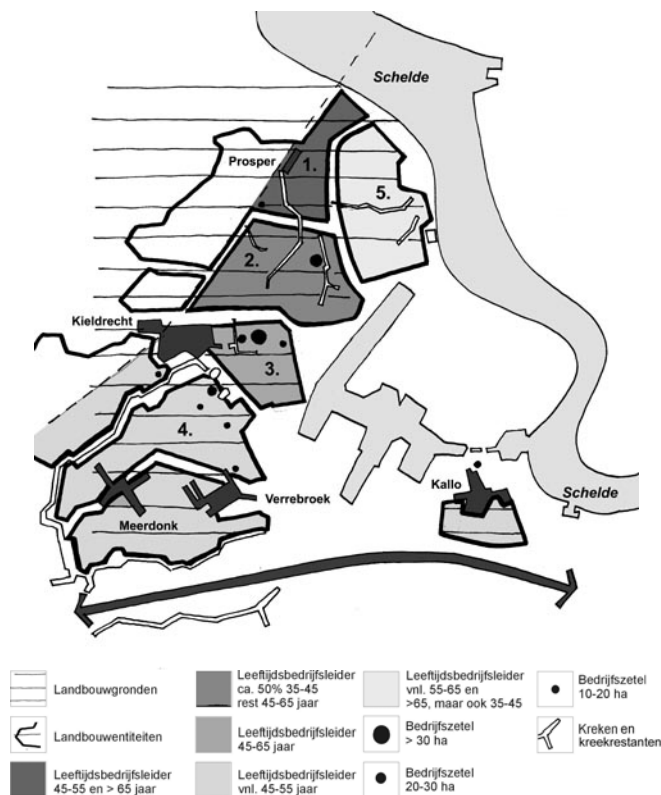
Lokalisatie

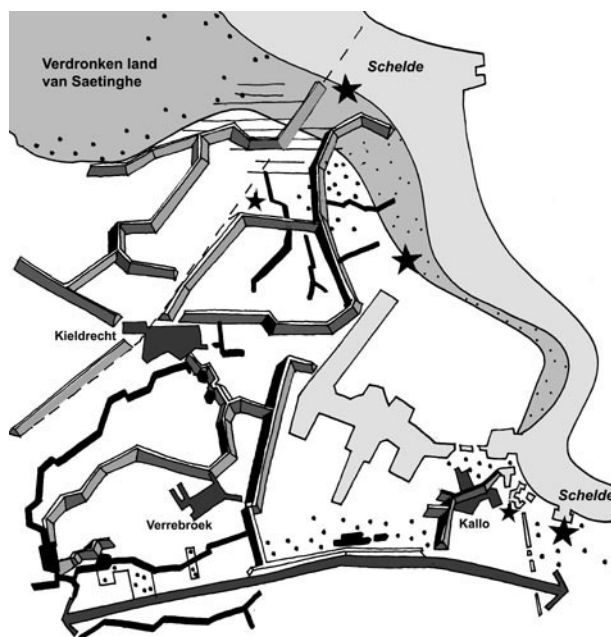
Landbouwers gevestigd in het studiegebied bewerken ook gronden in aangrenzende landbouwgebieden en omgekeerd. Het eventueel verdwijnen van landbouwgronden heeft dus een grotere weerslag dan enkel in de dorpen zelf.

Bedrijfsoppervlakte

In het studiegebied is een belangrijk aantal levenskrachtige en toekomstgerichte bedrijven gevestigd (bedrijfszetel) of actief (gronden). Bovendien is 55% van de landbouwgronden in gebruik bij grote tot uiterst grote bedrijven. Voornamelijk in de Nieuw en Oud Arenbergpolder gaat het om dergelijke grote bedrijven. In Prosperpolder bevinden zich vooral bedrijven van gemiddelde grootte. In Steenland worden de meeste gronden gebruikt door zeer kleine bedrijven.

Hoewel de gronden van uitstekende kwaliteit zijn voor landbouw, is de omvang ervan beperkt. Het bestaande landbouwareaal biedt slechts mogelijkheden aan een bepaald aantal landbouwbedrijven.





2.1.5 Recreatie - natuur

De belangrijkste toeristische attracties zijn het Land van Saefinghe, Doeldorp, de veerdienst Doel-Lillo en Fort Liefkenshoek.

Doorheen de polders lopen een aantal aantrekkelijke fietsroutes. De meest gekende is de Doel eco-route. Het traject loopt langs waardevolle fauna en flora in en rond Doel, zoals de schorren van Oud-Doel, het Verdronken Land van Saefinghe en de Putten. Een andere route is de Polderlandroute. Deze loopt van Prosperpolder via Kieldrecht en Verrebroek tot in Beveren.

De autoroute 'Reynaertroute' passeert in Kieldrecht langs de Grote Geul, en verder langs Klinge, Hulst, Hontenisse, Axel, Wachtebeke, Stekene, De Klinge en Meerdonk.

Boeiende recreatieve routes zijn ook de Hulsterloorout en het Vingerlingpad.

Verder zijn er nog geleide wandelingen langsheen de Grote Geul door de Vereniging voor Natuur en Stedenschoon.

In Prosperpolder is er een jeugdcentrum waar accommodatie wordt aangeboden aan groepen voor kampen, weekends, vormingsdagen of klasuitstappen.

2.2 Haven

2.2.1 Economie



HAVEN VAN ANTWERPEN

- Bestaande industrie
- Bestaande haveninstallaties
- Beschikbare haventerreinen

Binnen de haven geldt de basisregel dat de industrie zich vestigt op de gebieden tussen Schelde en de dokken, zo ver mogelijk van de omliggende dorpen. Meestal gaat het om petrochemie. Havenactiviteiten (containers, overslag en logistiek) bevinden zich meer landinwaarts, tussen de dokken en de grens van het havengebied. Er wordt gestreefd naar een evenwicht tussen industriële activiteiten en havenactiviteiten.

Ook in de Waaslandhaven wordt dit patroon van zonering behouden. Rond het Vrasenedok bevinden zich een aantal bedrijven die instaan voor de op- en overslag van conventionele stukgoederen. Tussen het Waaslandkanaal en de Schelde zijn een aantal (petro-)chemische bedrijven en een recyclagebedrijf gelegen. Ook de kades rond het Doeldok waren bedoeld voor het aantrekken van chemische nijverheid.

Door de technologische vooruitgang van de kraaninstallaties langsheen de dokken, is het niet meer noodzakelijk dat het waterpeil in het dok constant blijft. De havenactiviteiten bevinden zich in dit geval rechtstreeks langs de Schelde, een zone die voorheen werd voorbehouden voor industriële bedrijvigheid. De traditionele zonering wordt dus doorbroken. Het Deurganckdok is een eerste stap in deze richting. Momenteel bestaat reeds een concessie van Hessennatie langsheen het Deurganckdok, voor de bouw van containerterminals. Bovendien is er momenteel een grotere behoefte aan locaties voor overslag van containers, terwijl de industriële activiteiten in de haven stagneren en zelfs achteruit gaan.

De gehele Waaslandhaven beslaat een areaal van 6000ha. De ontwikkeling ervan verloopt gefaseerd. Verder wordt er langs de N49 een logistiek park gepland. Dit is hoofdzakelijk gericht op continentaal vervoer van containers naar Noord-Frankrijk. Om het park tot een volwaardig multimodaal park te ontwikkelen, moeten de nodige verbindingen tussen de waterwegen enerzijds en de andere modi spoor en wegen voorzien worden. Bovendien dient ook een efficiënte verbinding tussen het logistieke park en de dokken te worden voorzien.

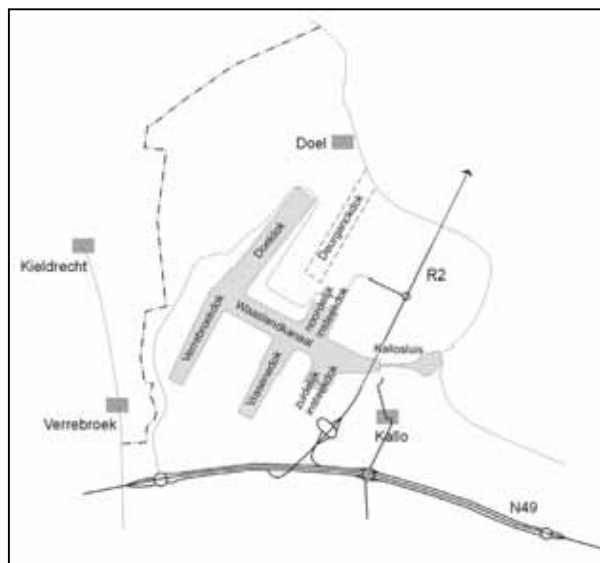
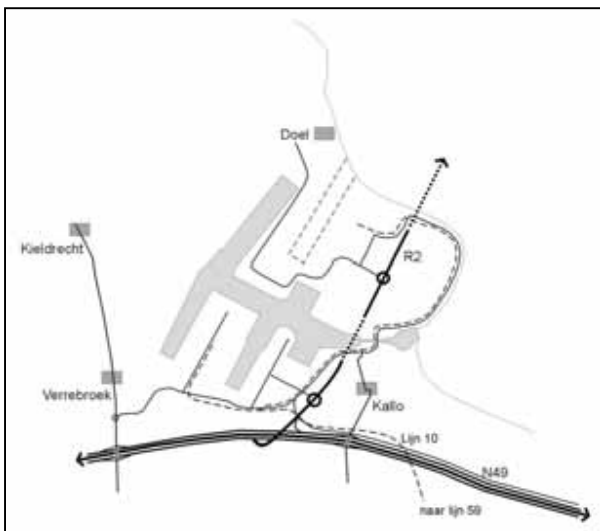
2.2.2 Verkeer

Weg

De huidige hoofdontsluiting van de haven gebeurt via de Expresweg (N49) en de R2. Van op de Expresweg zijn er twee aansluitingspunten naar de haven: via de Steenlandlaan en de N451 naar Verrebroek. Op de N451 is een nieuw rondpunt aangebracht dat toegang biedt aan de haven. Verder zijn er nog twee rechtstreekse aansluitingen op de R2, die toegang geven tot de haven.

Spoor

Het havenspoorwegnet is opgehangen door lijn 10 aan de spoorlijn Antwerpen – Gent (lijn 59). Deze aansluiting bestaat enkel in de richting van Antwerpen.



Water

De bestaande binnenvaartinfrastructuur bestaat uit:

de Kallosluis, die toegang verleent tot de dokken
het Waaslandkanaal, met zijn 'zijdokken: noordelijke insteek, zuidelijke insteek, Vrasenedok, Verrebroekdok, Doeldok en Deurganckdok (in aanbouw)

Momenteel is de toegang tot het Waaslandkanaal en de dokken beperkt, tot één toegang via de Kallosluis. Deze sluis is enerzijds ontoereikend qua capaciteit om de huidige en toekomstige trafiek op te vangen. Anderzijds maakt de sluis de toegankelijkheid tot de haven bijzonder kwetsbaar in geval van onderhoudswerken (al dan niet gepland) of ongeval.

Openbaar vervoer

Op het vlak van het spoorvervoer is de meest nabijgelegen lijn deze tussen Antwerpen en Gent met stations in Zwijndrecht, Melsele en Beveren. De spoorlijn ligt echter ver van de haven en overstappen op een bus of carpoolen zal steeds nodig zijn. De Lijn heeft de tram vanuit Antwerpen doorgetrokken tot in Melsele. Ook hier is door de afstand natransport nodig.

2.2.3 Natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur binnen de haven is quasi onbestaande, aangezien de wensen van beide sectoren moeilijk met elkaar te rijmen vallen. Delen van het zeehavengebied en het zeehavenuitbreidingsgebied zijn echter door Vlaanderen erkend als vogelrichtlijngebieden, op basis van de Europese richtlijn. Het verdwijnen van deze gebieden moet door de haven elders, volwaardig gecompenseerd worden.

In dat verband is de Werkgroep Buffering Waaslandhaven tot een akkoord gekomen wat betreft de principiële invulling van de voorziene groene buffer rond de haven. De totale breedte van deze volumebuffer bedraagt gemiddeld 200m. De binnenste 100m wordt aangelegd als een dijk waarin lijninfrastructuur kan worden geïntegreerd. De buitenste 100m zal bestaan uit een natuurtechnische watergang, aan de buitenzijde van de dijk en wordt voorbehouden als volwaardig alternatief voor het verlies van natuurwaarden in de vogelrichtlijngebieden.

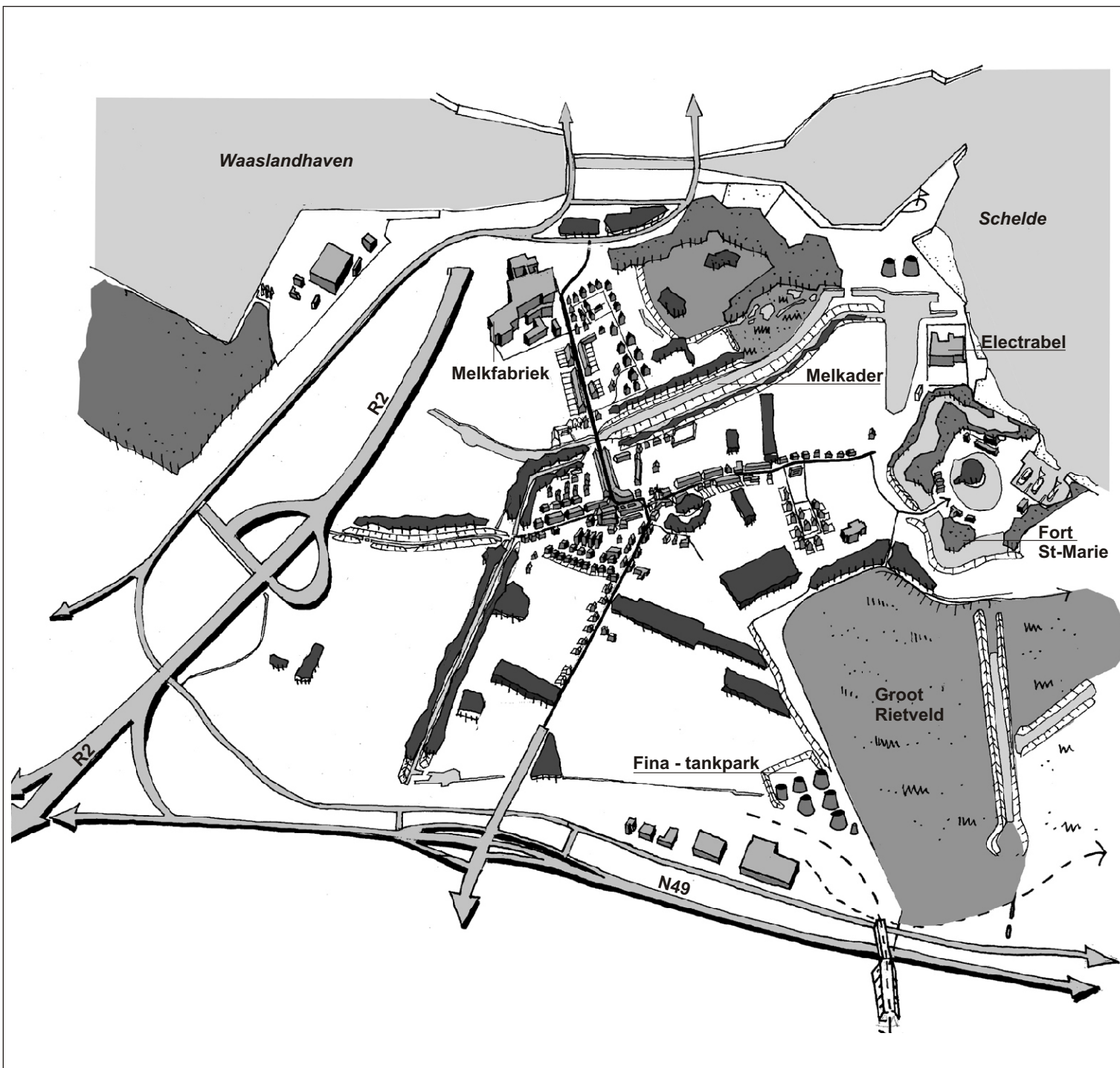
De basisidee van dit concept is om de dijken en kreken, die als speciale habitat binnen het vogelrichtlijngebied verloren gaan, in zekere zin opnieuw te creëren. De buffer dient ten laatste aangelegd te worden als op minder dan 500 meter van de uiterste grens van de binnenzijde van de reservatiestrook, langs de zijde van de zeehavengebieden, vergunde werken, handelingen of wijzigingen uitgevoerd worden.

Daarnaast heeft deze groene buffer ook een natuurverbindingsfunctie tussen de verschillende grote gehelen natuur (in ontwikkeling) die als een kraal rondom de haven liggen: de putten, de slikken en schorren langs de Schelde, de Zuidelijke Groenzone, Prosperpolder-oost en Doelpolder-noord, Melkader, Groot Rietveld en Blokkersdijk.

Voor het waardevolle noordoostelijke deel van het gebied van De Putten wordt het wegnemen of verminderen van de natuurwaarde door de havenuitbouw zo lang mogelijk in de tijd achteruitgeschoven als voor de economische behoeften mogelijk is. Op het gewestplan is het gebied van de Putten bestemd als zeehavengebied met tijdelijke bestemming valleigebied. De bestemming zeehavengebied kan slechts na de vaststelling van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, wat op zijn beurt ten vroegste in 2007 kan worden vastgesteld. Anticiperend op deze inname wordt in het gebied Prosperpolder-oost / Doelpolder-noord en in delen van de volumebuffer een natuurcompensatie voorbereid. De verschillende geplande infrastructuren lopen om de Putten heen. Binnen de haven zouden de pijpleidingstroken en bermen een ecologische functie moeten krijgen.

ANALYSE KALLO Landschap

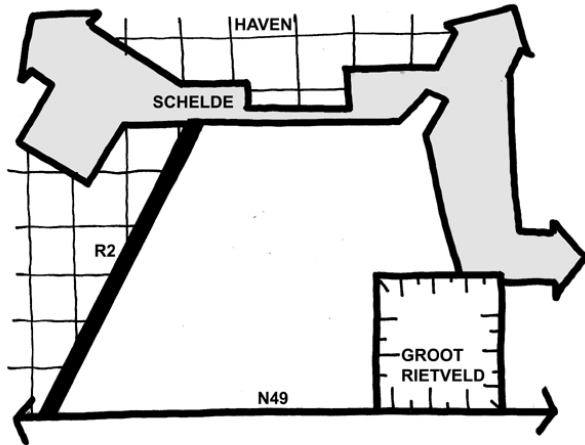
Kaart 6



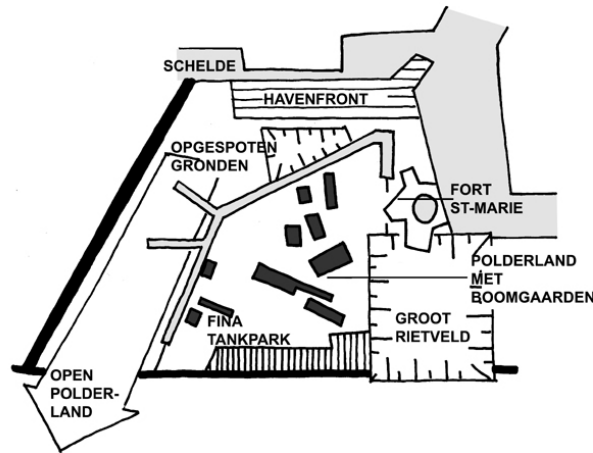
2.3 Dorpen

2.3.1 Kallo

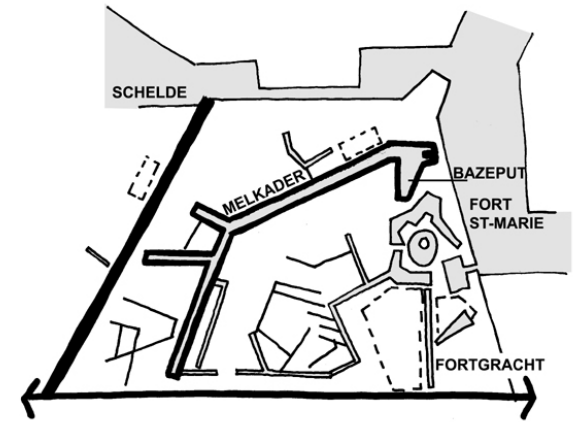
Verklaring voor de opbouw van Kallo: het landschap (kaart 6)



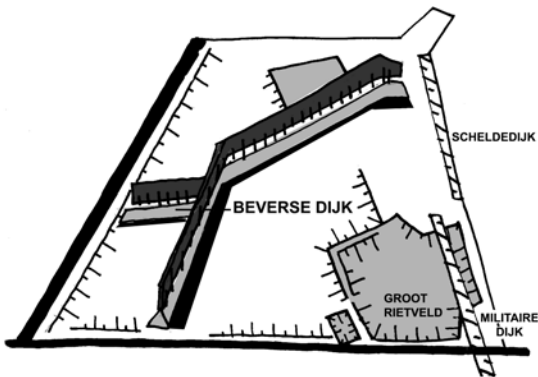
Grenzen



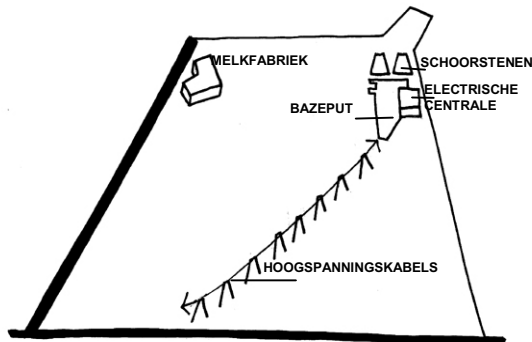
Vlakken



Lijnen : water



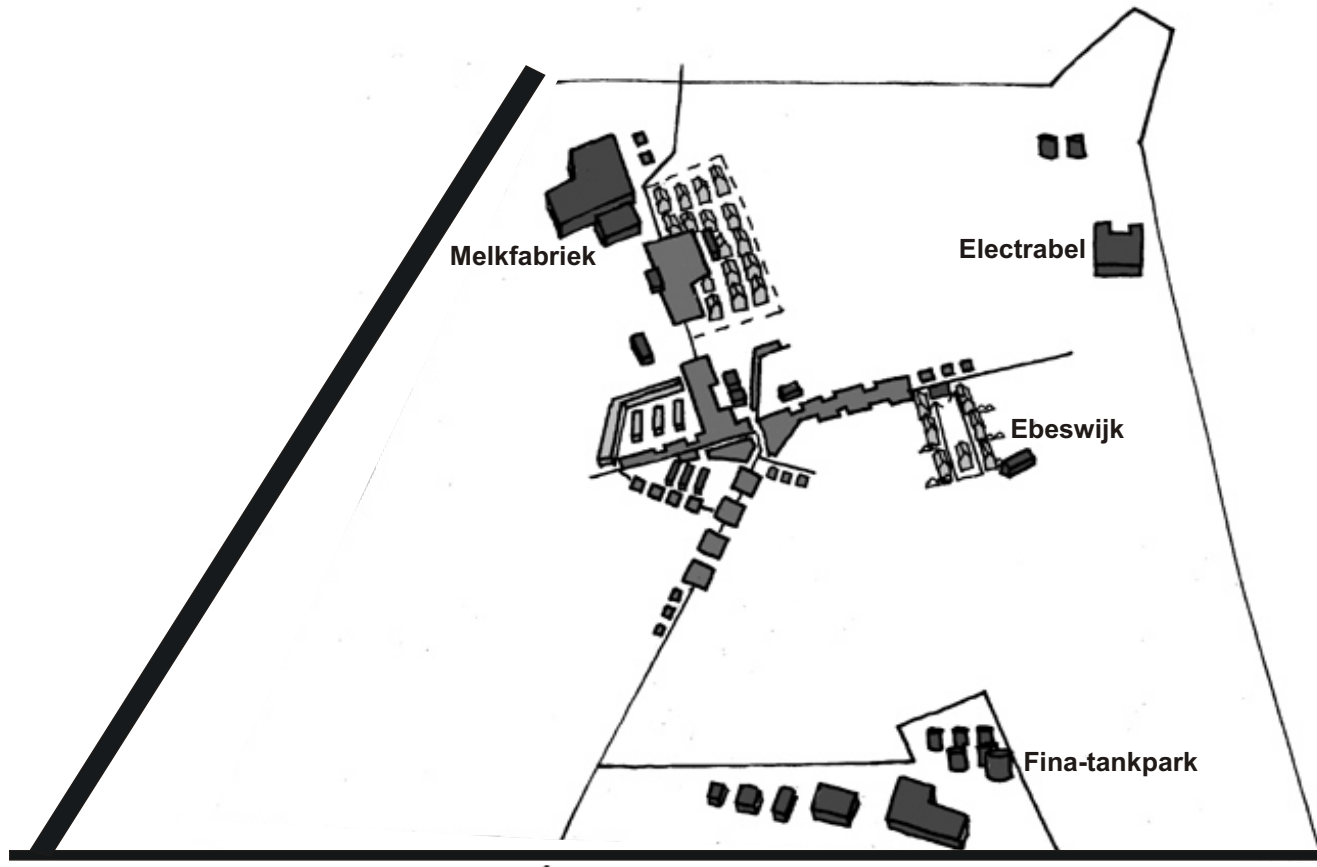
Lijnen : dijken



Punten

ANALYSE KALLO Nederzettingsstructuur

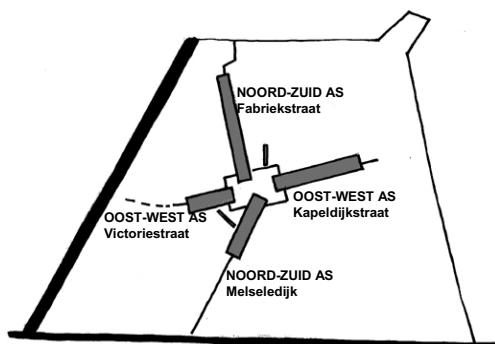
Kaart 7



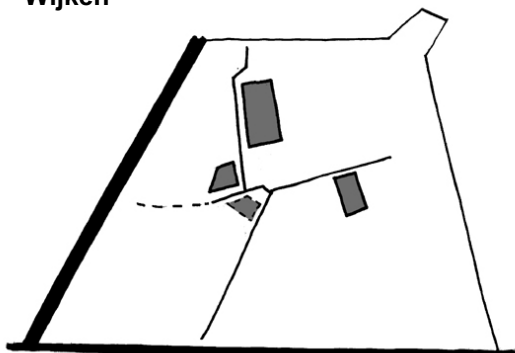
-  Aaneengesloten lintbebouwing
-  Open lint
-  Halfopen bebouwing
-  Lint langs één kant van de weg
-  Verkaveling
-  Villa-wijk
-  Sociale woningbouw
-  KMO



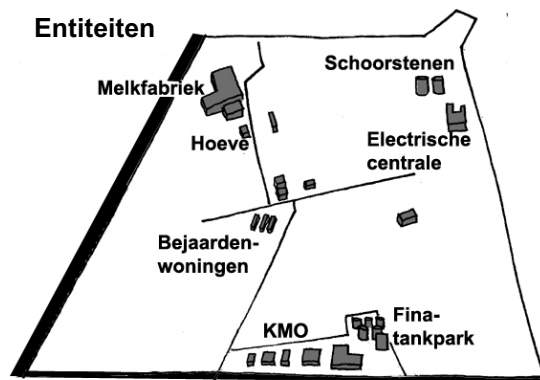
Linten



Wijken



Entiteiten



Nederzettingsstructuur (kaart 7)

Het dorp heeft een herkenbare, vrij compacte kern en is omringd door open ruimte. De kern bestaat uit polderwoningen met één tot twee bouwlagen met aaneengesloten tot halfopen bebouwing op de hoofdstraten en verspreide bebouwing in de wijken rondom. De 4 hoofdstraten geven uit op het centrum en vormen van hieruit de verbinding met een welbepaald punt: De Fabriekstraat eindigt op de Melkfabriek en geeft een verbinding op de haven, De Melseledijk sluit in het zuiden aan op de N49, de Victoriestraat geeft uit op de Beverse dijk en de Kapeldijkstraat heeft het Fort St-Marie als eindpunt.

De **Fabriekstraat** wordt gekarakteriseerd door aaneengesloten bebouwing en een breed wegprofiel. De woningen hebben over het algemeen meer bouwlagen, waardoor de straat meer stedelijk aandoet dan de rest van de kern. De Melkader ligt dwars op deze hoofdstraat, de aanwezigheid van en toegankelijkheid tot deze landschappelijk waardevolle waterloop is vandaag echter onvoldoende. De **Beverse dijk** is tot halverwege de weg onbebouwd, waardoor het landschap rondom nog goed waarneembaar is. Buiten de kern liggen enkele verspreide woningen, in de kern is de straat dichter bebouwd.

De **Victoriestraat** heeft minder dichte bebouwing en geeft uit op de Beverse dijk, vanaf hier is het open landschap goed waarneembaar. De **Kapeldijkstraat** heeft gesloten tot halfopen bebouwing, onbebouwde percelen geven zichten op het open landschap rondom. Aangezien de straat vandaag afbuigt naar de kerncentrale, is de relatie met het fort vrij zwak.

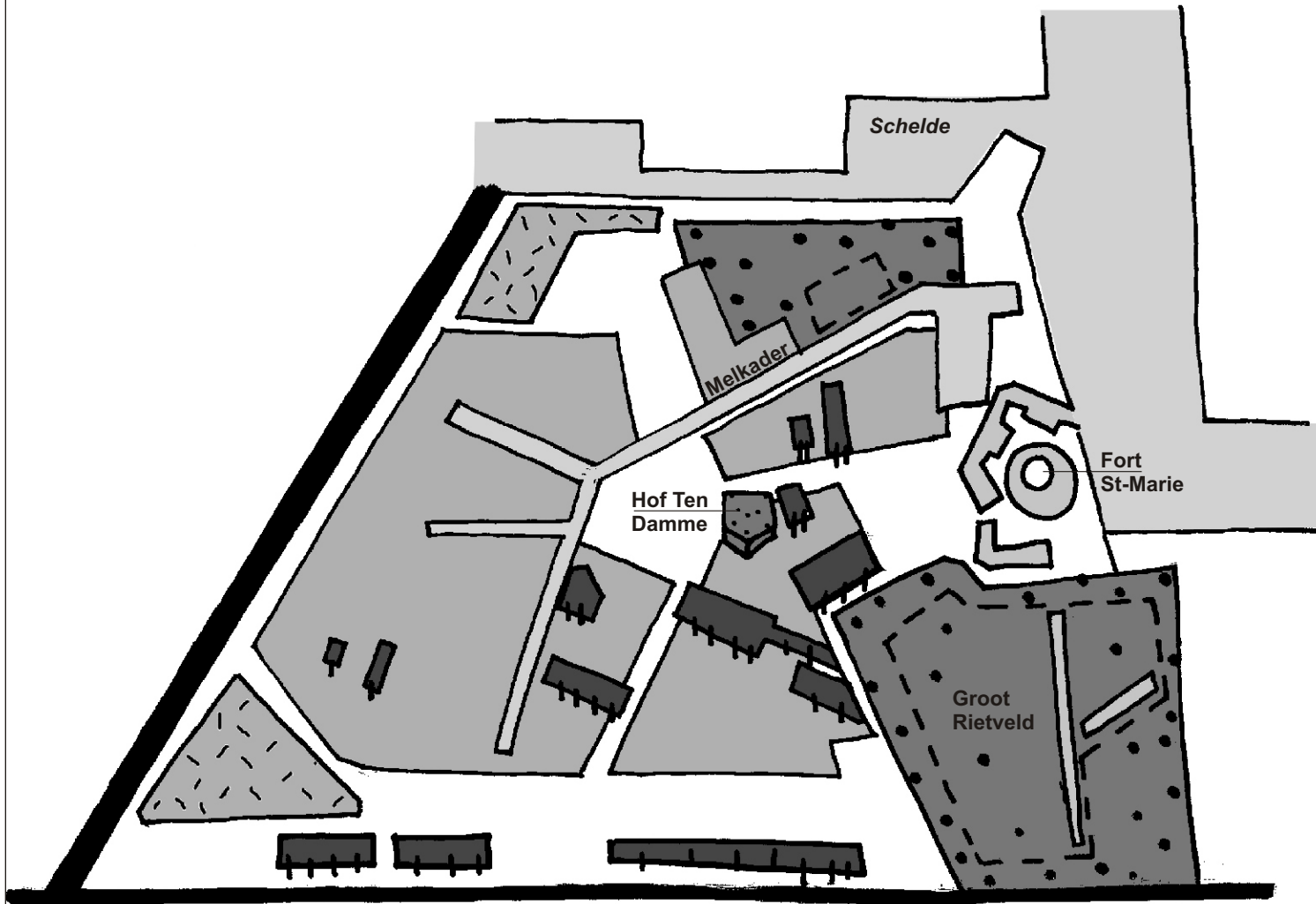
De **Ebeswijk** ligt vlakbij de kerncentrale, onder de hoogspanningskabels en is gebouwd voor de ingenieurs van de centrale. De wijk heeft een groen en residentieel karakter is opgebouwd uit typevilla's en heeft goed uitgebouwde voorzieningen, zoals een tennisveld, zwembad en feestzaal. Het residentiële karakter staat in schril contrast tot de dominante hoogspanningskabels en de zichten op de haven.

Ten westen van de kern ligt een grote **sociale woonwijk** die dateert van de jaren '80 en bestaat uit seriebouw. Ten oosten van de Fabriekstraat ligt een **recente verkaveling**.

Het **Centrum van Kallo** concentreert zich op het kruispunt van deze vier hoofdassen en kenmerkt zich door weinig kwalitatieve woningbouw, het vernieuwen van het woningbestand dringt zich hier op.

ANALYSE KALLO Open-ruimte-structuur

Kaart 8



Groen, natuur & milieu (kaart 8)

De kern van Kallo ligt temidden van de open ruimte, deze wordt omringd door harde grenzen: de haven in het noorden, de N49 in het zuiden en de R2 in het oosten. Hoewel het dorp onder sterke druk staat van de haven en een 'ingesloten enclave' vormt temidden van de haven, is de open ruimte rondom heel karakteristiek en landschappelijk waardevol.

De open ruimte rond de kern bestaat overwegend uit landbouwgebied, maar is zeer divers met een aantal zeer herkenbare entiteiten:

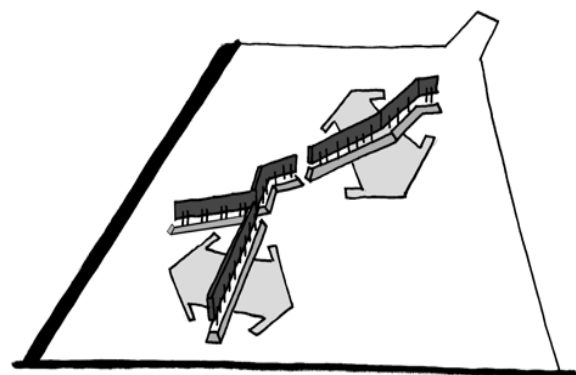
De **Melkader** is een kreekrestant, ligt dwars op de Fabriekstraat en geeft in het oosten uit op de Bazeput. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen het oostelijk en westelijk deel van de Melkader. Want in het westen heeft de Melkader zijn vorm van kreek behouden en heeft deze nog een aanzienlijke natuurwaarde. In het oosten, daarentegen, is de oude kreek gekanaliseerd met een parallelle gracht die aan weerszijden begrensd wordt door dijken met populierenrijen. Deze parallelle gracht heeft een afwateringsfunctie en buigt in het westen af in zuidelijke richting en sluit daar aan op een **waterreservoir**. De **Beverse dijk** is eveneens beplant met populieren, ligt in het verlengde van de Victoriestraat en dwars op de noodzuidelijke gracht.

De **populierenschermen** op de dijken vormen herkenbare elementen in de open ruimte rond Kallo. De Melkader, Beverse dijk en noodzuidelijke dijk vormen de basis voor een indeling in een aantal poldergebieden: de Kallopolder in het noorden, de Beverenpolder in het westen en de Melselepolder in het oosten. Door grote wijzigingen in het landschap echter, is de structuur van deze polders vandaag niet meer voelbaar en dit in tegenstelling tot de polders rond Verrebroek en Kieldrecht. De open ruimte wordt door andere karakteristieken en volgens een andere indeling herkenbaar:

Tussen de noodzuidelijke gracht en de autosnelweg ligt een **open landbouwgebied**, dat enkel 'doorsneden' wordt door de kreekrestant en de Beverse dijk.

De **noordoostelijke open ruimte** wordt gevormd door een aaneenschakeling van waardevolle groengebieden. De **Schelde** vormt de belangrijkste structuur en, hoewel de oever ter hoogte van Kallo grotendeels gebetonneerd is, ten behoeve van de havenactiviteiten, geeft het aansluiting op een aantal belangrijke natuurgebieden als het Verdrongen land van Saeftinghe in het noorden en Blokkersdijk in het zuiden. De Schelde heeft op het grondgebied van Kallo, noordelijk van de kern, een aantal schorren en slikken met een belangrijke natuurwaarde. De relatie tussen dorp en Schelde is erg gering. Tussen de Schelde en de kern liggen een aantal belangrijke natuurgebieden: de opgespoten gronden van het **Groot Rietveld** in het zuiden, **Fort St-Marie** met de zuidelijke natte gronden en **opgespoten gronden** in het noorden.

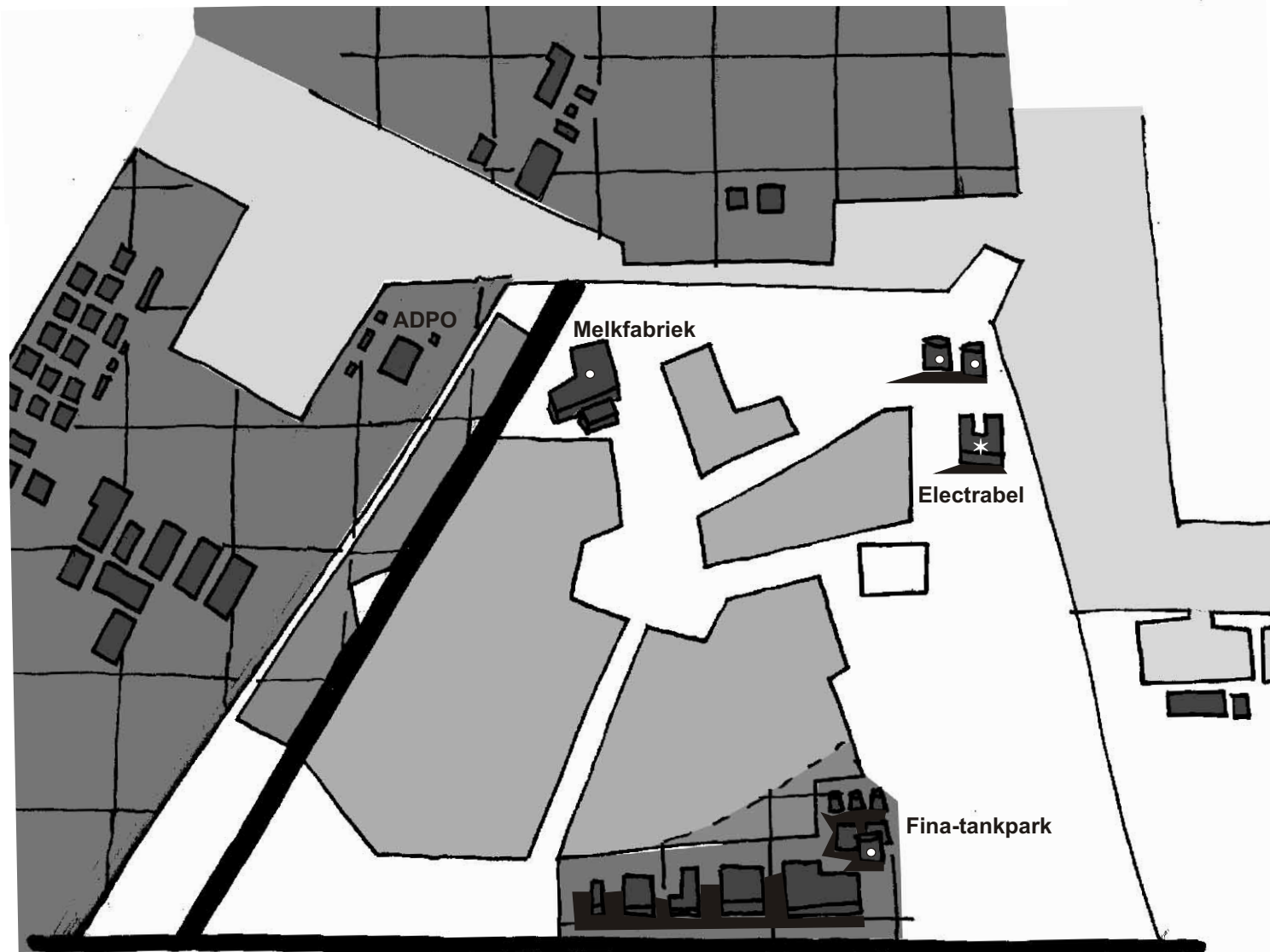
Tussen dit westelijke open landbouwgebied en noordoostelijk waardevol groengebied, ligt de kern van Kallo met rondom een **kleinschalig** landbouwlandschap met boomgaarden.



Transparante populierenschermen op dijken

ANALYSE KALLO Economische structuur

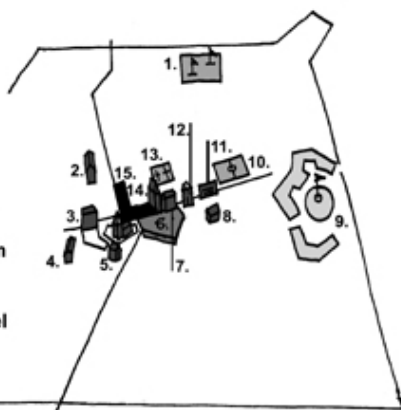
Kaart 9



-  Lokale economie
-  Regionale - internationale economie
-  Kantoren en distributie
-  Industrie
-  Nutsvoorziening
-  Havenactiviteit
-  Geplande havenuitbreidingen
-  Dokken
-  Landbouwgrond - weide



1. Golf
2. Hof van Keulen
3. Bejaardentehuis
4. Chiro
5. Pastorij
6. Gemeentepark
7. Hof Ten Damme
8. Sporthal
9. Cenflumarin
10. Sport Electrabel
11. School
12. Cultureel centrum
13. Begraafplaats
14. Bibliotheek
15. Verspreide handel



Voorzieningen

Economie (kaart 9)

Eerder in deze nota werd reeds gesteld dat de kern van Kallo wordt omringd door de **haven**: in het noorden en westen zijn de gronden al opgespoten en zijn al enkele havenbedrijven gelokaliseerd. De huidige haventerreinen zijn echter nog lang niet volgebouwd, bij uitvoering van het gewestplan zullen de terreinen nog veel intensiever bezet worden, en zal een uitbreiding tot aan de autosnelweg mogelijk zijn.

Ten zuiden van de kern, tussen de Expresweg en de spoorlijn naar de haven, zijn een aantal **kantoren en distributiebedrijven** gelokaliseerd. De terreinen zijn bijna volledig volgebouwd, een verdere uitbreiding is niet meer mogelijk. In de noordoostelijke hoek van deze bedrijvenzone is het Fina-tankpark gesitueerd.

Kallo wordt echter niet enkel 'omringd' door bedrijvigheid, maar heeft ook bedrijvigheid in de kern zelf. Op het einde van de Fabriekstraat ligt de **Melkfabriek**. In het oosten ligt de **elektrische centrale**. De hoogspanningskabels lopen temidden van de open ruimte.

Voorzieningen

Het aanbod voorzieningen in Kallo ligt verspreid in de kern. Het voorzieningenniveau is op vlak van **detailhandel** vrij miniem, ze zijn gesitueerd in het centrum van de kern. Op vlak van **commerciële dienstverlening**, beschikt Kallo over voldoende horecavoorzieningen. Het Hof van Keulen (restaurant, feestzaal) en het Hof ten Damme (feestzaal) hebben een grote aantrekkingskracht in de ruimere omgeving en betekenen dus een grote troef voor Kallo.

Ook de **niet-commerciële voorzieningen** liggen verspreid in de kern. Toch kunnen hierin een aantal clusters onderscheiden worden. De eerste cluster situeert zich in de Hoog Kallostraat, aan het gemeentepark. Hier ligt het cultureel centrum met een sporthal en een school voor kleuter- en lager onderwijs. Vlakbij deze cluster ligt het gemeentehuis. Verderop liggen enkele sportvelden, ze zijn in eigendom van de elektrische centrale, maar worden ook door de inwoners van Kallo gebruikt. Op het einde van de Hoog Kallostraat ligt Fort St-Marie dat in hoofdzaak gebruikt wordt door Cenflumarin, een school voor binnenvaart.

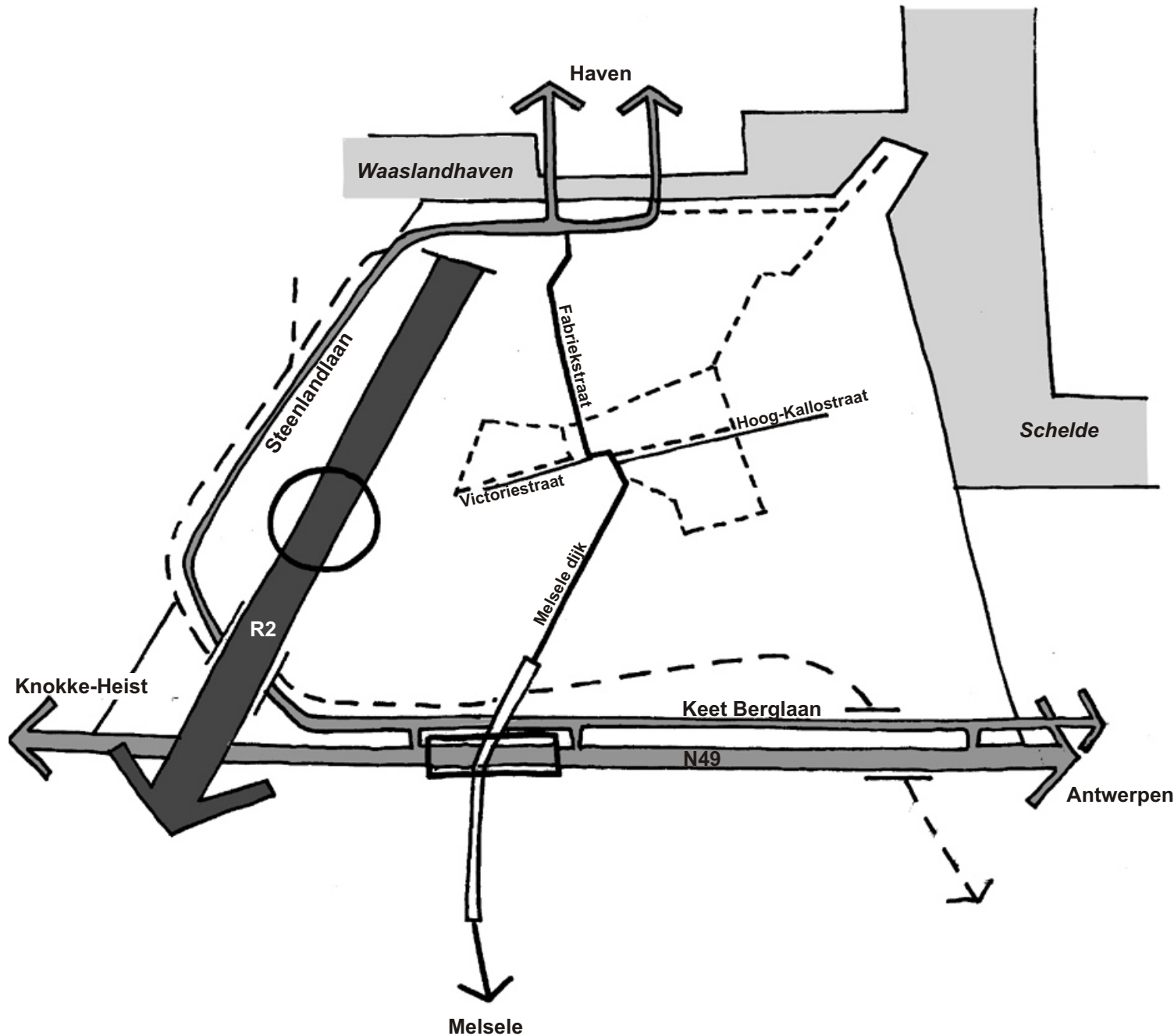
Een tweede cluster situeert zich in het centrum met de bibliotheek op de kruispunt Melseledijk – Hoog Kallostraat en de kerk en de voormalige pastorij de St-Paulusplaats. De pastorij beschikt over een grote tuin en kan een nieuwe bestemming krijgen in Kallo. Vlakbij de St-Paulusplaats, aan de Victoriestraat, ligt een bejaardentehuis. De begraafplaats van Kallo ligt minder centraal, op het einde van de Zavelgelaagstraat.

De Kallodam grenst aan het gemeentepark, tegenover het park ligt de voormalige vrije school. Er zijn plannen in deze oude schoolgebouwen een nieuw woonproject op te starten.

Op het einde van de Victoriestraat werd aangevat met de bouw van een nieuw chirolokaal. De werken liggen helaas, door financiële redenen, stil. Er wordt gezocht naar een nieuwe bestemming. De Golf situeert zich aan de Kallosluis. De Golf heeft momenteel uitbreidingsplannen om te groeien tot 9 holes, in plaats van de huidige 6.

ANALYSE KALLO Verkeer

Kaart 10



-  Autosnelweg
-  Expressweg
-  Ventweg - verbindingsweg
-  Lokale ontsluitingsas - openbaar vervoersas
-  Op- en afrittencomplex
-  Spoorlijn
-  Waterweg
-  Recreative verbinding met het buitengebied

Verkeer (kaart 10)

Door de aanwezigheid van regionale verkeersinfrastructuur is Kallo zeer goed bereikbaar met de **auto**. De N49 geeft een snelle verbinding met Antwerpen via de Kennedytunnel, de R2 geeft een vlotte verbinding met de haven en de rechteroever via de Frans Tijsmanstunnel. Parallel aan de N49 ligt een ventweg die een bijkomende interne verbinding geeft met het havengebied. De Kwarikweg takt ten oosten van de kern aan op deze ventweg en geeft een verbinding met Fort St-Marie en de elektrische centrale.

Kallo beschikt over een heel eenvoudig, lokaal stratennetwerk: de noord-zuid as Fabrikstraat-Melseledijk en oost-west as Victoriestraat-Hoog-Kallostraat vormen het hoofdnetwerk in de kern. Hier takken wijkstraten op aan zoals de Ebeslaan (Ebeswijk), de Kruisdijklaan, de Melkaderlaan (sociale woonwijk), de Van Groesbeekstraat (verkaveling) en de Zavelgelaagstraat.

Vanuit de kern worden openbare vervoersverbindingen aangeboden naar Beveren en Antwerpen. De frequentie van de busdienst is 10 per dag, op zondag valt deze terug op 5 bussen per dag. In Melsele is recent een tramterminal gerealiseerd, waardoor een snelle en vlotte verbinding met Antwerpen mogelijk wordt.

ANALYSE KALLO Bestaande ruimtelijke Structuur

Kaart 11



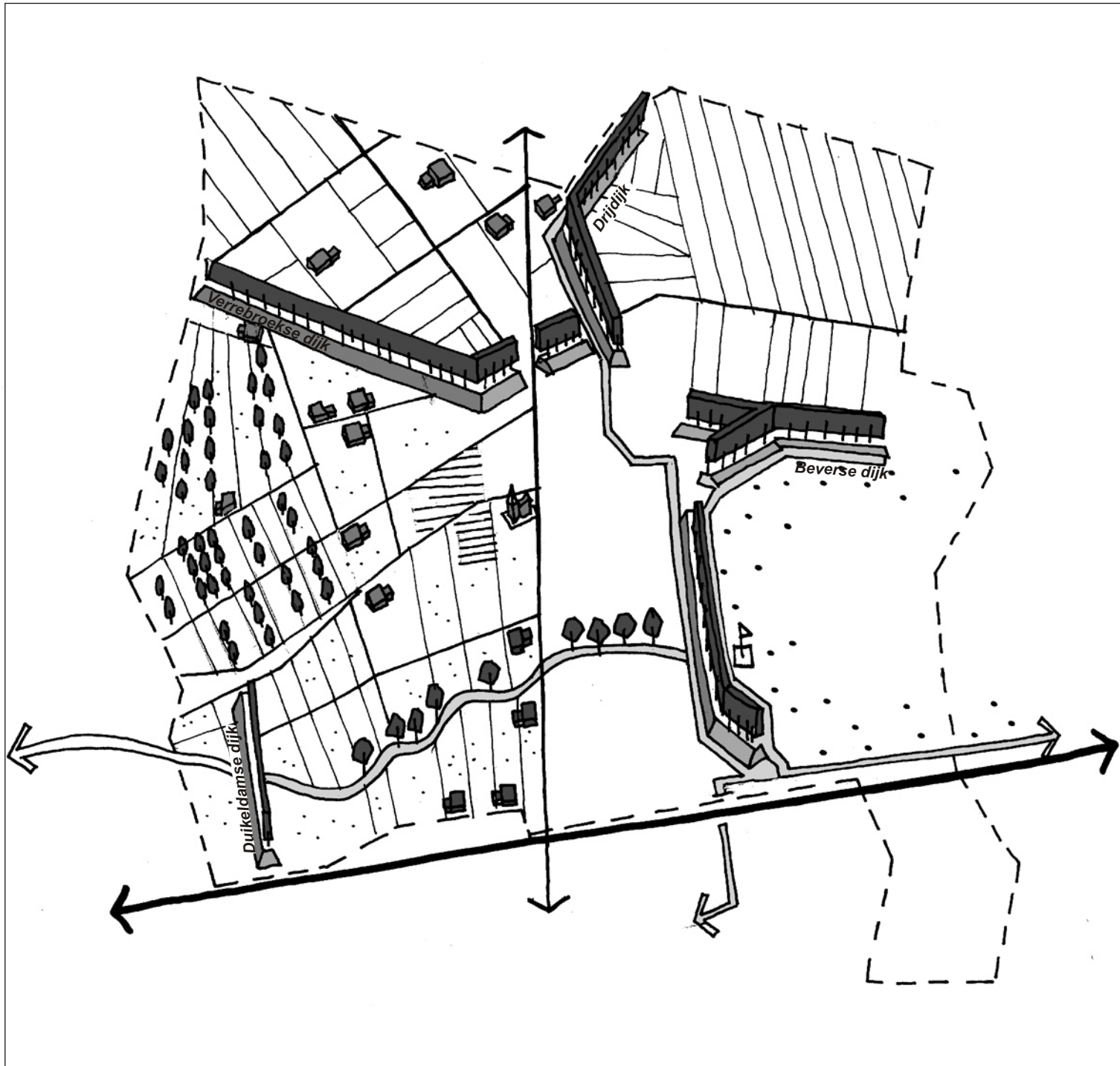
- Kern
- Lintbebouwing
- Verkaveling
- Oprukkende haven
- Industrie
- Nutsvoorziening
- Kantoren en distributie
- Parkgebied
- Begraafplaats
- Boomgaard
- Landbouw
- Open ruimte in landbouwgebied
- Opgespoten, woeste grond
- Restgrond












Bestaande ruimtelijke structuur van Kallo (kaart 11)

ANALYSE VERREBROEK Landschap

Kaart 12



-  Polder-dijkenlandschap
-  Donken-landschap
-  Opgespoten grond
-  Dijken met bomenrij
-  Bomenrij
-  Polderwegen
-  Verspreide boerderijen
-  Pomphuis
-  Ingesloten
landbouwgrond



2.3.2 Verrebroek

Landschap (kaart 12)

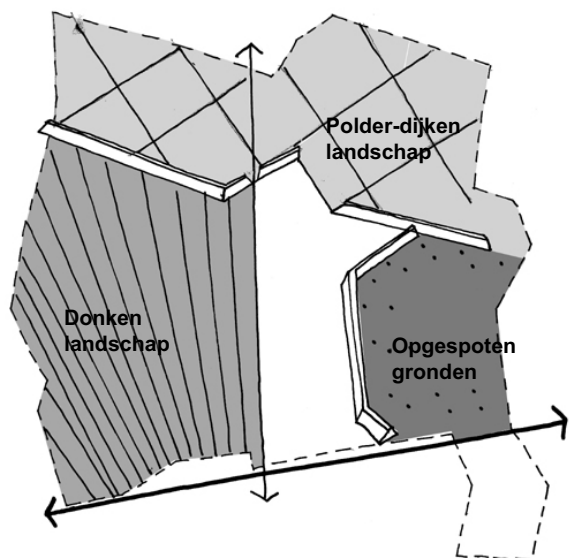
Verrebroek-dorp ligt op de overgang tussen 2 landschapstypes: het 'donkenlandschap' ten westen van het dorp (grens Meerdonk) en het 'polder-dijken landschap' ten noorden en ten oosten van het dorp. Beide zijn hoofdzakelijk landbouwlandschappen, circa 50% van het grondgebied van Verrebroek is vandaag nog in landbouwgebruik.

1. donken-landschap

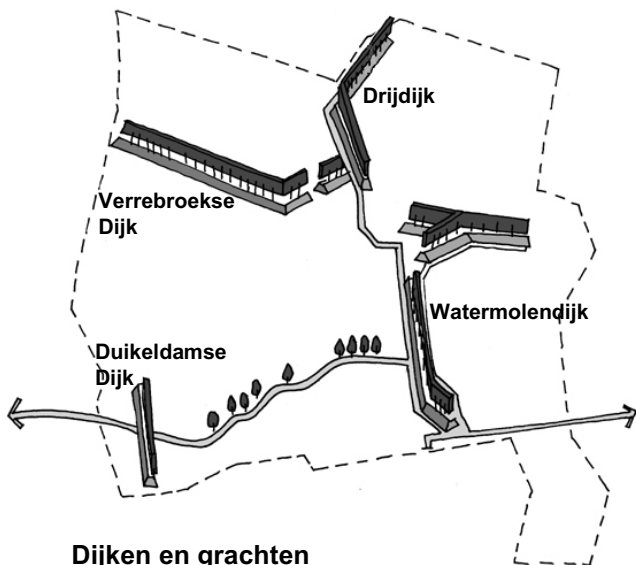
Een 'donk' is een zandige verhoging in de polders. Het donkenlandschap vormt hier een enclave van het typische Waaslandse coulisselandschap in de polder met verspreide boerderijen, weiland en fruitgaarden. Het 'donkenlandschap' heeft smalle langgerekte percelen, versneden door een grachtenstelsel en met populieren langs de perceelsranden.

2. polder-dijken landschap

Het polder-dijken landschap is een open landschap begrensd door dijken. Hier liggen zowel akkers als weilanden met verspreide boerderijen. De polderwegen vertonen een regelmatig orthogonaal patroon (zuidwesten / noordoosten). De dijken met bomenrijen zijn in hoge mate landschapsbepalend. Belangrijke dijken in Verrebroek zijn in het noorden de Verrebroeksedijk en de Drijdijk, in het oosten de Beverse dijk of Watermolendijk, in het zuiden een deel van de Duikeldamse dijk. De hoofdontwatering van het gebied, met daarop een pomphuis, loopt parallel met de Watermolendijk. Ten oosten van de Watermolendijk is ongeveer een derde van het polderlandschap van Verrebroek al verdwenen onder de havenuitbreidingen.



Landschapstypes



Dijken en grachten

ANALYSE VERREBROEK Nederzettingsstructuur

Kaart 13

-  Kern
-  Lintbebouwing
-  Verkaveling
-  Spaans Fort
-  Kerk met plein
-  Boerderij in de kern
-  Groene enclave
-  Belangrijke gebouwen

Nederzettingsstructuur (kaart 13)

Het dorp heeft een herkenbare kern, maar de structuur er omheen is vrij open door de lintbebouwing tussen de oude boerderijen, ontstaan langs de ontsluitingswegen tussen de kern en het landbouwgebied. Deze lintbebouwing heeft binnengebieden doen ontstaan. Sommige hiervan zijn nog in landbouwgebruik, andere eerder in hobbygebruik.

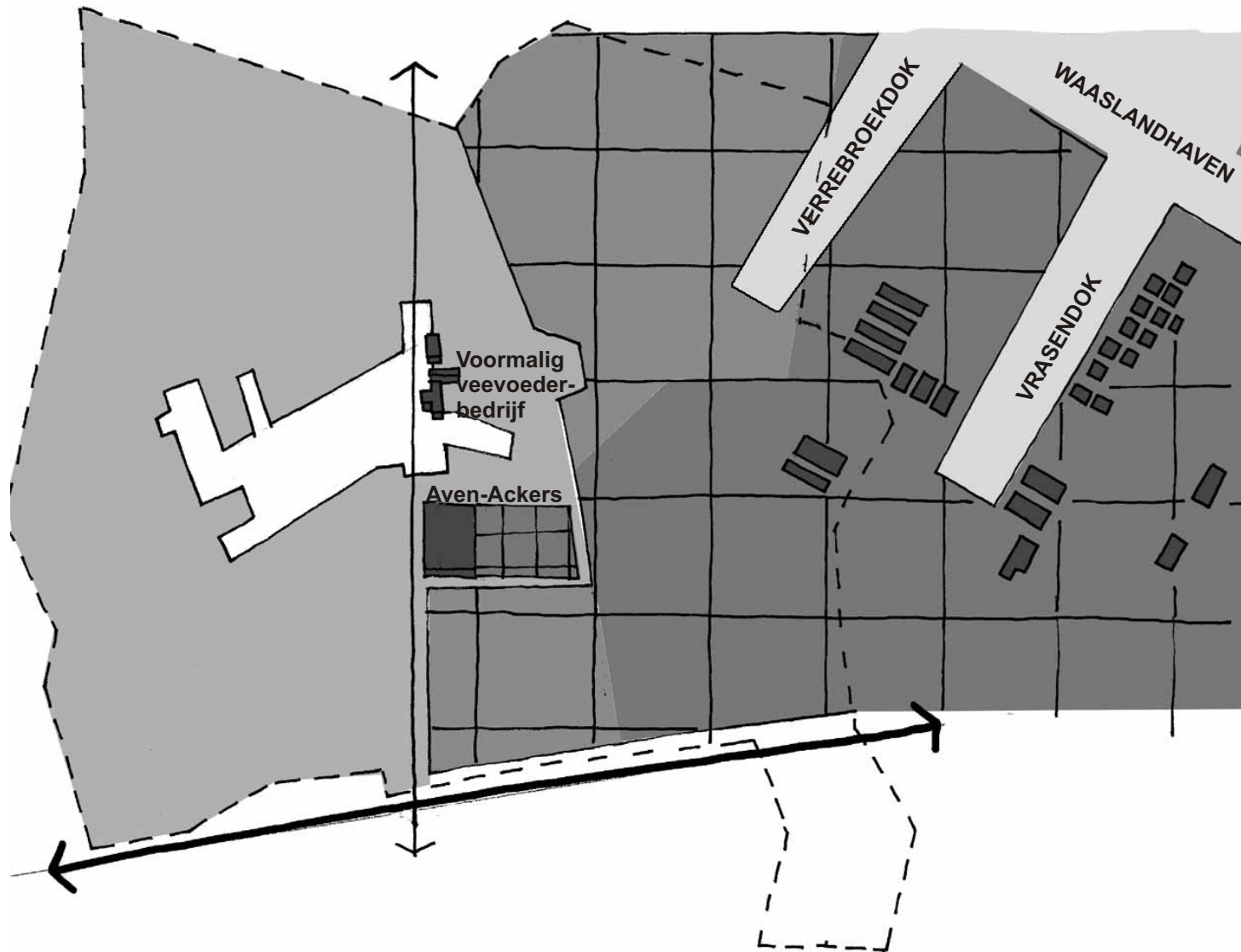
De bebouwing van de kern wordt omringd door de dijken ten noorden en ten oosten en de waterloop Havinkbeek ten zuiden.

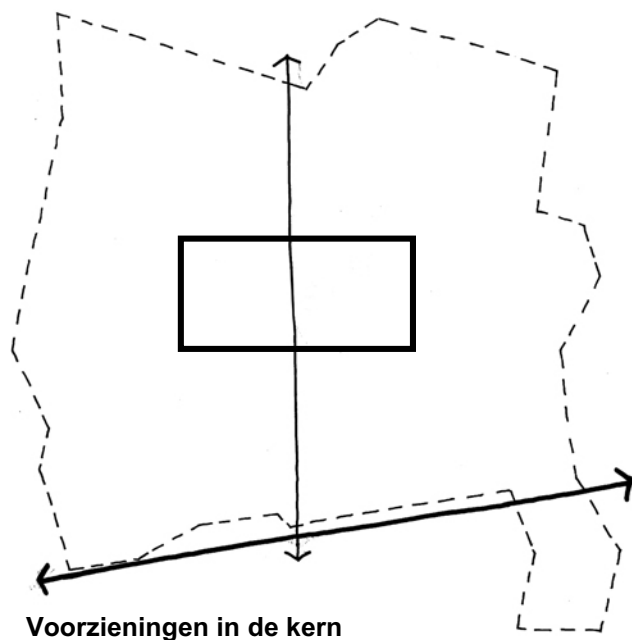
- De echte dorpskern is relatief compact en geconcentreerd rond het kruispunt van de Kieldrechtsebaan met de Sint-Laurentiusstraat - Pater Vergauwenstraat. De bebouwing hier vormt een Latijns kruis, met het langste been naar het westen.
- Hierrond ligt verspreid de lintbebouwing.
 - Halfopen bebouwing langs de Kieldrechtsebaan, ten noorden van de kern.
 - Open bebouwing met tussenruimten in de woonlinten: Binnendijk, Sint-Laurentiusstraat, Rijkstraat, Braakstraat, Zwaantje en Binnendijk, op grote blokvormige percelen van 600-1000m²
- Verkavelingen
 - Open en halfopen bebouwing in de verkaveling Eduard Jacquemijnslaan die het binnengebied tussen het kerkhof en de Kieldrechtsebaan opvult.
 - Gesloten bebouwing in de verkaveling Pastoor Jasperstraat, Berkenboomstraat, Hoeve Van Carena, dit is een sociale woonwijk.
 - Open bebouwing in het verkavelinglint langs de J. Welarestraat.
- Historische boerderijen aan de rand van de kern
- Groene enclaves in de kern: grote woningen met grote tuin
- In het gehuchtje Spaans Fort – Wijksken ligt een enclave woningen.

Openbare ruimte is aanwezig op het Verheyenplein – Kerkplein. Opvallendste gebouwen zijn de pastoriwoning met haar grote tuin, het gemeentehuis, de kerk met het plein en het ontmoetingscentrum (vroegere gemeenteschool).

ANALYSE VERREBROEK Economische structuur

Kaart 14





Voorzieningen in de kern

Voorzieningen

Het aanbod aan voorzieningen is beperkt en wat voor handen is, is maar matig geconcentreerd. De bewoners zijn aangewezen op omliggende gemeenten om in hun behoeften te voorzien.

Langs de Kieldrechtsebaan zijn enkele kleinhandelszaken aanwezig, waaronder een bakker, een pompstation en een kleine supermarkt. In de Sint Laurentiusstraat en Pater Vergauwenstraat zijn enkele culturele en sociale diensten gevestigd, waaronder een school, het gemeentehuis, het ontmoetingscentrum en de bibliotheek. Het kerkhof is bereikbaar via de Sint Laurentiusstraat. Aan het Spaans Fort liggen enkele voetbalvelden met een kantine.

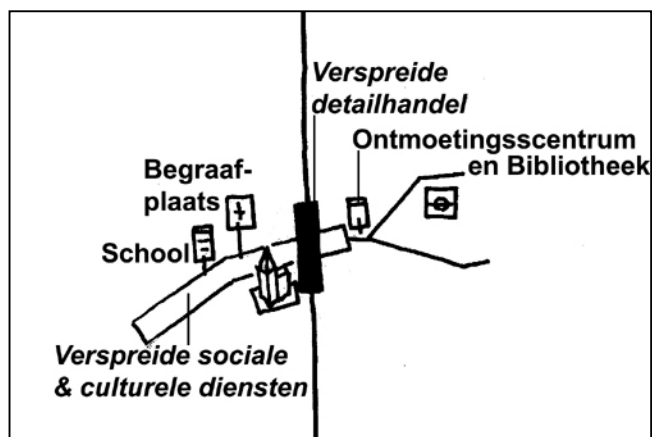
Bedrijvigheid (kaart 14)

Langs de Kieldrechtsebaan liggen de twee enige zones voor bedrijvigheid van Verrebroek buiten het havengebied.

Ten noorden van de kern, op het 1,5 ha grote terrein van een voormalig veevoederbedrijf, bevinden zich 3 grote gebouwen. In één ervan is een metaalbedrijf gevestigd. Het vroegere hoofdgebouw is gerenoveerd en ingericht voor kleine startende bedrijven. De toren van de voedermolen staat er nog en vormt een baken in de kern. Nochtans ervaren vele inwoners de toren als visuele hinder.

Ten zuiden van de kern bevindt zich het lokaal bedrijventerrein Aven – Ackers. Op het terrein van 10 ha zijn producerende bedrijven (o.a. een drukkerij, een schrijnwerkerij, metaalconstructie) en dienstverlenende bedrijven (o.a. een autohandel, aanneming, stellingbouw, autocarbedrijf) aanwezig.

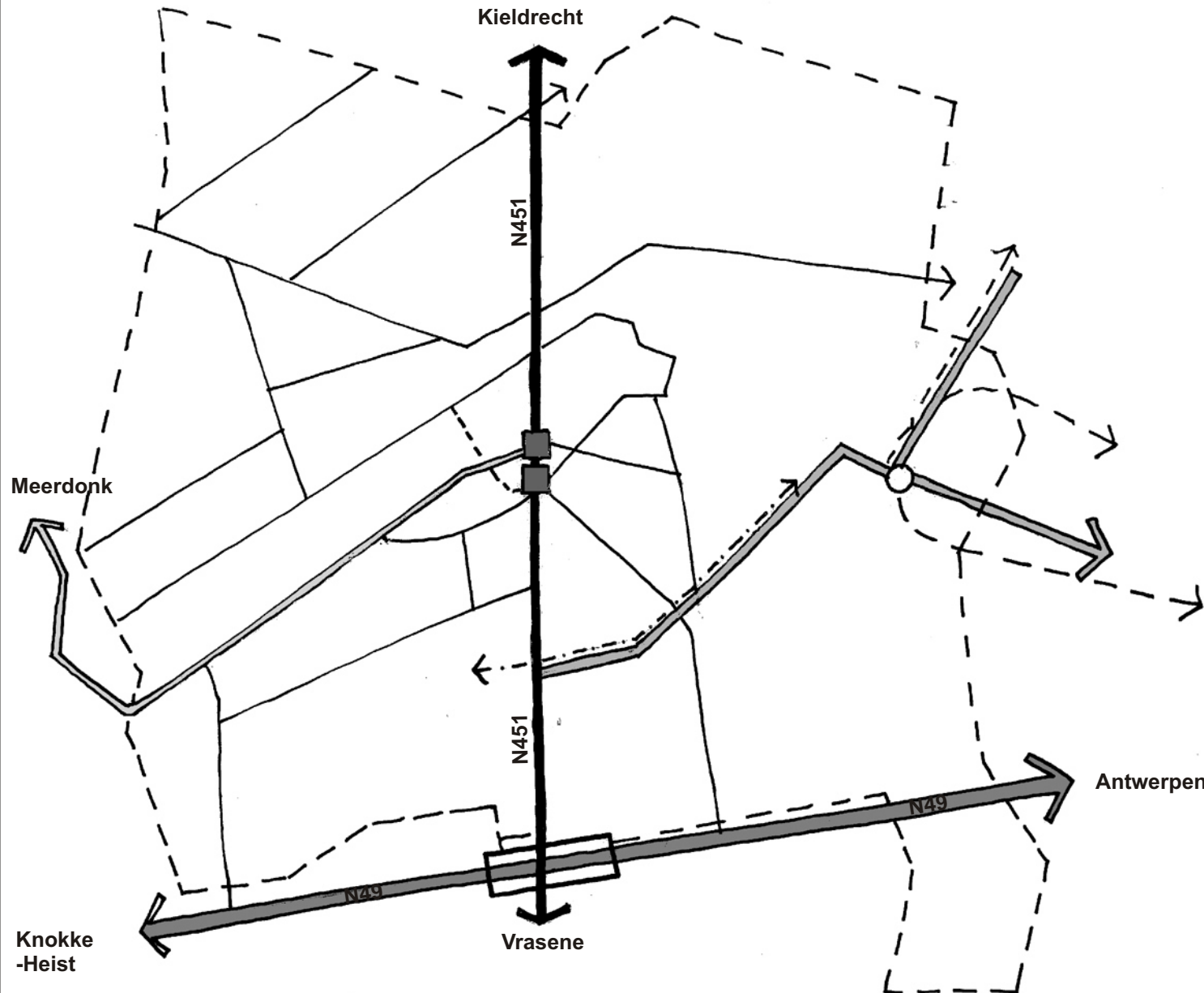
Ten oosten van Drijdijk is het Verrebroekdok gegraven (fase 1 en 2). De derde fase is nog niet beslist. De opgehoogde terreinen rondom zijn ingenomen door Antwerp Euroterminal (Grimaldi) en Hessenatie voor overslagactiviteiten.



Voorzieningen

ANALYSE VERREBROEK Verkeersstructuur

Kaart 15



-  Expressweg, Primaire weg cat I
-  Hoofdas - openbaar vervoersas
-  Verbinding Meerdonk
-  Ontsluiting haven
-  Op- en afrittencomplex
-  Lokale polderwegen
-  Fietspad
-  As zwakke weggebruiker



Autoverkeer (kaart 15)

De N451 of Kieldrechtsebaan is een verbindingsas voor het verkeer tussen Kieldrecht en Vrasene. Bovendien geeft de N451 toegang tot de oprit naar de N49-E34 en verderop de E19.

De weg heeft een lokale en een bovenlokale ontsluitingsfunctie. De doortocht door het dorp wordt begeleid door verhoogde kruispunten en parkeerstroken aan beide zijden.

De Sint Laurentiusstraat en de Pater Vergauwenstraat vormen loodrecht op de Kieldrechtsebaan een lokale as met een (kleine) concentratie van publieke voorzieningen. Deze as is veel meer gericht op de zwakke weggebruiker en op de lokale ontsluiting, al vormt ook de Sint Laurentiusstraat een verbindingsweg naar Meerdonk.

In de polder lopen zeer vele smalle wegen in een min of meer regelmatig orthogonaal patroon.

In het kader van de havenuitbreiding werd een voorlopige westelijke ontsluitingsweg naar de haven voorzien, die aansluit op de Kieldrechtsebaan ten zuiden van de Havinkbeek met een rond punt. Deze verbindt de Kieldrechtsebaan met de Hoogschoorweg en de omgeving van de Katoennatie.

Fietsverkeer

Langs de Kieldrechtsebaan loopt een gescheiden fietspad. Het vormt een vlotte verbinding met de omliggende dorpen. De overige wegen in Verrebroek zijn niet voorzien van een fietspad. Daar is dus overal menging van auto- en fietsverkeer. Voor de zwakke weggebruiker is er een doorsteek tussen de Rijkstraat en de Sint Laurentiusstraat en loopt er een verbinding tussen de Sint Laurentiusstraat en Binnendijk. Een fietsverbinding tussen Verrebroek en Meerdonk ontbreekt.

Langs de Havinkbeek in het zuiden is een fietspad aangelegd, dat havengericht woon-werkverkeer afwikkelt.

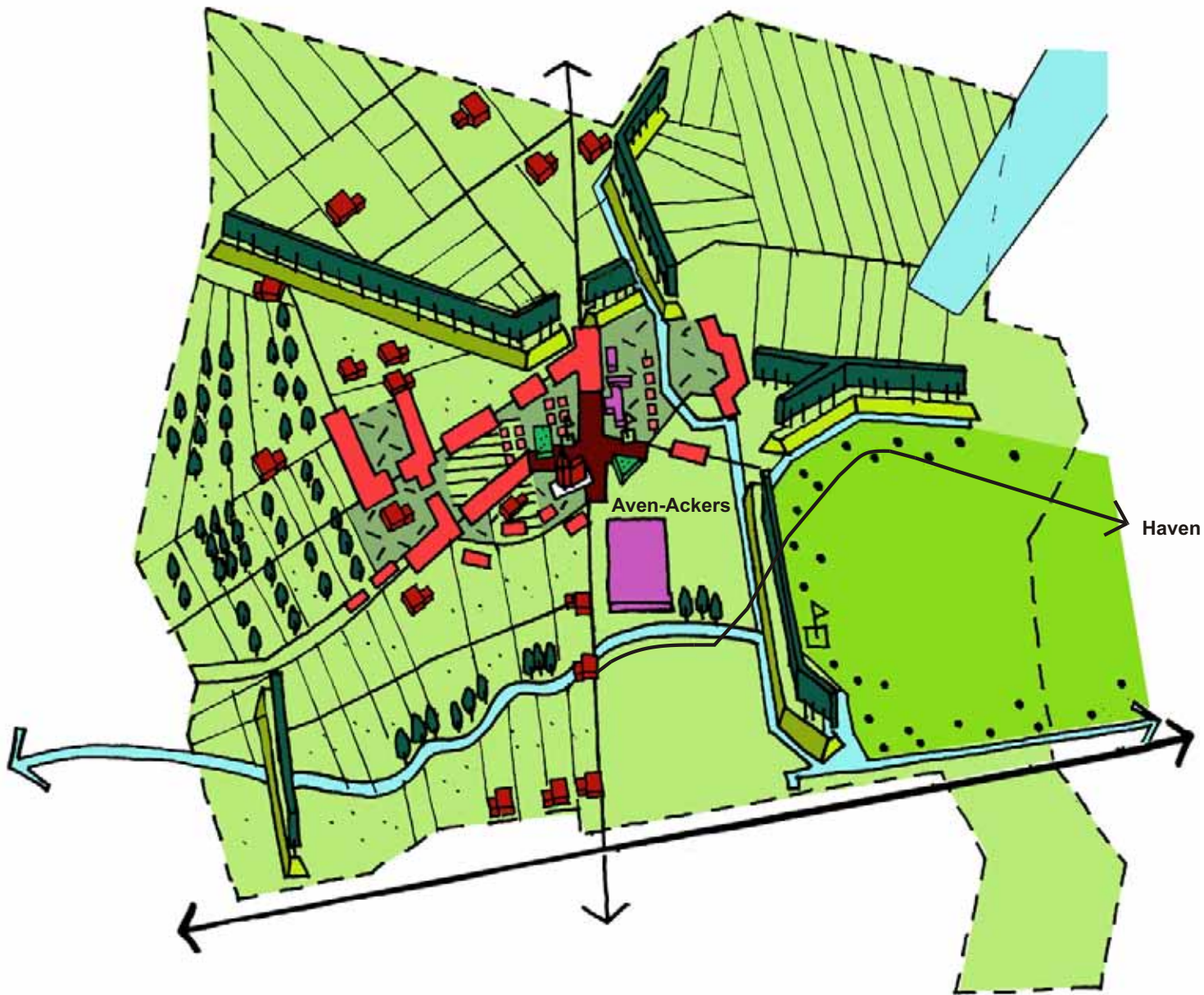
Openbaar vervoer

De voornaamste buslijnen gebruiken de N49 en bedienen de verschillende polderdorpen Verrebroek, Kieldrecht en Doel. In de week en in het weekend rijdt één bus per uur tussen Kieldrecht, Verrebroek en Vrasene. Langs de Kieldrechtsebaan zijn 2 bushaltes aanwezig, ter hoogte van de kruising met de Rijkstraat - Priesteragiestraat en ter hoogte van het Verheyenplein.

Recent is ook het project van de marktbus gestart. Deze gratis bus bedient de verschillende polderdorpen en verzekert de verbinding met de markt in Beveren. Deze bus rijdt dan ook enkel op dinsdagvoormiddag.

ANALYSE VERREBROEK Bestaande Ruimtelijke Structuur

Kaart 16



-  Kern
-  Lintbebouwing
-  Verkaveling
-  Boerderij
-  Lokale bedrijvigheid
-  Groene enclave
-  Binnengebieden
-  Ingesloten landbouwgebied
-  Landbouw
-  Opgespoten gronden
-  Dijk met bomenscherm
-  Bomenrij
-  Markant punt
-  Gracht



Bestaande ruimtelijke structuur (kaart 16)

De kern is omringd door weidse open ruimte. Enerzijds leggen de lineaire landschappelijke elementen een ruime grens omheen het dorp: dijken met bomenrijen, watergangen en de Havinkbeek. Anderzijds vormt de open ruimte rondom zelf een buffer tegen andere landschappen, zoals het industriële havenlandschap en het autostradelandschap van de N49.

In de open ruimte

- Polders en donken: historisch landschappelijke waarde van het microreliëf en de percelering met dijken, bermen, grachten
- De haven is tastbaar dichtbij en nadert steeds dichter: 1/3 van het grondgebied is nu al havengebied.

In de kern

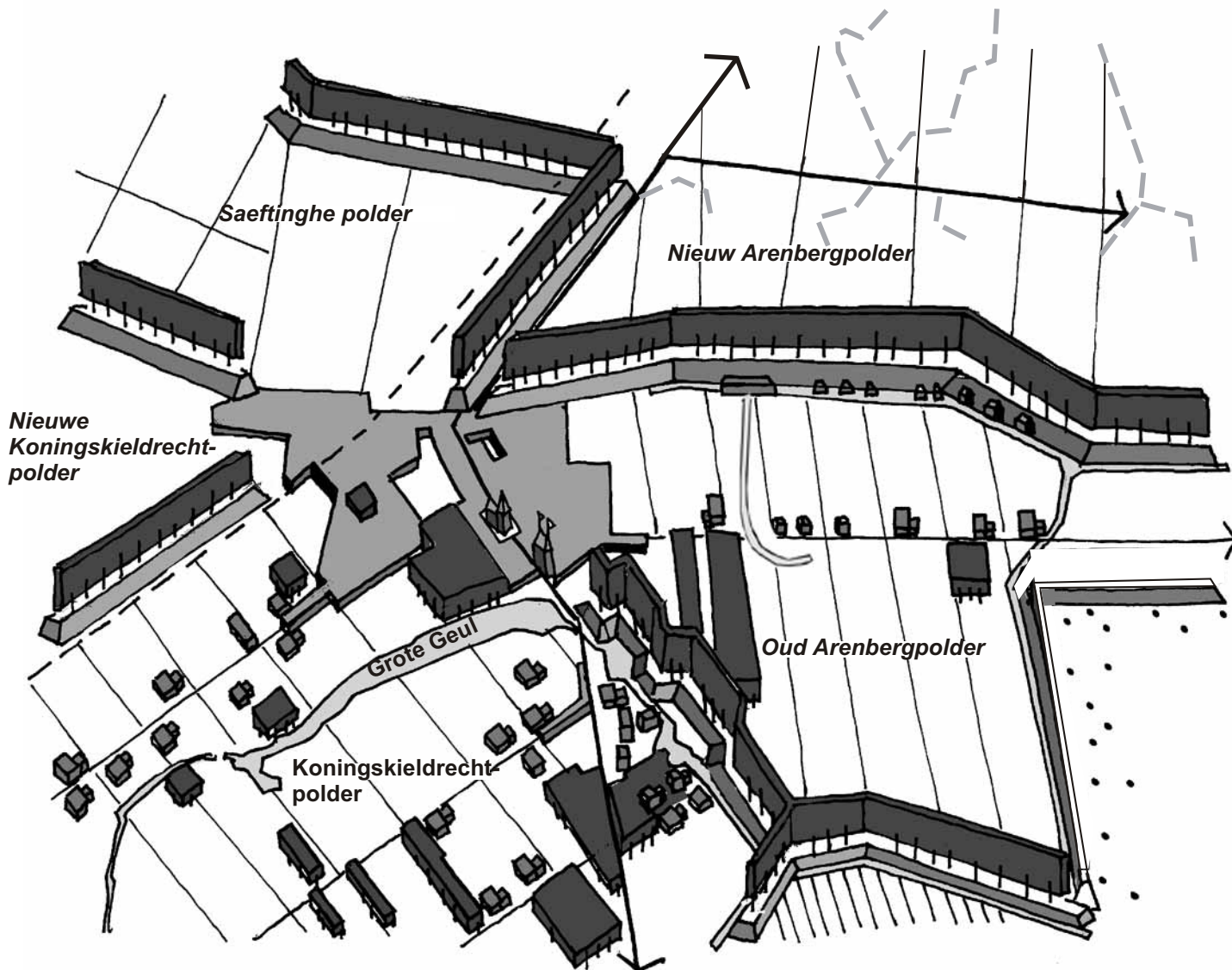
- Compacte bebouwing in de kleine kern rond het kruispunt
- Woonlinten met daarin historische boerderijen en de binnengebieden
- Verkavelingen

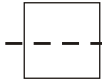

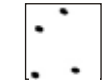
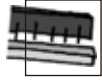
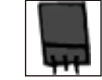
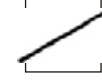

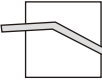
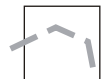
Functies

- De lokale en bovenlokale, snelle verkeersas N451, de lokale, trage as Sint Laurentiusstraat - Pater Vergauwenstraat, de polderwegen en de ontsluitingsweg naar haven
- Minimale voorzieningen: kleinhandel langs de snelle as en socio-culturele voorzieningen langs de trage as
- Een KMO zone "Aven - Ackers" in het zuiden en een kleinere in het noorden

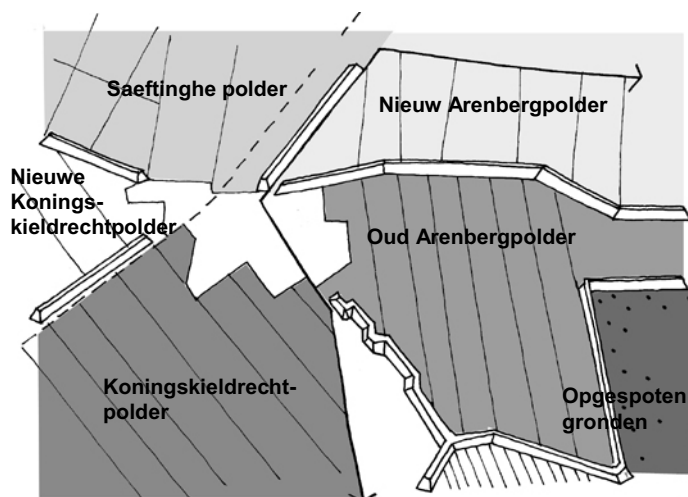
ANALYSE KIELDRECHT Landschap

Kaart 17



-  Grens België/Nederland
-  Polderlandschap
-  Opgespoten grond
-  Dijken met bomenrij
-  Boomgaard
-  Polderwegen
-  Verspreide boerderijen
-  Bestaande kreek
-  Kreekrestant





Landschapstypes

2.3.3 Kieldrecht

Landschap (kaart 17)

Kieldrecht-dorp ligt op een stuifzandrug midden in het polderlandschap. De stuifzandrug vormt een lichte zandige ophoging waardoor het dorp net iets hoger ligt dan de omringende polders.

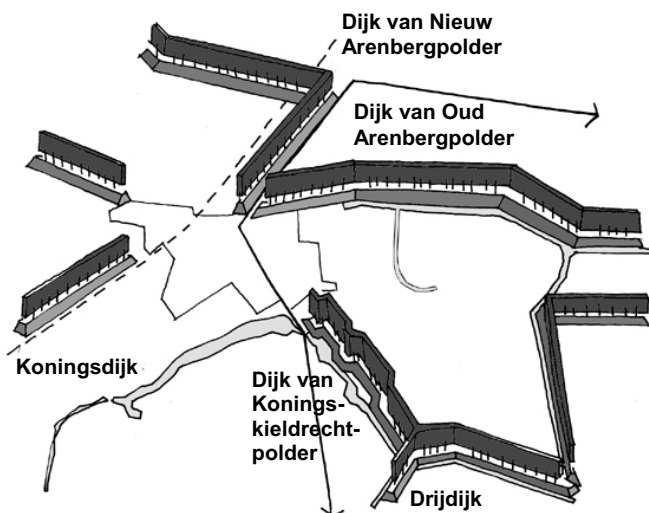
Kreken

De kreken vormen de oudste landschappelijke structuren. Het zijn restanten van de vroegere geulen binnen het 'schorren en slikken landschap' van voor de inpoldering. De grote Geul vormt een sterke landschappelijke structuur van open water met een brede rietkraag met begeleidende knotwilgen of bomenrijen. De bodemkaart en kadasterkaart tonen merkwaardige lintvormige kronkelende structuren die helemaal los staan van de huidige orthogonale percelering en die wijzen op restanten van vroegere kreeklopen.

Polder-dijken-landschap

Het polder-dijken-landschap is een open landschap begrensd door dijken. Het is bij uitstek een systematisch ontginningslandschap. Hier liggen zowel akkers als weilanden met verspreide boerderijen. De polders vormen zeer gave ruimtelijke (horizontale) eenheden en vormen de basis zowel van het landschap als van de socio-economische structuur. Ze zijn dus ook 'mentaal' beeldbepalend. De polderwegen en de blokvormige percelering vertonen een regelmatig orthogonaal patroon.

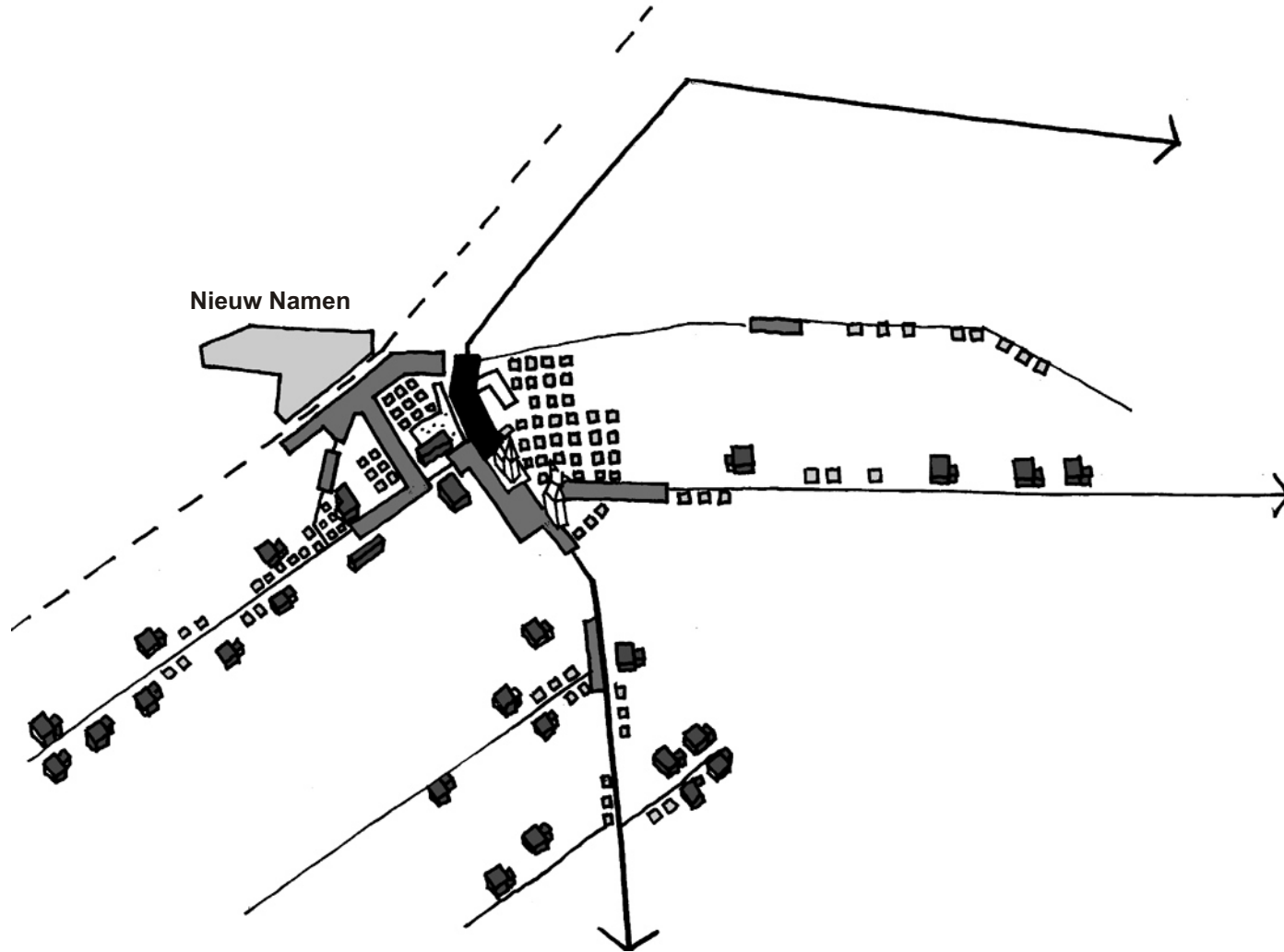
Markant en landschapsbeeldbepalend zijn de dijken met bomenrijen (verticale structuren). In en aan de rand van het dorp komen verspreide vleksgewijze groenelementen voor: bomen en hagen. Middenin het dorp liggen twee groene ruimten waarrond de meeste voorzieningen gegroepeerd liggen. In de omgeving van het dorp vormen laagstamfruitbomen blokvormige groenbuffers. Er komt weinig erfbeplanting voor bij de verspreide boerderijen.



Dijken en grachten

ANALYSE KIELDRECHT Nederzetting

Kaart 18



-  Grens België - Nederland
-  Kern
-  Lintbebouwing
-  Verspreide bebouwing
-  Kerk met plein
-  Boerderij
-  Groene ruimte met lokale voorzieningen
-  Opvallend gebouw (leegstaande school)
-  Nieuw Namen, Nederlands grondgebied



Nederzettingsstructuur (kaart 18)

Het dorp wordt gevormd door twee kernen Kieldrecht (B) en Nieuw-Namen (NL) die rakelings tegen elkaar liggen maar geen eenheid vormen. Het dorp heeft een vrij compacte vorm.

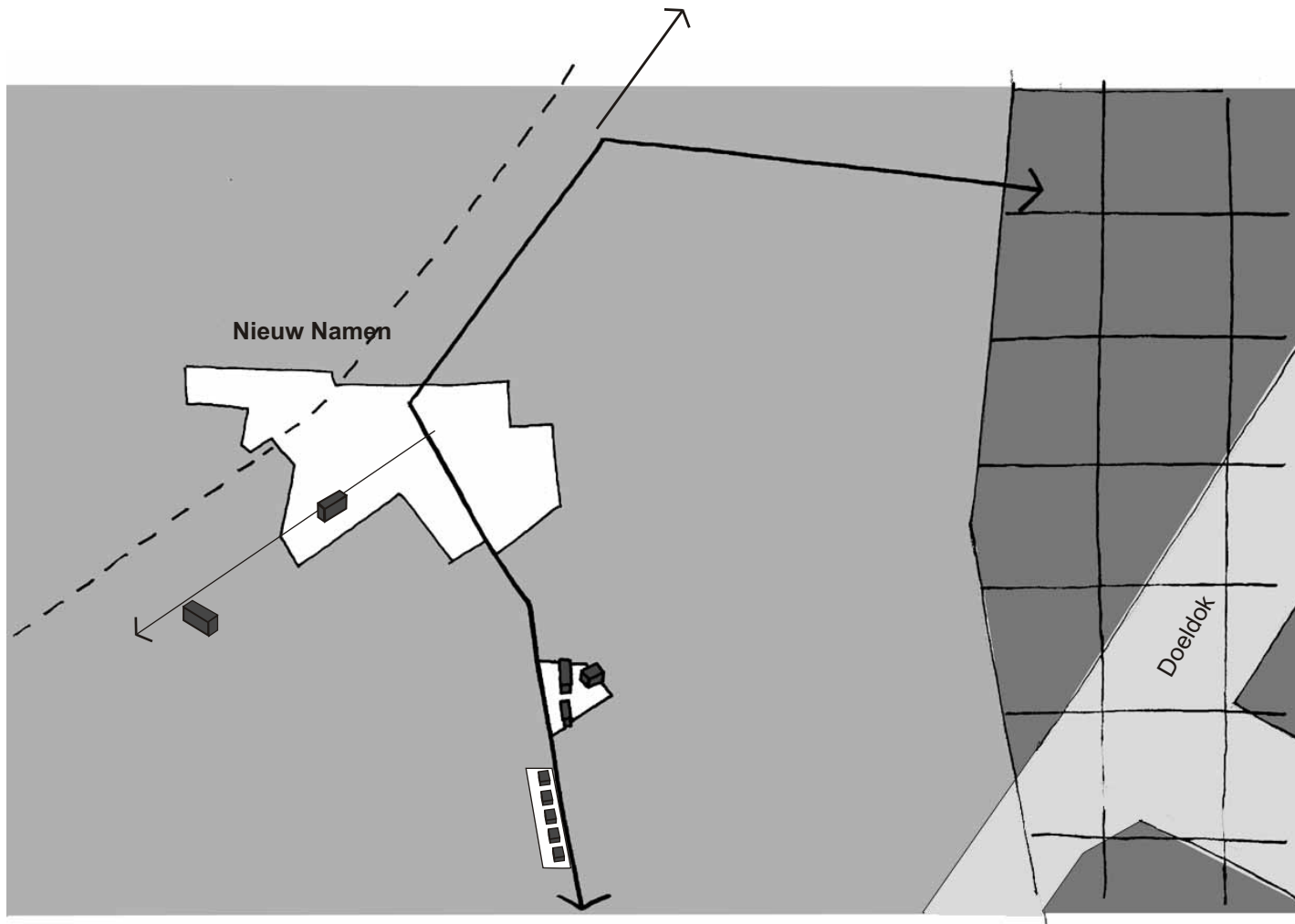
- De Dorpsstraat met aaneengesloten bebouwing van de kerk tot aan het kruispunt met de Kouterstraat vormt de kern van het dorp. Rondom het marktplein heeft de bebouwing van een zeer laag gabariet.
- In de straten rondom deze kern komt hoofdzakelijk aaneengesloten bebouwing voor. Dit zijn eveneens historisch de oudste straten: Kouterstraat, Grensstraat, Singel, Molenstraat, Merodestraat en de aanzet van de Oud Arenbergstraat
- In de grensstraat, Kouterstraat en Pillendijk staan veel dijkhuisjes: een aparte typologie van kleine huisjes tegen het dijklichaam gebouwd.
- Open bebouwing: grote recente centrumverkaveling ten oosten van de dorpsstraat .
- Open bebouwing: een kleine verkaveling 'Laagland' woonwijk Electrabel in de buurt van de Grote Geul.
- Open en halfopen bebouwing in de Tuinwijkstraat en Sportpleinstraat waar een 90 tal sociale woningen gegroepeerd liggen.
- Halfopen bebouwing: een nieuwe verkaveling 'Kouter' met een deel sociale woningen wordt in een groen binnengebied tussen de Merodestraat, kouterstraat en Molenstraat gerealiseerd.
- Historische boerderijen in de Molenstraat en op de kop van de dorpsstraat bij de Pillendijk.
- Verspreide boerderijen en verspreide bebouwing langsheen de Molenstraat en Oud Arenbergstraat.
- Langsheen de Provinciale baan komt lintbebouwing voor. Kleine bedrijven vormen eveneens een lint langsheen deze baan op de grens met Verrebroek. Het landschap wordt daardoor minder waarneembaar.

Opvallende gebouwen zijn de kerk, de oude schoolgebouwen aan de markt, de oude Rijkswachtkazerne en de school met sporthal in de Molenstraat, het Cultureel centrum met bibliotheek, het rusthuis in de Tuinwijkstraat, en het vroegere gemeentehuis in de Dorpsstraat.

In Prosperpolder zijn het historisch hoevecomplex 'Groot Hoef', kerk, pastorij en jeugdcentrum markante gebouwen.

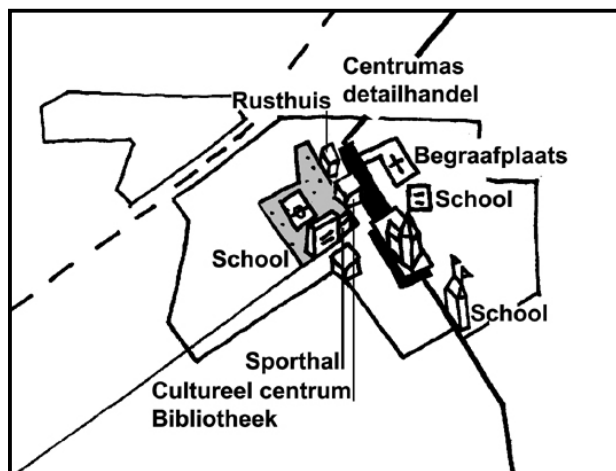
ANALYSE KIELDRECHT Economische structuur

Kaart 19



-  Grens België - Nederland
-  Lokale bedrijvigheid
-  Geplande havenuitbreidingen
-  Dokken
-  Landbouwgrond





Voorzieningen in de kern

Voorzieningen

Het voorzieningenniveau op vlak van detailhandel voldoet. Naast een groot aantal zaken die voorzien in de dagelijkse behoefte zijn er verschillende andere kleinhandelszaken in de kern van Kieldrecht. De Nabijheid van Nieuw-Namen en het feit dat andere dorpen enigszins afhankelijk zijn van de basisvoorzieningen van Kieldrecht (o.a. Prosperpolder, Klein Meerdonk, Doel), zijn hier wellicht de verklarende factoren. De detailhandel is vooral geconcentreerd in de Dorpsstraat, Kouterstraat, Merodestraat en het Marktpllein.

De verzorgende diensten zijn eveneens van een behoorlijk niveau en vooral geconcentreerd in de Dorpsstraat.

Er is een groot aanbod aan culturele, sociale en sportvoorzieningen (o.a. toneel-, muziek- en tekenacademie, bibliotheek, ontmoetingscentrum, zwembad, sportvelden, de sporthal van de gemeenteschool wordt eveneens door de inwoners gebruikt). De inwoners van Doel komen voor deze voorzieningen naar Kieldrecht en bvb. de bibliotheek is grensoverschrijdend: Hulst en Nieuw-Namen maken gebruik van deze voorziening. Het zwaartepunt van deze voorzieningen ligt in het groene binnengebied tussen de Dorpsstraat en de Merodestraat. De begraafplaats ligt in het binnengebied tussen de dorpsstraat en de Acacialaan. Kieldrecht beschikt over drie scholen voor kleuter- en lager onderwijs.

In Prosperpolder is de jeugdaccommodatie een belangrijk gegeven en van bovenlokaal belang. Verder heeft Prosperpolder een aantal authentieke voorzieningen wat belangrijk is voor het gemeenschapsgevoel.

Op vlak van medische en verzorgende voorzieningen beschikt Kieldrecht over een rust- en verzorgingstehuis, twee apotheken, een vijftal artsen en een drietal tandartsen zijn gevestigd in Kieldrecht.

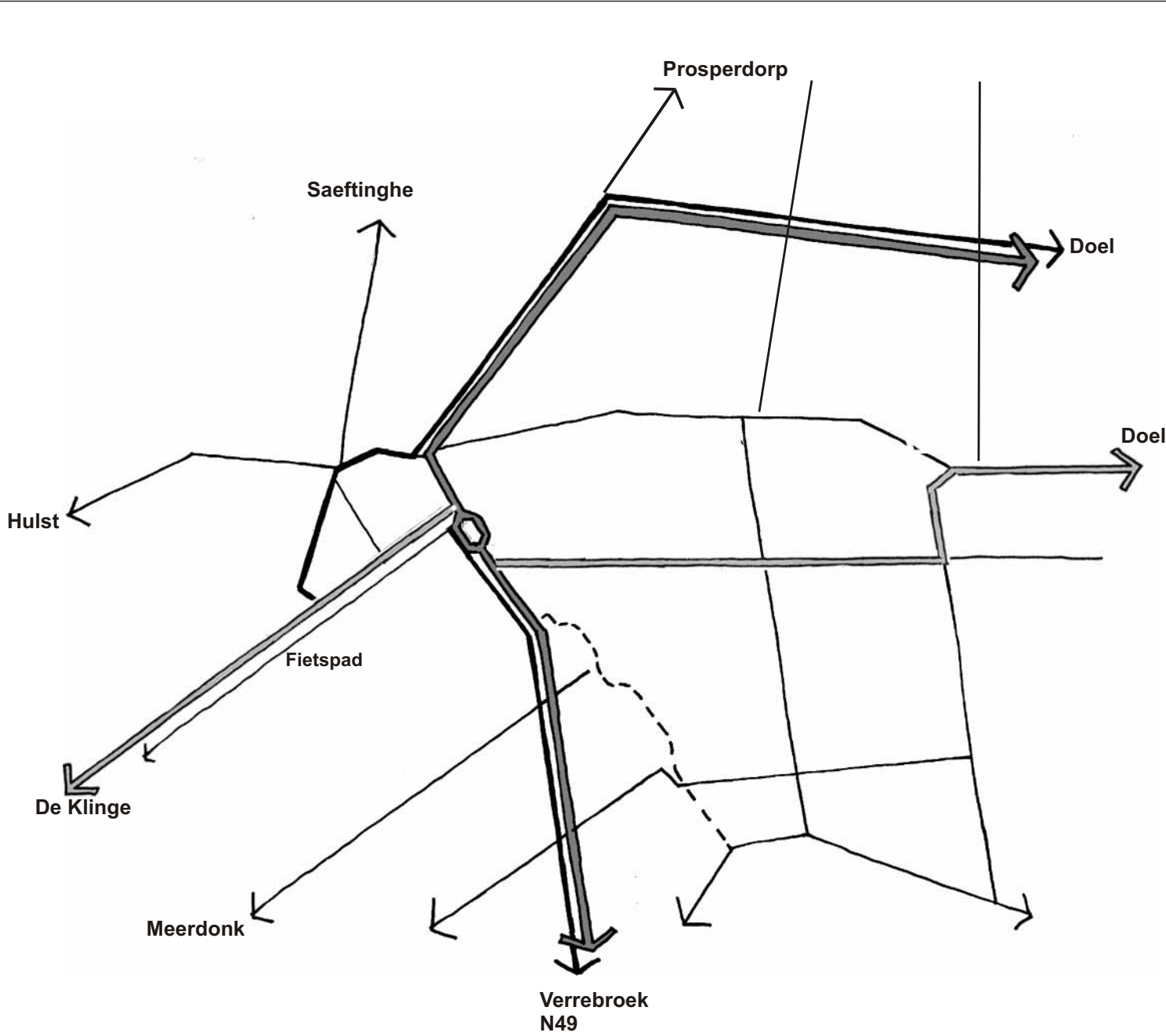
Bedrijvigheid (kaart 19)

Ten zuiden van Kieldrecht langs de N451, de provinciale baan, liggen verschillende kleine tot middelgrote bedrijven. Ten oosten van de Provinciale baan ligt een transportbedrijf tegen de Grote Weel aan. Ten westen liggen verschillende zonevremde bedrijven (ook agrarische en para-agrarische) in een lint langsheen de Provinciale baan. Dit lint onderbreekt sterk de band met het landschap.

In de dorpskern zijn eveneens nog een aantal kleine bedrijven gevestigd waaronder een aannemersbedrijf, een weverij en een tuincentrum (op het grondgebied van Sint-Gillis-Waas). Buiten de dorpskern langsheen de Molenstraat (op het grondgebied van Sint-Gillis-Waas) ligt een landschappelijk sterk storend bedrijf (recuperatie van bouwmaterialen). Het paalt aan het landschappelijk waardevol gebied van de Grote Geul.

ANALYSE KIELDRECHT Verkeer

Kaart 20



-  Verbindingsweg
-  Openbaar vervoersas
-  Niet onderhouden voetwegen
-  Lokale polderwegen
-  Ontsluiting haven

Autoverkeer (kaart 20)

De N451 is een verbindingsas voor het verkeer van Kieldrecht naar Verrebroek en Vrasene. Bovendien geeft de N451 toegang tot de oprit naar de N49-E34 en verderop de E19. De weg heeft een lokale en een bovenlokale ontsluitingsfunctie.

Van Kieldrecht naar Doel heeft de N451 enkel een lokale verbindingsfunctie.

De Molenstraat komt loodrecht uit op de Dorpsstraat (N451) een lokale as met o.a. de gemeenteschool. De Molenstraat is een verbindingsweg naar De Klinge.

De Kouterstraat komt eveneens uit op de Dorpsstraat en is een lokale weg met een aantal publieke voorzieningen. De Kouterstraat is een verbindingsweg naar Nieuw Namen.

De Oud Arenbergstraat is een lokale landelijke weg met een landelijke verbindingsfunctie naar Doel.

De overige wegen in de polders zijn wegen met ontsluitingsfunctie landelijk gebied (bvb. de Lange Nieuwstraat en de Gemenestraat).

Fietsverkeer

Ten zuiden van Kieldrecht langs de N451 loopt een gescheiden fietspad. Het vormt een vlotte verbinding met Verrebroek. De oversteekbaarheid van de N49-E34 vormt een probleem. Een enkelzijdig fietspad langs de Molenstraat geeft een verbinding naar De Klinge. Naar Doel is er langs de N451 geen fietspad en deze route wordt onveilig bevonden door de inwoners van Kieldrecht.

De overige wegen in Kieldrecht zijn niet voorzien van een fietspad. De heraanleg van de Dorpsstraat en de markt voorzien een menging van auto- en fietsverkeer.

Openbaar vervoer

De voornaamste buslijnen gebruiken de N49 en bedienen de verschillende polderdorpen Verrebroek, Kieldrecht en Doel. In de week en in het weekend rijdt één bus per uur tussen Kieldrecht, Verrebroek en Vrasene. Vanuit Kieldrecht zijn er verbindingen naar St. Niklaas, Beveren en Antwerpen. De verbinding naar St. Niklaas is het meest kwalitatieve, tenminste tijdens de schooldagen. Ook de marktbus passeert in Kieldrecht (dinsdag).

ANALYSE KIELDRECHT Bestaande Ruimtelijke Structuur

Kaart 21



- Kern
- Aaneengesloten bebouwing
- Verkaveling
- Boerderij + lintbebouwing
- Oude dijkhuisjes
- Nieuw Namen
- Lokale bedrijvigheid
- Binnengebieden
- Landbouw
- Opgespoten gronden
- Gracht en kreekrestanten
- Laagstamboomgaarden

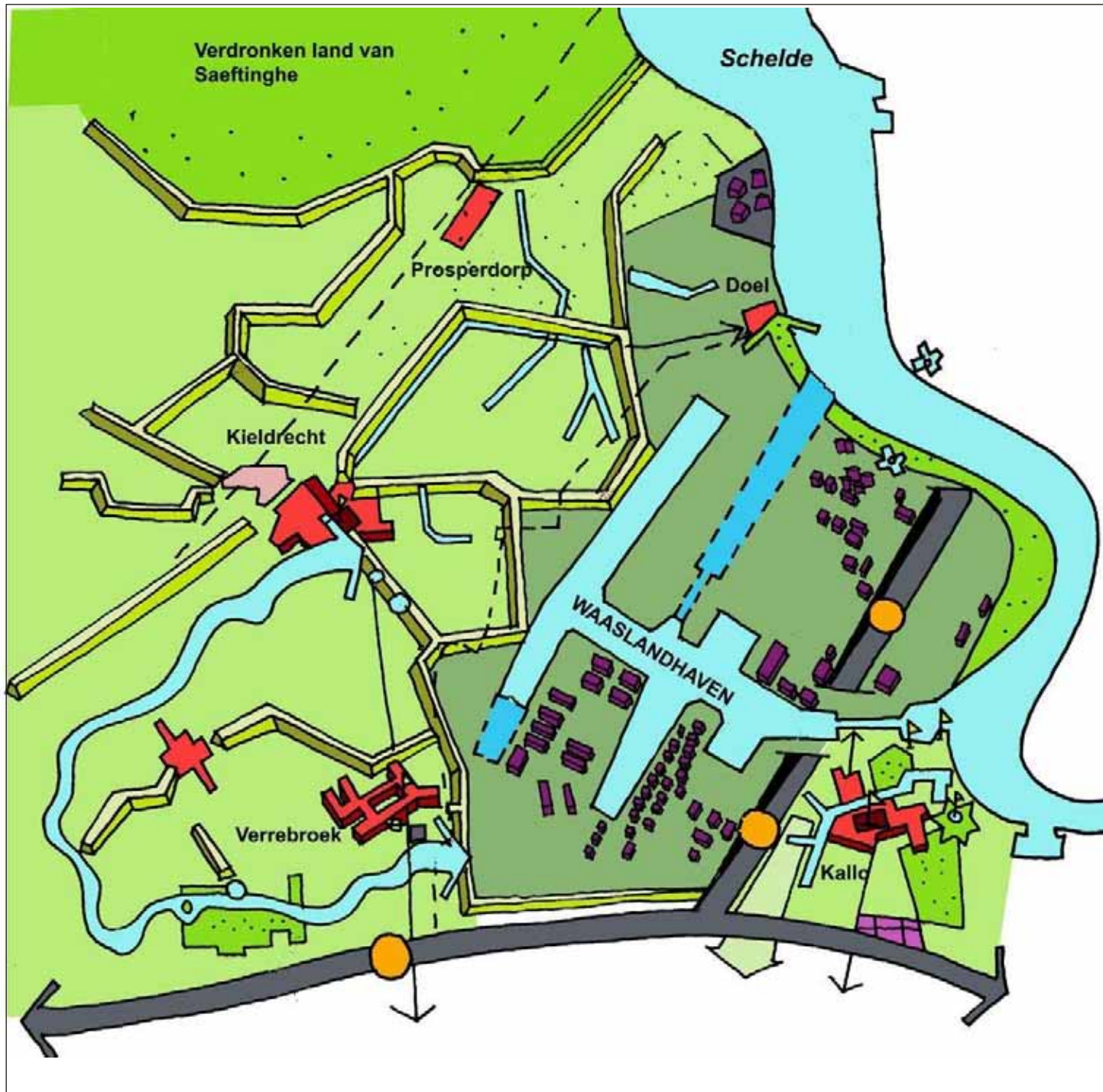


Bestaande ruimtelijke structuur (kaart 21)

De ruimtelijke structuur van Kieldrecht wordt in belangrijke mate bepaald door de polders, de Grote Geul en het dorp dat langs de dijken is ontstaan.

BESTAANDE RUIM- TELIJKE STRUCTUUR

Kaart 22



-  Dokken
-  Geplande dokken
-  Opgespoten havengronden
-  Polderdorpen
-  Centrum
-  Steunpunt
-  Natuurgebied
-  Dijken
-  Landbouwgrond
-  Regionale verkeersinfrastructuur
-  Op- en afrittencomplex



2.4 Bestaande ruimtelijke structuur studiegebied (kaart 22)

De structuur in het studiegebied wordt bepaald door twee totaal verschillende werelden. Enerzijds wordt het landschap gekenmerkt door het historische patroon van dijken, polders en dorpen. Anderzijds bevindt zich midden in dit landschap de haven.

Structuurbepalende elementen zijn:

- het patroon van kreekrestanten
- Schelde
- het patroon van dijken
- geconcentreerde polderdorpen
- infrastructuur : R2, N49
- natuurgebieden : Land van Saeftinghe, slikken en schorren Schelde, Groot Rietveld

3. PLANNINGSCONTEXT / BESTAANDE VISIES

3.1 Beleidsvisies

In het kader van het Strategisch Plan Linkerscheldeoever werden een aantal deelstudies opgemaakt.

3.1.1 Raamplan Mobiliteit

Weg

De huidige wegontsluiting van de haven gebeurt via de knooppunten op de R2 en via de ventweg naast de Expresweg (richting Antwerpen). Het uitgangspunt bij de toekomstige wegontsluiting is de realisatie van een primaire weg doorheen de haven. Het belangrijkste concept¹ voor de toekomstige weginfrastructuur is de wegcategorisering zoals voorgesteld in het RSV. Deze strikte **categorisering** wordt evenwel aangepast in functie van het specifieke gebied.

Een **hoofdweg** is een weg waar de nadruk eenzijdig ligt op de (inter)nationale verbindingfunctie tussen grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden. De hoofdwegen verzorgen tevens de verbinding van de zeehavens en de internationale luchthaven met elkaar en met het achterland van de zeehavens. In het zeehavengebied linkeroever gaat het om de Expresweg (N49) en de R2.

Primaire wegen hebben én een verbindingfunctie én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. In zeehavens zorgen de primaire wegen voor een verbinding met de hoofdwegen. In de Waaslandhaven wordt geopteerd voor een U-structuur. Deze U-structuur bestaat uit volgende takken. In het zuiden wordt de primaire weg gebundeld langs de N49, 2X2 rijstroken. Deze primaire weg loopt vanaf een nieuwe aansluiting ter hoogte van Polderhuis, voorbij de aansluiting met de R2 tot aan het einde van de Keetberglaan. De oostelijke tak wordt gevormd door de hoofdweg R2. Deze weg heeft drie knooppunten: het eerste in het midden tussen Waaslandkanaal en Schelde; het tweede ter hoogte van Kallo (vervangen bestaande knooppunt); en het derde is het knooppunt van R2 en N49. De westelijke tak wordt gevormd door een nieuwe primaire weg. Deze weg voorziet vier knooppunten waarvan het eerste met de Expresweg. De andere knooppunten zijn over regelmatige afstanden verspreid. Het noordelijke deel van deze weg met het daarbij horende knooppunt wordt pas aangelegd als het noordelijke deel van de haven wordt ontsloten. De primaire weg loopt hier op twee plaatsen (waaronder het Spaans Fort) door de groene buffer. Zij blijven echter op meer dan 100m van de westelijke buitengrens. Om op deze plaatsen een even hoog talud te kunnen realiseren als elders zal aan de havenzijde met keermuren worden gewerkt.

¹ Cfr. Studiegroep Omgeving

De **secundaire** havenweg is een verzamelweg van alle lokale havenwegen. De doorstroming op een secundaire havenweg moet beter zijn dan op een gewone havenweg. Dit betekent minder kruispunten en minder privé-toegangen. Kruispunten zouden zo worden aangelegd dat afslagbewegingen de doorgaande stromen zo weinig mogelijk hinderen. Dit kan bijvoorbeeld door bruggen en op- en afritten. Bovendien zouden trage en grote voertuigen (vorkliften, roadtrains, enz.) gebruik kunnen maken van de secundaire havenweg. Deze voertuigen zijn niet toegelaten op de primaire en hoofdwegen.

Ook bij de **lokale** wegen (niveau onder secundaire wegen) kunnen twee soorten wegen worden onderscheiden. De lokale havenwegen en de kernenwegen. Beide soorten wegen mikken op een ander soort verkeer. De lokale havenwegen zijn de erfontsluitingswegen van de haven. Allerlei voertuigen begeven zich in alle richtingen over deze wegen. Allerlei toegangen geven uit op deze wegen. De kernenwegen hebben een specifieke taak. Zij laten toe dat bewoners van de omliggende kernen de haven kunnen bereiken zonder dat zij via het hoofdwegennet moeten rijden.

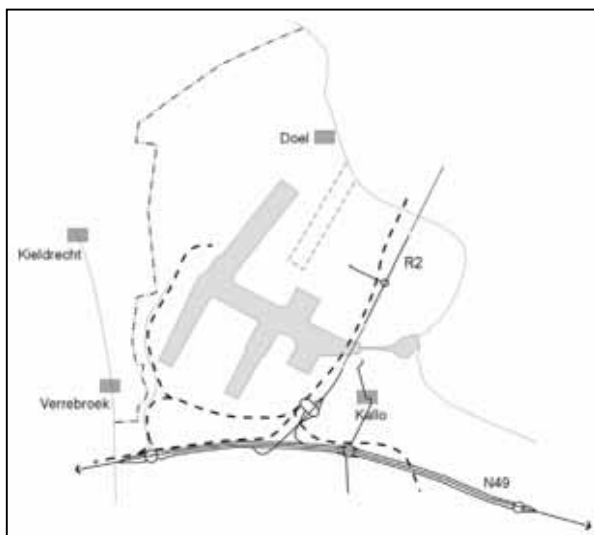
Een ander belangrijk concept is de **strikte scheiding** van het verkeerssysteem voor de haven en voor het kleinstedelijk gebied en de dorpen. Alleen voor zachte verkeersdeelnemers en collectieve vervoersvormen en voor onderlinge relaties die noodzakelijk zijn voor de leefbaarheid van de dorpen, worden rechtstreekse verbindingen tussen beide opgehouden / ontwikkeld.

Kallo blijft via een nieuw knooppunt ter hoogte van de Melseledijk aangesloten op het hoofdwegennet. Daarbij zijn duidelijke bewegwijzering en aangepaste ruimtelijke inrichtingsmaatregelen noodzakelijk om de Melseledijk van op de brug als dorpsinkom te markeren en zwaar verkeer naar de haven in elk geval uit het centrum te houden. Aansluiting van de Fabriekstraat op de Steenlandlaan is enkel mogelijk voor personenwagens.

Verrebroek sluit aan op de N49/primaire weg via een nieuw knooppunt op de N451, ten zuiden van de expresweg. Een rechtstreekse aansluiting tussen kern en haven is er niet, met uitzondering van een fietsverbinding. In Kieldrecht wordt een directe aansluiting met de haven voorzien, via de Oud Arenbergstraat. Deze geeft aansluiting op de secundaire havenweg.

Aandachtspunten in functie van de leefbaarheid

- In dit nieuwe verkeerssysteem worden een aantal ongelijkgrondse kruisingen voorzien. Ter hoogte van deze punten zal de geluidshinder afkomstig van het verkeer het grootst zijn. Een gunstige locatie van deze knooppunten is belangrijk voor de leefbaarheid van de dorpen.
- Een goede ontsluiting naar de Expresweg is eveneens noodzakelijk, zowel voor de kernen zelf, als voor het beperken van eventueel doorgaand verkeer door Beveren en Melsele naar de E17
- Voor de lokatie van de westelijke tak van de primaire weg kan een alternatieve ligging ten oosten van de watergang verder onderzocht worden (cfr MER studie).



Spoor

Het havenspoorwegnet is momenteel enkel met het inlandse net verbonden, richting Antwerpen. Deze verbinding wordt in de toekomst verbeterd, in verschillende fasen. In eerste instantie wordt de doorstroming in Beveren, naar Gent mogelijk gemaakt. In tweede instantie wordt de bestaande tunnelkoker langs de R2, ter hoogte van Kallo, in gebruik genomen en doorgetrokken onder de Schelde, naast de Liefkenshoektunnel. In laatste instantie zal er een nieuw spoor langs de N49, richting Zeebrugge, worden aangelegd.

In het zeehavengebied wordt een gesloten hoofdspoorlus (gebundeld met de verdeelweg) uitgebouwd. De technische randvoorwaarden van de spoorweginfrastructuur bepalen in grote mate de lay-out ervan. Het gaat dan met name om de gewenste snelheden van het spoorverkeer en de hierbij horende bochtstralen (250-400m). Gelijkgrondse overwegen hinderen in belangrijke mate het goed en veilig functioneren van het spoorstelsel. Daarom zijn overwegen niet gewenst op hoofdsporen.

Naar de dorpen toe is vooral de locatie van de sporen ten oosten of ten westen van de watergang van belang. Een ander belangrijk item is de nodige hellingsgraad van het spoor. Komende van rechteroever via de Liefkenshoektunnel, onder de Kallosluis, komt het spoor ondergronds toe in de haven. De vraag kan gesteld worden naar het nut het spoor tot op niveau van de opgespoten gronden te brengen, om vervolgens terug te dalen tot het oorspronkelijke maaiveld. Een lagere ligging van het spoor betekent een lagere ligging van het wegverkeer dat dit spoor ongelijkgronds kruist, en dus ook minder visuele en geluidshinder voor de dorpen.

Water

Bovendien is er, mede door de sluis, een moeizame verbinding met de rechteroever en zo verder naar het Albertkanaal, meer landinwaarts. In dit opzicht wordt in de toekomst ook de Royerssluis aangepast en het Albertkanaal verbreed. De te verwachten groei van de binnenvaart met 10% per jaar zou zo moeten kunnen opgevangen worden.

Openbaar vervoer

De ontsluiting van de haven met regulier openbaar vervoer is een moeilijke zaak en wel om volgende redenen:

- de tewerkstelling is sterk ruimtelijk gespreid;
- het grootste deel van de werknemers heeft onregelmatige werktijden;
- de plaats van tewerkstelling kan wisselen.

Bedrijfsvervoer zal hier de rol van De Lijn gedeeltelijk moeten aanvullen. Op enkele goed gekozen plekken kunnen 'hubs' worden ingericht. Dit zijn plaatsen waar verschillende lijnen van openbaar vervoer samenkomen en waarop het bedrijfsvervoer kan worden overgestapt. Ook auto's en fietsers kunnen op deze hubs een plaats vinden. Het voordeel van dit systeem is dat het bedrijfsvervoer niet langs alle werknemers moet en dat ook autobedrijvers van het collectief vervoer kunnen gebruik maken. Er worden twee 'hubs' gerealiseerd: F Van Eedenplein en P+R Melsele. Gebruikers van het collectief bedrijfsvervoer kunnen de 'hubs' bereiken met de fiets (goede fietsenstallingen nodig), met het openbaar vervoer (is voorhanden in de plannen van De Lijn) en met de auto (vooral in Zwijndrecht).

3.1.2 Werkgroep buffering Waaslandhaven

In het kader van het Strategisch Plan Linkerscheldeoever werden een aantal werkgroepen opgericht om bepaalde deelaspecten verder te onderzoeken. De taak van deze werkgroep was om te komen tot een akkoord te komen over de principiële, ecologisch invulling van de buitenste 100m van de volumebuffer. De werkgroep formuleerde een aantal specifieke bemerkingen bij de inrichting van de voorlopig afgebakende zone, zoals deze op het gewestplan voorkomt.

- De werkgroep buffering Waaslandhaven is van mening dat de buffer die grenst aan het zeehavengebied met tijdelijke agrarische bestemming nog niet uitgevoerd dient te worden, omdat dit het landschap zou verminken zolang de havenuitbreiding er niet gerealiseerd is.
- Met betrekking tot de noordwestelijke zone van Drijdijk tot de Sint-Michielstraat, wordt een alternatief tracé voor de buffer voorgesteld. De lijninfrastructuur in deze zone wordt niet onmiddellijk aan de westelijk grens van het havengebied gepland maar meer naar het oosten zodat er een rechtlijnige aansluiting is met het zuiden en het noorden. Het voorstel is om ook de buffer naar het oosten te verschuiven zodanig dat de lijninfrastructuur in de binnenste 100m valt. Op die manier wordt een gebied van 15ha gewonnen. Deze 15ha kan helpen om de balans te sluiten en te compenseren voor de tekorten in zones waar de buffer smaller dan 100m zal zijn door infrastructurele beperkingen of waar hij onderbroken wordt door onvermijdelijke lijninfrastructuur (Spaans fort, Watergangen, spoorweg en op- en afritten van de N49).
- Ter hoogte van het Spaans Fort werd door AWZ een landschapsdijk opgeworpen om de gemeente Verrebroek af te schermen van de industriezone. Ook al voldoen deze buffer en de afwateringsgracht die ervoor ligt echt niet aan de beschrijving van een 'ecologisch ingerichte buffer als volwaardig alternatief voor de verloren habitat van het vogelrichtlijngebied' toch kan er moeilijk verwacht worden dat deze weer verwijderd wordt. Mits een aantal aanpassingen moet het aanvaardbaar zijn om deze dijk te integreren in de ecologische buffer. Dit gaat voornamelijk om aanpassingen die de buffer tot een ecologische buffer kunnen maken. Bovendien moeten de recreatiemogelijkheden in de buffer aangepast worden aan de ecologische functie. Intensief gebruik als motorcrossterrein is bijvoorbeeld niet te verzoenen met een functie als ecologische buffer.
- De buffer ten westen van het logistieke park, grenzend aan de N451, dient aan te sluiten bij de andere buffers en natuurgebieden ten einde de continuïteit en corridorfunctie te garanderen. Er is een aansluiting bij de zuidelijke groenzone, maar niet met de buffer ter hoogte van Kieldrecht. Deze aansluiting kan wel gerealiseerd worden door de buffer langs de Molendijk door te trekken tot aan de N49, langs de watergang. De watergang kan gezien zijn constructie en zijn groot belang voor de waterhuishouding van een groot gebied in de omgeving niet als compensatie voor de verloren habitat van het vogelrichtlijngebied ingericht worden. De kwaliteitsbeheersing van het water streeft totaal andere doelstellingen na en de waterkwaliteit kan niet gecontroleerd of beheerd worden. De ecologische buffer moet dus ten oosten van de watergang ingericht worden. De watergang kan niet ingericht worden als een ecologische buffer maar ecologische aanpassingen aan de inrichting ervan in de onmiddellijke nabijheid van de in te richten buffer kunnen de functionaliteit en bufferende werking ervan wel versterken en er een meerwaarde aan geven.

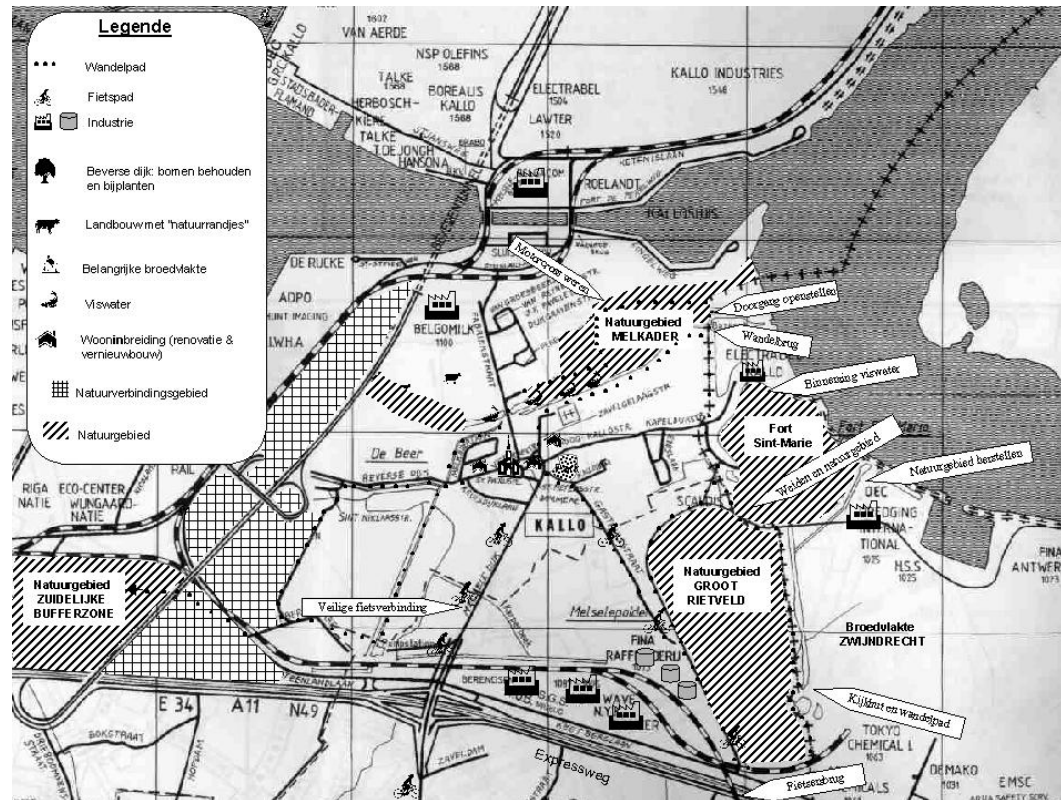
Aandachtspunten in functie van de leefbaarheid

- nog geen uitvoering van de buffer grenzend aan zeehavengebied met tijdelijke agrarische bestemming;
- aansluiting van de westelijke buffer op de zuidelijke groenzone is ecologisch belangrijk, locatie ten oosten van de watergang;
- daar waar de buffer geen 100m breed is dient elders een compensatie voorzien te worden.

3.2 Standpunten

3.2.1 Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever

Natuurpunt-WAL werkte voor het polderdorp Kallo een plan uit voor een Groene Ring van natuur omheen het dorp. De Groene Ring wordt gevormd door een aaneenschakeling van 10 natuurrijke gebieden. Van oost naar



west zijn dit : de tijdelijke beschermde broedvlakte over de grens met Zwijndrecht, het aansluitende Groot Rietveld, het Fort St-Marie en zijn omgeving, de Bazeput naast de elektriciteitscentrale, de Lisdodde ten noordoosten van de Melkader, de Melkader zelf, de Beverse Dijk ten westen van het dorp, het aansluitende restant van de vroegere Steenlandpolder, de vlakte tussen de R2 en de Steenlandlaan en tenslotte de Zuidelijke Bufferzone (het natuurgebied tussen Kallo en Verrebroek langsheen de N49).

De Groene Ring dient zowel de mens als de natuur. Voor de mens betekent de aanwezigheid van natuur letterlijk een op afstand houden van de oprukkende industrie, die Kallo nu reeds omsluit en belast met luchtvervuiling en lawaai. Daarnaast biedt het verbinden van deze natuurgebieden een gedroomde kans voor ontspannen wandelen en fietsen én natuureducatie.

Natuurpunt-WAL wil bovendien twee veilige fietsverbindingen naar Beveren en Zwijndrecht. De eerste moet naast de gevaarlijke Melseledijk een veilige fietsweg naar school verzekeren. De tweede kan als een woon-werkverbinding en recreatieve route gebruik maken van de bestaande spoorwegbrug.

3.2.2 Natuurpunt Antwerpen Noord, ecologisch infrastructuur in de Antwerpse haven

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt dat binnen de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de zeehavens de bestemming zodanig wordt gedifferentieerd dat de ecologische infrastructuur blijft functioneren. 'De oppervlakte van de ecologische infrastructuur die niet voor zeehavenactiviteiten van nut is, bedraagt maximaal 5% van de oppervlakte van het zeehavengebied. Door de 5%-doelstelling echter niet per zeehavengebied voorop te stellen maar voor alle zeehavengebieden samen, moet het beleid beter in staat zijn om tegemoet te komen aan de specifieke karakteristieken van elk zeehavengebied. De lokalisatie van de ecologische infrastructuur moet zo gebeuren dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd.' Voor de afbakening van de ecologische infrastructuur werd echter geen verantwoordelijke instantie aangeduid. Natuurpunt Antwerpen Noord stelt voor deze bevoegdheid naar het havenbedrijf te delegeren.

Als zones voor (semi-)permanente ecologische infrastructuur komen in aanmerking:

- De ontwikkeling van een groene rand rondom heen het Antwerps Zeehavengebied;
- De ecologische (her)inrichting van allerlei transportinfrastructuur die tot de permanente infrastructuur van het zeehavengebied behoort;
- De ecologische (her)inrichting van bufferzones die industriële gebieden scheidt van omliggende elementen van de Natuurlijke Structuur;
- De ecologische (her)inrichting van wettelijk opgelegde veiligheidszones rond bedrijfsgebouwen of installaties op Linker- en Rechteroever;
- De ecologische (her)inrichting van restruimtes gelegen tussen of op perceelsgrenzen;
- De ecologische (her)inrichting van andere nutsinfrastructuur.

3.2.3 Standpunt Havenbedrijf

De havenactiviteiten vormen de belangrijkste functie van de Linkeroever. Het is de enige plaats in Vlaanderen waar de haven nog kan uitbreiden. Voor het gewestplan (1978) waren de verwachtingen voor havenuitbreiding zeer groot. Met het gewestplan werden de innemingen verminderd tot ca. 6.000 ha. en gefaseerd. Vroeger liepen de geplande havenontwikkelingen door naar het westen langs de N49, tot aan De Klinge. Ook in de gewestplanwijzigingen heeft de haven toegevingen gedaan en bepaalde gebieden afgestaan. De westelijke grens van de haven verschuift meer naar het oosten. Een aantal landbouwgronden worden gespaard. Daardoor heeft de afbakening van het havengebied op het nieuwe gewestplan een onregelmatige vorm aan de westkant.

Vanuit het standpunt van de haven is de ontwikkeling op linkeroever dus noodzakelijk. Ook op Vlaams niveau is de uitbouw van de haven van Antwerpen als mainport te verantwoorden. In het verleden zijn door het havenbedrijf toegevingen gedaan qua omvang van de havenuitbreiding.

De rol van de Waaslandhaven zal voornamelijk bestaan uit overslag van containers en in de tweede plaats uit chemische nijverheid, industrie. Om deze overslag te kunnen realiseren is er nood aan nieuwe getijdendokken. Om het gebied zo optimaal mogelijk te gebruiken dienen er dus zo veel mogelijk doorsteken gemaakt te worden. Het Deurganckdok is een eerste stap in deze richting. Op termijn wordt ook het zogenaamde Saeftingedok gevraagd, dat in omvang nog groter is dan het Deurganckdok.

Er wordt vooral gekozen voor overslag van containers. De containertrafiek kent een sterke groei, er is behoefte aan nieuwe dokken, terwijl de industrie in de haven stagneert en zelfs achteruit gaat. Voorheen heeft men altijd getracht een evenwicht te zoeken tussen havenactiviteiten en industrie, maar in de Waaslandhaven is deze laatste nooit gekomen. Het is volgens het Havenbedrijf dan ook niet te verantwoorden dit evenwicht te blijven nastreven en daardoor gronden braak te laten liggen in afwachting van industrie, die misschien nooit komt. Een meer flexibele planning is gewenst.

Wisselwerking haven - dorpen

In de eerste plaats biedt de Waaslandhaven (nieuwe) werkgelegenheid in de directe nabijheid en dus ook de omliggende dorpen. De eerste geplande terminal langs het Deurganckdok zou volgens het Havenbedrijf plaats bieden aan 2000 mensen. In totaal zouden de ontwikkelingen langs het Deurganckdok ongeveer 5000 mensen kunnen tewerkstellen.

De ontwikkelingen in de Waaslandhaven zorgen ook voor belangrijke inkomsten bij de gemeente Beveren.

De buffer die wordt aangelegd door de haven dient de verdwenen natuurwaarden in de haven op te vangen. Deze groene buffer kan een plek zijn waarlangs en waarin recreatie wordt gestimuleerd.

Randinfrastructuur zoals hotels, cafés, restaurants, ... kan opgevangen worden in de dorpen. Gemeenschapsvoorzieningen bv. recreatie, die in de kernen geen ruimten vinden kunnen zonodig ondergebracht worden in koppelingsgebieden mits degelijke landschappelijke inpassing. Wanneer er een goede verbinding is tussen de dorpen en de haven kunnen deze voorzieningen een alternatief vormen voor verder afgelegen voorzieningen. Het havenbedrijf ziet geen probleem in een rechtstreekse verbinding tussen de haven en de dorpen. Er dient evenwel vermeden te worden dat vrachtverkeer zich in de dorpen afwikkelt.

3.3 Bevolking

De visie die hier wordt neergeschreven per dorp is gebaseerd op reacties uit de reflectiegroepen, de enquête en gesprekken met een aantal bevoorrechtte getuigen. Het gaat met andere woorden om een gemeenschappelijke deler, waar uiteraard individuele meningen van kunnen verschillen. Er is getracht uit de verschillende bronnen de belangrijkste items te distilleren en samen te brengen.

3.3.1 Kallo

Kallo kampt met een negatief imago omdat buitenstaanders vaak denken dat het dorp gedoemd is te verdwijnen. Bij de bewoners zelf heerst er echter niet echt een gevoel van onzekerheid. Wel is men ervan overtuigd dat er grote investeringen nodig zijn om de uitstraling en het imago van Kallo te vergroten. Op die manier wordt Kallo terug aantrekkelijk voor nieuwe inwoners. Men streeft geen echte groei na, maar wel een herstel van de toestand vóór 1970 (= het begin van de onteigeningen, ± 2.500 inwoners). Om de leefbaarheid van de kern te garanderen heeft Kallo nood aan een sterk centrum met voldoende voorzieningen en commerciële functies, die de lokale bevolking in hun basisbehoeften voorzien. Dergelijke voorzieningen hebben op hun beurt nood aan een voldoende grote 'afzetmarkt'. Dit betekent dus een voldoende groot aantal inwoners en een groter draagvlak.

Verder dient ook geïnvesteerd te worden in het woonpatrimonium. Enerzijds betekent dit dat de kwaliteit van de woningen in de kern dient aangepakt te worden. Deze woningen dienen aangepast te worden om zo tot nieuwe, aangepaste en betere woonmogelijkheden te bieden. Anderzijds wordt de realisatie van nieuwe verkavelingen ook toegejuicht. De recente verkaveling achter de Fabriekstraat (60 woningen) heeft veel nieuwe en jonge bewoners naar Kallo gebracht, voornamelijk Antwerpenaren. Dit initiatief werd als een duidelijk signaal ervaren dat Kallo nog niet opgegeven is.

Verder wordt recreatie ook beschouwd als één van de troeven van Kallo, die zeker versterkt dient te worden. Belangrijke plaatsen hierbij zijn de 'havenpunt', het Fort St-Marie, de Melkader en de Scheldeoevers. Een andere belangrijk aandachtspunt is de verkeersleefbaarheid. Kallo is goed bereikbaar door zijn aansluiting op de Expresweg. Deze verbinding mag in geen geval verbroken worden. Anderzijds trekt deze directe verbinding ook (vracht)verkeer met bestemming de haven. Voornamelijk de Melseledijk en de Fabriekstraat worden sterkt belast, waardoor de straten niet meer veilig zijn voor kinderen. De goede verbinding tussen Kallo en de haven dient behouden te worden, maar doorgaand verkeer dient geweerd te worden. Een oplossing wordt gezien in de herinrichting van de kern.

Tot slot hebben de bewoners een dubieuze verhouding met de haven. Enerzijds bezorgt de haven de nodige hinder: geur, lawaai en vervuiling. Anderzijds biedt de haven arbeidsplaatsen aan de dorpen en de rest van de gemeente. Men verlangt naar duidelijkheid omtrent de ontwikkeling én naar een harde grens van het

havengebied. Belangrijk hierbij zijn een duidelijke bestemming én de verzekering van het behoud van de koppelingsgebieden. De open ruimte moet open blijven en een buffer moet de hinder van de haven beperken.

Er dient gezocht te worden naar een duidelijke bestemming voor de koppelingsgebieden.

3.3.2 Verrebroek

Een analoge visie over hun dorp wordt teruggevonden bij de bewoners van Verrebroek. Ook hier is er een duidelijke wens naar meer bouwmogelijkheden. Het aantrekken van nieuwe, bijkomende inwoners wordt als vitaal beschouwd voor de leefbaarheid van de kern en het voortbestaan van de handelszaken. De prijs van de grond in Verrebroek is lager dan deze ten zuiden van de Expresweg.

Een belangrijk pijnpunt in Verrebroek is het drukke verkeer op de N451. De inrichting van de weg is voor verbetering vatbaar, met name in de kern.

De bedrijvigheid in Verrebroek (Aven Ackers) wordt als positief ervaren, vooral omwille van de tewerkstelling. De locatie van Aven Ackers is goed en wordt niet als hinderlijk ervaren. De aanwezigheid van het veevoederbedrijf nabij de kern wordt daarentegen wel als visueel storend ervaren. Een uitbreiding van Aven Ackers wordt niet als negatief beschouwd. De houding ten opzichte van de bedrijvigheid van de haven is echter verschillend. Men is zich bewust van de troeven van de nabijheid van de haven wat betreft tewerkstelling en inkomsten. Maar de nabijheid van de haven zorgt ook voor onzekerheid.

De geplande infrastructuurwerken worden in vraag gesteld. Men vreest lawaaihinder van de nieuwe spoorontsluiting langsheen de Expresweg. Er heerst onduidelijkheid over de ontsluiting van de kern, de verbinding met de haven en de ontsluiting van Aven Ackers. In de voorziene buffer gelooft men niet sterk en het nut van de koppelingsgebieden wordt in vraag gesteld.

Een belangrijk twistpunt bij de uitbreiding van de haven is de multimodale logistieke zone langsheen de Expresweg. Enerzijds betekent dit bijkomende inkomsten voor de gemeente Beveren. Anderzijds vreest men dat de aanzet van de haven over de Watermolendijk gaat leiden tot een verdere westwaartse uitbreiding van de haven. Men vreest voor een insluiting van het dorp door de haven.

3.3.3 Kieldrecht

Kieldrecht is een rustig dorp, grenzend aan de polders. Het is een dorp met een goed aanbod zowel aan commerciële als en culturele voorzieningen. Deze worden ook gebruikt door inwoners van Nieuw-Namen, Meerdonk, Doel en Verrebroek. Deze rol van Kieldrecht als centrumgemeente van de polderdorpen dient versterkt te worden. Om dit te kunnen realiseren moet er een voldoende aantal inwoners zijn die gebruik maken van deze voorzieningen. Nieuwe jonge gezinnen moeten aangetrokken worden. Daarom dienen ook nieuwe woningen te worden voorzien. Rustig wonen in de polder, goed bereikbaar, voldoende uitgerust en tegen een redelijke prijs zijn de troeven die het imago van Kieldrecht kunnen heropwaarderen.

De oversteekbaarheid van de N49 vormt ook voor Kieldrecht een probleem. Ook algemeen wordt de wens uitgedrukt naar veilige fietsverbindingen met de omliggende dorpen en de polders.

Naar de haven toe bestaat ook de wens naar een duidelijke en harde grens van het havengebied. De toekomst van de landbouw moet gegarandeerd worden.

Wat betreft landbouw is de toekomst onzeker. De landbouw wordt zowel bedreigd door de haven als door de natuurcompensaties die met de uitbreiding van de haven samenhangen. Men wenst de huidige grootschalige landbouwactiviteiten te behouden en indien gewenst zelfs uit te breiden. Voor Prosperpolder in het bijzonder vormt de bestemming als valleigebied een bedreiging voor de landbouw.

DEEL 2: VISIE EN CONCEPTEN

1. INLEIDING

In dit deel wordt verder gewerkt met de verschillende systemen die in deel 1 werden geanalyseerd: het landschap, de haven en de drie polderdorpen Kallo, Verrebroek en Kieldrecht. Voor elk van de systemen wordt nagegaan wat de knelpunten en potenties zijn, wordt de visie omtrent de toekomstige ontwikkeling geformuleerd, wordt deze visie vertaald in een aantal ruimtelijke concepten en een structuurschets, die vervolgens geconcretiseerd worden in een actieprogramma.

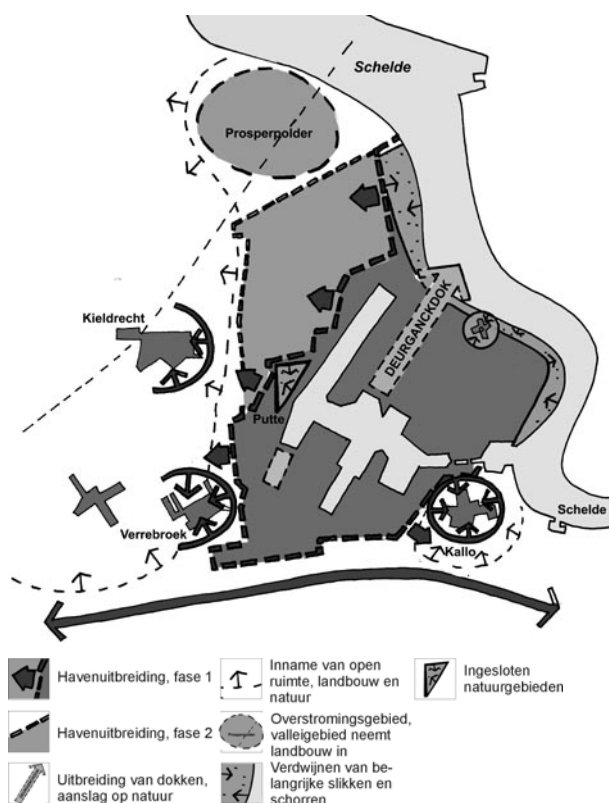
2. LANDSCHAP

2.1 Knelpunten en potenties

Een groot deel van het oorspronkelijke landschap is verdwenen: grotendeels door de opkomst van de haven, maar ook door een toenemend ruimtegebruik voor wonen. De historische structuur van dijken en polders werd in de haven bedekt met een dikke laag zand. Minder drastisch, maar ook van belang is het verdwijnen van een aantal kleine landschapselementen en de hoogstamboomgaarden rond boerderijen. Deze natuurwaarden worden nog verder bedreigd door de geplande havenuitbreidingen. Dit gaat zeker op voor natuureservaat de Putten, op de grens met het huidige zeehavengebied. Bij verdere uitbreiding kan dit gebied verdwijnen.

Toch zijn nog heel wat relictten van het historische landschapspatroon terug te vinden. De geulen, krekens en welen getuigen nog van de vele overstromingen die het gebied in het verleden hebben geteisterd. De polders hebben nog steeds dezelfde lay-out als in de 17^{de}-18^{de} eeuw. Deze resterende structuren kunnen als onderlegger fungeren voor nieuwe ontwikkelingen. Bermen en perceelsbeplanting kunnen een fijnmazig groen netwerk vormen in het landschap. De subtiele lijnen van de vroegere kreeklopen kunnen landschappelijk naar boven gehaald worden. De dijken zijn een bruikbaar patroon voor de aanleg van recreatieve routes, waarop de belangrijkste attractiepunten kunnen worden afgestemd. Bovendien hebben de dijken ook een belangrijke natuurlijke en ecologische waarde. Zij vormen goede plekken voor natuurontwikkeling en ook -educatie.

De bodem in de polders is in de eerste plaats natuurlijk uitermate landbouwgeschikt. Landbouw is tegelijk de grootste gebruiker en behoeder van de open ruimte. Toch wordt het voortbestaan van de landbouw door verschillende factoren bedreigd. Specifiek voor de polderdorpen langs de haven, wordt in de open ruimte ruimte gereserveerd voor natuur, ter compensatie van het verloren gaan van deze waarden in de haven. Deze natuurcompensaties nemen verschillende vormen aan, maar betekenen steeds een afname van het landbouwareaal: groene buffer ten midden van landbouwgebied, een deel van Prosperpolder en Doelpolder dat zou worden bestemd als overstromingsgebied, en een deel van Prosperpolder dat reeds werd bestemd als valleigebied. Prosperpolder-oost inrichten als overstromingsgebied is ter studie in de actualisering van het Sigmaphan, dat werd opgesteld na de stormvloed van 1976 (overstroming van Ruisbroek). Indien een deel van het gebied regelmatig zou overstromen door brak Scheldewater, is een landbouwkundige exploitatie van deze gronden niet langer mogelijk.

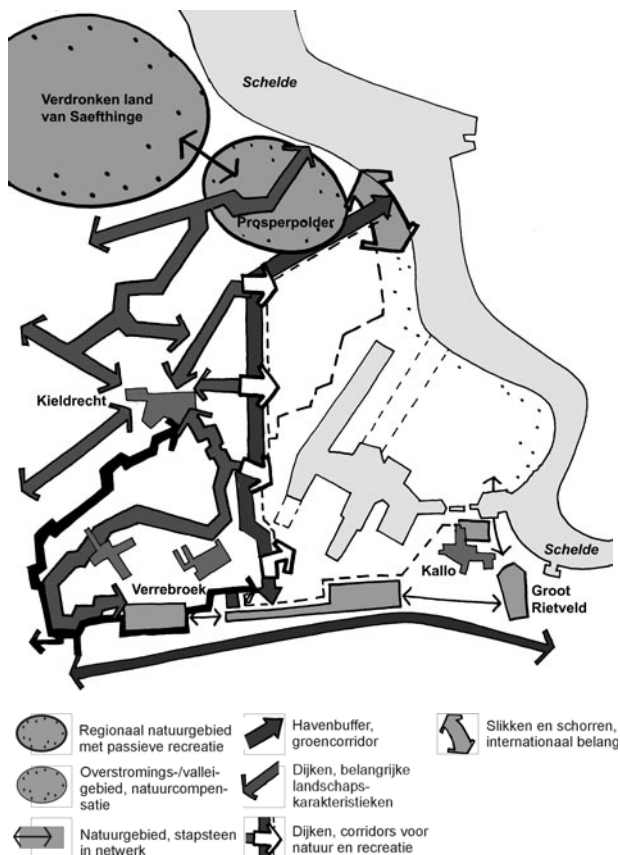


De bodem in de polders is uitermate landbouwgeschikt. Maar ook de landbouw heeft op zijn beurt een impact op het landschap.

Potentie van recreatief medegebruik

De aanwezigheid van recreatief medegebruik is vaak een belangrijk argument voor de handhaving of versterking van het landschap. Recreanten zoeken vaak naar elementen met een oorspronkelijk en authentiek karakter. Historische elementen in steden en landschappen worden hoog gewaardeerd. Voor de in standhouding van natuurgebieden wordt een breder draagvlak bereikt indien recreatief medegebruik wordt toegelaten. Recreatie en toerisme dragen op deze wijze bij aan de kwaliteit van natuur en landschap en zorgen er mede voor dat cultuurhistorisch waardevolle elementen blijven behouden.

Zoals in een recente Nederlandse studie gesteld wordt, leidt nieuwe natuur tot nieuwe economie: natuurontwikkeling in de rivieruiterwaarden langs de Waal bij Nijmegen hebben op tien jaar tijd een voedingsbodemp gevormd voor een groeiend aantal initiatieven in de recreatieve sector. Inmiddels brengen naar schatting rond honderdduizend mensen wandelend of fietsend een bezoek aan de Millingerwaard. Deze grote groep belangstellenden genereert een toenemende vraag naar horecagelegenheden, overnachtingsplaatsen, excursiemogelijkheden, enz. Diverse horecagelegenheden verhuren fietsen en skeelers. Op twee locaties kunnen huifkarrentochten worden gestart. Een aantrekkelijke rondvaartboot biedt plaats aan 80 tot 100 personen inclusief fietsen. Door omzettingen is er ook sprake van groei in arbeidsplaatsen. De aantrekkingskracht van het traditionele polderlandschap en de nieuwe natuur in de uiterwaarden blijkt een solide basis voor natuurgericht toerisme en recreatie.



2.2 Visie

Sterk polderlandschap

De betekenis van de landelijke gebieden voor de samenleving neemt toe. Oorzaken zijn de voortgaande verstedelijking, de toenemende mobiliteit en de toenemende bereikbaarheid. Daarom is het behoud, het versterken en verstandig gebruik van de sterke omgevingskwaliteit van de polders, belangrijk. Omwille van de natuurlijke, historische, landschappelijke en culturele waarde van het oorspronkelijke landschapspatroon (dijken, polders, kreken, ...) dienen nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk op dit patroon afgestemd te worden. Bijvoorbeeld de afbakening van het havengebied dient beter afgestemd te worden op het bestaande landschap. Maar ook bij de inplanting van nieuwe woongebieden, groene buffers, ... biedt het landschap een kader waarbinnen dit kan gebeuren. Er dient aandacht uit te gaan naar het cultuurlandschappelijk erfgoed.

Vrijwaren van de open ruimte

De resterende open ruimte in de polders dient zoveel mogelijk gevrijwaard te worden. Daarom is er noodzaak aan geconcentreerde ontwikkelingen en is een ongebreidelde inname van de open ruimte niet gewenst. Een van de belangrijkste behoeders van de open ruimte is de landbouwsector. Er dient ruimte geboden te worden aan de landbouw, die door de groei van de haven steeds aan terrein moet inboeten, ondanks de uitstekende landbouwgeschiktheid van de bodem. Er dient gestreefd te worden naar een dynamische landbouw in een natuurrijk landschap.

Meervoudig landgebruik

Verschillende functies stellen ruimte-eisen. Soms zijn deze functies totaal niet verenigbaar zoals havengebied en landbouw. Maar vaak volstaat een kleine inspanning om bepaalde geschikte plaatsen voor verschillende functies te gebruiken, waardoor de ruimte beter benut wordt. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld waterberging bij overstromingen gecombineerd met de ontwikkeling van natte natuur; extensief beheer van grasland gecombineerd met recreatie en/of waterberging, natuurontwikkeling in combinatie met natuureducatie, landbouw met hoeve-toerisme, ...

Verbrede landbouw als vorm van natuur- en cultuurbeheer

Verbrede landbouw biedt in principe de mogelijkheid om het karakteristiek landschap te behouden en te versterken. Specifieke natuur- en cultuurwaarden, die hun ontstaan te danken hebben aan ten dele inmiddels verouderde vormen van agrarisch gebruik, kunnen in stand gehouden worden. In ruil voor duurzaam beheer door de landbouwer dient hem dan wel bestaanszekerheid geboden te worden op langere termijn: zekerheid van inkomen en zekerheid van agrarische bestemming op zijn land (=rentmeesterschap dat geen hypotheek legt op de volgende generaties).

Een gecentraliseerd informatiepunt voor landbouwers in verband met de verschillende subsidiemogelijkheden rond landbouwverbreding, duurzame landbouw en grondenbank zou meer klaarheid scheppen en stimulerend werken.

2.3 Concepten

Ruimte bieden aan landbouw

In de eerste plaats dient landbouw in de polders een volwaardige positie te behouden. Aan grootschalige landbouwbedrijven wordt ruimte geboden in de Oude en Nieuwe Arenbergpolder. Kleinschaligere landbouw en eventuele duurzame of beheerslandbouw kan misschien plaats vinden in de andere polders en ook in de koppelingsgebieden.

Zuiver landschapsbeheer kan de landbouw misschien nieuwe mogelijkheden bieden.

Groen netwerk als basis voor recreatief netwerk

Het landschap wordt in belangrijke mate bepaald door het groene netwerk van dijken en polders. Deze belangrijke troef van de polders dient als basis gebruikt te worden voor een recreatief netwerk. De dijken vormen een ideale basis voor de aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande fietspaden, de dijken hebben historisch gezien dikwijls een verbindende functie gehad

Dit initiatief dient te kaderen binnen de visie van recreatief medegebruik. Het recreatief medegebruik is veelal extensief van karakter en is met name gericht op activiteiten als wandelen, fietsen, paardrijden en kanovaren. Voorzieningen die hierbij passen zijn wandelpaden, fietspaden, ruiterspaden, visplaatsen, picknickplaatsen en dergelijke. In het algemeen zijn het relatief kleine voorzieningen. Hun invloed op het landschapsbeeld is in het algemeen beperkt.

Belangrijk is echter wel dat het zwaartepunt van deze voorzieningen en accommodaties binnen de dorpen te houden. Kieldrecht is binnen dit natuur-recreatief netwerk optimaal gelegen om plaats te bieden aan voorzieningen: accommodatie voor groepsverblijven, trekkershutten, een informatiehuis waar je terecht kan voor natuurwandelingen, fietsroutes, natuurboottochten langsheen de slikken. In het dorp van Kieldrecht zou men makkelijk fietsen moeten kunnen huren en eventueel op een andere locatie kunnen afzetten. Het getijdenhaventje van Doel zou voor deze natuurrecreatie kunnen dienen.

Een aanbod aan boerderijcampings is wenselijk, op goedgekozen plaatsen. Dit kan trouwens het contact en vertrouwen verbeteren tussen de landbouwer en de recreant-stedeling. Landbouwverbreding is hier tevens interessant: verkoop van hoeveproducten, logies met ontbijt, zorgboerderij. Een enkele leegstaande boerderij kan als horeca een nieuwe bestemming krijgen. Uiteraard dient de spreiding geval per geval zorgvuldig te worden afgewogen. Hier en daar verspreid langsheen de recreatieve routes zijn eenvoudige accommodaties nuttig: picknickplaatsen, schuilplek met infobord over landschapsgeschiedenis, fietspomp, zitgelegenheid...

Versterken / herstellen blauw netwerk

In de eerste plaats kunnen enkele van de bestaande kreken en kreekrestanten mogelijk terug landschappelijk zichtbaar gemaakt worden. Dit betekent dat er ruimte moet geboden worden aan de kreken: oevers in flauwe helling, aanbrengen van beekbegeleidende beplanting en ruimte voor natuurontwikkeling langs de kreken. De natuurontwikkeling langs de kreken kan mee opgenomen worden in het pakket van natuurcompensaties, waar die onvermijdelijk zijn, ten gevolge van de uitbreiding van de haven in vogelrichtlijngebied.

Deze zones rond de kreken vormen een alternatief voor de geplande groene buffer die dwars door het landschap loopt. Deze nieuwe buffer tast het resterende landbouwareaal aan, terwijl de gronden langs de kreken en kreekrestanten vanuit landbouwkundig oogpunt de minst geschikte gronden zijn. Bovendien passen de kreken in de bestaande perceelsstructuur van de akkers.

Het areaalverlies voor de landbouw kan dus verminderd worden; de haven wint een deel natuurcompensatie; het oorspronkelijke landschap wordt hersteld, waardoor een aantrekkelijke omgeving wordt gecreëerd die de leefbaarheid van de dorpen ten goede komt. Wandelpaden langsheen de kreken geven een recreatieve meerwaarde. Tevens vormen deze lintvormige nieuwe groenstructuren een visuele zachte buffer naar het havengebied toe.

In tweede instantie dient ook de verbinding tussen de verschillende kreken verbeterd te worden, met het oog op een volwaardig netwerk.

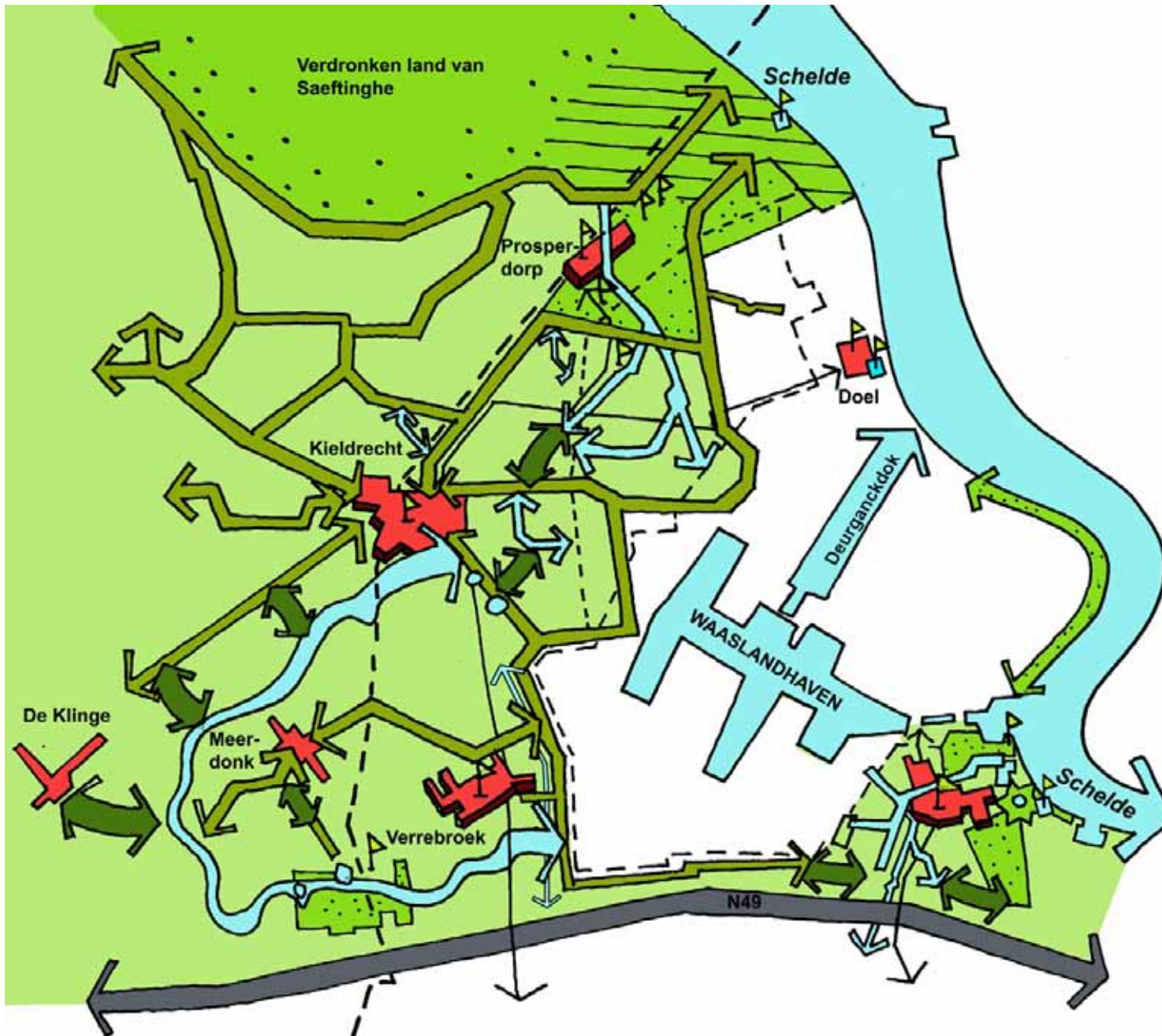
Dijken als grens met de haven.

De Pillendijk, Dijk van Nieuw Arenbergpolder en de Doelse Polderdijk dienen zo lang mogelijk als grens voor de haven te fungeren. Enkel wanneer verdere uitbreiding nodig blijkt in de toekomst kan de grens verschoven worden. De dijken dienen zo lang mogelijk bewaard te blijven.

Hetzelfde principe geldt in feite ook voor de Watermolendijk te Verrebroek, die als grens kan fungeren voor het logistieke park van de haven.

LANDSCHAP Structuurschets

Kaart 23



-  Dijken
-  Regionaal natuurgebied
Stiltegebied
-  Overstromingsgebied
-  Valleigebied
-  Schorren en slikken
-  Landbouwzone
-  Natuurontwikkeling
-  Fortgebied
-  Kreken
-  Dokken
-  Natuurverbinding
-  Accommodatie in de dorpen
-  Accommodatie in de polders
-  Jachthaven



2.4 Structuurschets

Kaart 23

2.5 Actieprogramma

Leefbare landbouw

- Oprichten van een **grondenbank** die er voor zorgt dat de resterende landbouwers volwaardige kansen worden geboden. Dit project inzake landbouwherstructurering komt er op neer dat de Vlaamse Landmaatschappij via een grondenbank landbouwgoederen ter beschikking stelt in gebruik of in eigendom aan landbouwers die na onteigening op een andere plaats actief willen blijven. De landbouwers die omwille van de havenontwikkeling onteigend worden, krijgen de keuzemogelijkheid tussen een vergoeding ofwel grond. De grondenbank is samengesteld uit landbouwgoederen in Beveren en Sint-Gillis-Waas. Ondertussen zijn volop onteigeningen in landbouwgebied aan de gang, waarbij het landbouwherstructuuratie-aanbod voor een extra omkadering had kunnen zorgen. De Vlaamse regering heeft recent het startsein gegeven voor werking van de grondenbank.
De grondenbank kan ook gebruikt worden ter compensatie van gronden waar natuurcompensatie wordt voorzien langsheen de krekken en kreekrestanten, liefst in nabijheid van natuurgebieden. Een uitbreiding van de grondenbank voor percelen in koppelingsgebieden die met gemeenschapsfuncties of landschapsinrichting kunnen belast worden lijkt wenselijk.
- Stimuleren van natuur en recreatief medegebruik. Oprichten van een info- en begeleidingspunt voor boeren die willen overstappen naar landbouwverbreding, duurzame landbouw, ...

Groen netwerk als basis voor recreatief netwerk.

- Aanleg van een netwerk van fiets- en wandelpaden analoog aan het **fietsknooppuntennetwerk** in de Kempen en in Limburg. De steunpunten (vertrek en aankomst) vallen best samen met bestaande of toekomstige recreatieve steunpunten. Het netwerk dient aansluiting te zoeken in de ruime omgeving. De gemeente Beveren dient er bij de provincie op aan te sturen, een fietsknooppuntennetwerk uit te werken voor de polders, in samenwerking met de gemeentelijke initiatieven.
- De knooppunten situeren zich voornamelijk in de kernen van de polderdorpen: Kieldrecht, Verrebroek, Doel, Kallo, Prosperpolderdorp, maar steunpunten zijn eveneens het bezoekerscentrum van Saeftinge, de toekomstige heringerichte havenpunt Kallo, fort Liefkenshoek, en de getijde haven Doel;
- Onderzoek naar de mogelijkheden van leegstaande boerderijen, gekoppeld aan een afsprakenstelsel rond erfbeplanting, verbouwingswerken, inplanting van nieuwe gebouwen.

Versterken / herstellen blauw netwerk

- versterken/herstellen blauw netwerk, indien verdere natuurcompensaties onvermijdelijk zijn
- landschappelijk zichtbaar maken / versterken van volgende (vroegere) krekken: kreekrestanten aan Muggenhoek en Oude Sluis, kreekrestanten in Oud Arenbergpolder, Karperreed bij Kallo.
- Verbinden van de kreek van de Oude Sluis met de kreek in Oud Arenbergpolder, tot aan de dijk van Koningskieldrecht. Doortrekken van Karperreed naar Groot Rietveld en voorzien van de nodige saneringswerken, onder meer voor de watergang langs de Beverse Dijk..
- Afsluiten van **beheersovereenkomsten** met de landbouwbedrijven wiens gronden kreek(restanten) bevatten. Een beheersovereenkomst is een contract, waarin de landbouwer afspraken maakt met de Vlaamse Landmaatschappij over het natuurbeheer op zijn bedrijf. In dergelijke beheersovereenkomst wordt een aantal bepalingen gesteld m.b.t. de randen langs waterlopen. In ruil daarvoor wordt de landbouwer vergoed. Een beheersovereenkomst wordt op vrijwillige basis gesloten.
- Uitbaggeren en toegankelijk maken van de Melkader vanuit de Fabriekstraat.

Aanbevelingen naar het Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied

- Hanteren van de bestaande **dijken** als grens van de havenontwikkelingen, althans zo lang mogelijk. Het gaat om de Pillendijk, Dijk van Nieuw Arenbergpolder en de Doelse Polderdijk.
- Voorzien van **natuurcompensatie** rondom de krekken en kreekrestanten, als alternatief voor de geplande groene buffer in Kieldrecht, die dwars door het landschap gaat. Deze compensaties mogen echter niet zomaar afgewenteld worden op de landbouw, een sector die al ontzettend veel ruimte heeft moeten opgeven voor de haven. Vandaar het voorstel om de landbouw maximaal te vrijwaren. Indien in de toekomst nog bijkomende natuurcompensaties opgelegd worden, moeten deze zeer zorgvuldig ingepast worden in het historisch gegroeide landschappelijk patroon van de polders (langs krekken en geulen), en dit in overleg met de landbouwsector en de natuurverenigingen, teneinde de landbouwgronden zoveel mogelijk in gebruik te kunnen houden. Als anderzijds toch landbouwgronden ingenomen worden door natuurcompensaties dienen deze elders in overleg met de sector op volwaardige wijze gecompenseerd te worden.
- Effectieve natuurontwikkelingsprojecten zoals de sanering van de Melkader, opnemen in het realisatieprogramma van de haven, bijvoorbeeld door het storten van vervuild slib op Linkeroever op te lossen
- De natuurcompensaties voor de bouw van het Deurganckdok werden reeds vastgelegd in het **validatiedecreet**. Veranderingen hieraan vragen een hele procedure en moeten ook aan Europa kenbaar gemaakt worden. Desondanks wordt vanuit de leefbaarheid van de dorpen gepleit voor een alternatief voor de geplande buffer in Kieldrecht. De natuurontwikkeling rond de krekken kan in ieder geval als alternatief aangedragen worden voor de natuurcompensaties die na 2007, bij een eventuele uitbreiding van de haven, zullen moeten worden gedaan.
- Afraden de geplande buffer ter hoogte van Kieldrecht te realiseren, alvorens de haven tot daar komt. Aanzetten van die buffer zijn te overwegen.
- Verruiming van de werking van de grondenbank tot de koppelingsgebieden.

3. HAVEN

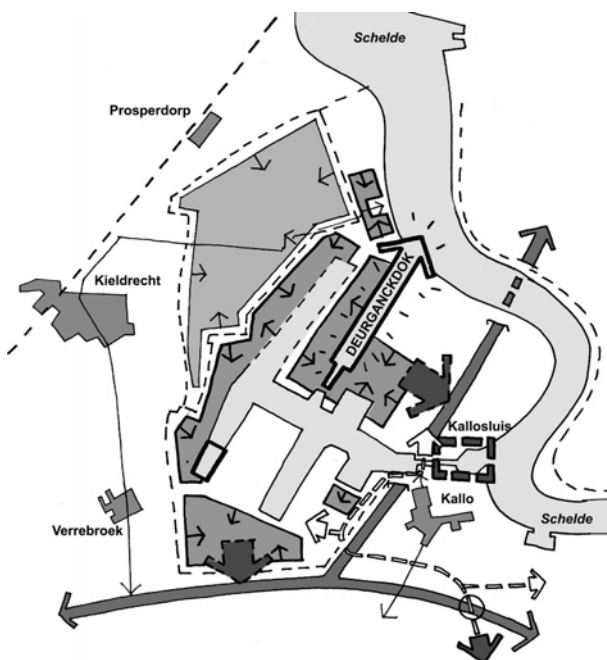
3.1 Knelpunten en potenties

Het gebrekkige verloop van de ontwikkeling van de Waaslandhaven heeft doorheen de jaren het **vertrouwen** van de bevolking in de omliggende dorpen erg aangetast. Het signaal dat vroeger door de haven aan de dorpen wordt gegeven was er één van onverschilligheid ten opzichte van de dorpen en de landbouw. Met de oprichting van de werkgroep Strategisch Plan Linkerscheldeover, waarin ook de gemeente Beveren is vertegenwoordigd, is deze verstandhouding reeds aanzienlijk verbeterd. Wel is het zo dat er zoveel verschillende partners betrokken zijn bij de ontwikkeling van de haven, vaak met een eigen agenda, dat het zeer moeilijk is voor een buitenstaander om een overzicht van het geheel te behouden. De onzekerheid rond en ondoorzichtigheid van de ontwikkelingen van de Waaslandhaven blijven tot op zekere hoogte een rechtstreekse bedreiging vormen voor de leefbaarheid van de omliggende dorpen.

Het voornaamste knelpunt wat betreft de ontwikkeling van de haven is de **onduidelijke planning en ruimtelijke ordening**. De grootste uitbreidingen van de haven zijn gebeurd in economisch welvarende tijden en op een moment dat het besef dat de ruimte schaars is, nog ontbrak. Vooral bij de opmaak van de plannen voor linkeroever werd in eerste instantie erg megalomaan gedacht. De economische crisis en het protest van de lokale (landbouw-)bevolking hebben er echter voor gezorgd dat de oorspronkelijke plannen zijn herzien. Het is pijnlijk vast te stellen dat zelfs vandaag nog een deel van het havengebied niet effectief wordt gebruikt. In het havengebied ontbreken stedenbouwkundige regels die bijvoorbeeld verhinderen dat percelen jaren onbenut blijven of niet optimaal worden benut.

Het aansnijden van het havenuitbreidingsgebied is dan ook enkel te verantwoorden wanneer het huidig afgebakende havengebied helemaal bezet is én wanneer zou blijken dat er nog nood is aan bijkomende havengebieden. De lopende studie rond duurzaam ruimtegebruik kan hierbij een leidraad vormen.

Om de economie van de haven ten volle tot bloei te brengen dient in eerste instantie de **ontsluiting** van het havengebied verbeterd te worden. In het verleden heeft deze gebrekkige ontsluiting reeds mee gezorgd voor het niet gebruiken van de beschikbare terreinen. Zowel de ontsluiting langs de weg, het water en het spoor dient verbeterd te worden. Het belangrijkste knelpunt voor het wegverkeer is het ontbreken van een snelle interne verbinding in het havengebied, aansluitend op de N49 en de R2. Wat het waterverkeer betreft stelt voornamelijk de capaciteit van de Kallosluis problemen en het ontbreken van een operationeel getijdendok. Momenteel is dit de enige toegang tot de Waaslandhaven en zorgt het ook voor een trage doorstroming van de schepen. Wat betreft het spoor is er momenteel een gebrekkige aansluiting op het bestaande inlandse netwerk. Belangrijke pijnpunten zijn het ontbreken van goede verbinding met rechteroever (de capaciteit van de Kennedytunnel is niet voldoende, Liefkenshoektunnel is niet toegankelijk voor spoor), een gebrekkige aansluiting op de lijn 59 naar Gent en op de toekomstige spoor langs de N49.



Problemen	Potenties
Ontbreken van interne verbinding in aansluiting met R2 of N49	Verdichtingsmogelijkheden in de haven
Onvoldoende capaciteit	Uitbreidingsmogelijkheden in de haven
Slechte verbinding rechteroever en Gent	Deurgankdock: nieuwe mogelijkheden
Ontbreken van spoorverbinding	

Een ander belangrijk knelpunt dat een rem betekent voor de ontwikkeling van de haven, althans gezien vanuit het standpunt van de haven, is de Europese verplichting tot **natuurcompensaties**. In principe dient de haven alvorens werken aan te vatten in een vogelrichtlijngebied, de verloren natuurwaarden elders te compenseren. Ondanks de grote aanpassingswerken die nog moeten plaatsvinden, biedt het linkeroevergebied ook heel wat potenties aan de haven van Antwerpen. De haven van Antwerpen is het belangrijkste **economische** concentratiegebied en **knooppunt** voor de provincie Antwerpen. Bovendien is ze ruimtelijke en economisch structuurbepalend op Vlaams niveau. Internationaal speelt de Antwerpse haven een rol als internationaal knooppunt op vlak van weg-, water- en spoorverbindingen. De Waaslandhaven fungeert als noodzakelijke uitbreiding van de haven. Dit wordt zowel door RSV als RSPA ondersteund. Het is de enige plek in Vlaanderen waar nog plaats is voor havenuitbreidingen. Er is nog aanzienlijk wat ruimte die niet gebruikt wordt. De aanleg van het getijdendok Deurganckdok biedt de mogelijkheid tot de realisatie van bijkomende containerterminals die de containertrafik veel sneller kunnen afwerken.

Wat betreft **luchtvervuiling** hebben de dorpen Verrebroek en Kieldrecht het voordeel dat de haven **wind-afwaarts** gelegen is. Uit metingen blijkt dat de lucht in Antwerpen zwaarder verontreinigd is dan deze in de polderdorpen op Linkeroever. Dit gaat echter niet op voor Kallo, waar de windrichting niet zo gunstig is naar de haven toe.

Het polderlandschap is ter plaatse van de haven vervangen door een **complex nieuw landschap**. De term 'complex nieuw landschap' verwijst naar een landschap waar sedert de Tweede Wereldoorlog in een 'tabula rasa' stijl de bestaande landschappelijke structuren zijn gewist en vervangen door nieuwe. Deze ruimtelijke ontwikkelingen negeren en doorkruisen de landschappen met erfgoedwaarde en hebben vaak een grootschalig karakter. Toch vervullen deze nieuwe landschappen inmiddels een bepaalde rol in de ruimte en zorgen zij voor nieuwe bakens. De koeltorens van Doel zijn een typisch voorbeeld van een baken in een nieuw landschap. De zeehaven van Antwerpen wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen gecategoriseerd als een industrieparklandschap. De Provincie stelt dat voor dergelijke complexe nieuwe landschappen een ruimtelijk concept kan opgemaakt worden. Hierin worden de structuurbepalende elementen bepaald, ruimtelijke randvoorwaarden geschetst voor verdere ontwikkeling en wordt aangegeven hoe de interne landschappelijke structuur kan worden versterkt. De resterende natuurwaarden binnen het industriegebied verdienen blijvende aandacht (5% voor ecologische infrastructuur, cfr. RSV).

De erkenning van dergelijk nieuwe landschappen is een manier om te gaan met het verschil in ontwikkelingssnelheid die zich voordoet tussen het natuurlijke landschap van de polders enerzijds en de economische ontwikkeling van het zeehavengebied. De nieuwe evoluties die zich voordoen in het landschap worden erkend. Een herstel naar weleer is onmogelijk, maar wel kunnen de nieuwe landschappen beter worden vormgegeven en kan er meer aandacht besteed worden aan de inpassing van deze nieuwe elementen in het landschappelijk beeld van de omgeving. De vormgeving van dergelijke landschappen vereist ruimtelijke en vormelijke richtlijnen voor de inrichting van deze gebieden. Het gebruik van stedenbouwkundige voorschriften in de haven is een potentieel instrument om deze vormgeving en het ruimtegebruik te sturen.

De resterende natuurwaarden binnen het industriegebied verdienen blijvende aandacht (5% voor ecologische infrastructuur – zie RSV).

3.2 Visie

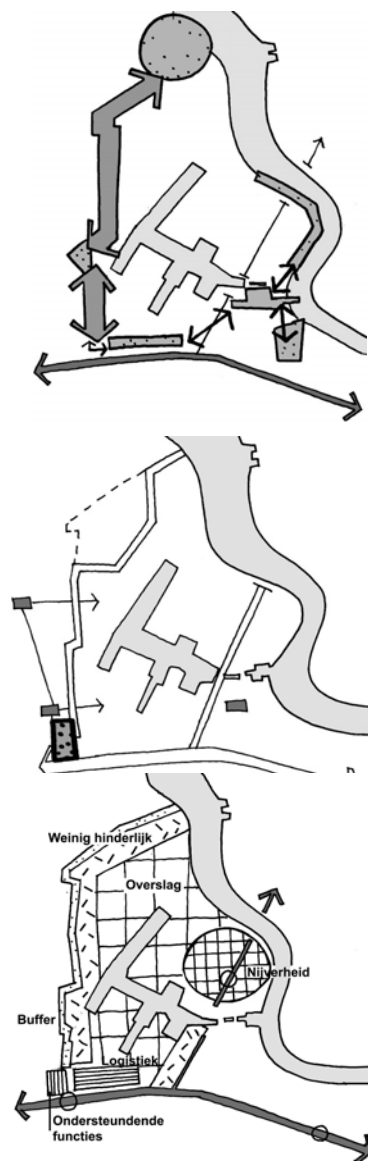
Het belang van de ontwikkeling van de haven wordt op Vlaams niveau erkend. De ontwikkeling van de haven betekent ook voorspoed voor de gemeente Beveren en de polderdorpen. Toch zijn in het verleden vergissingen gebeurd (Doeldok) en leek de ontwikkeling van de haven eerder ad hoc te gebeuren dan gebaseerd op een doordacht plan, waar dan ook nog eens alle partijen zich konden achter zetten. De planning hield alleszins weinig of geen rekening met de landschappelijke structuur, of met de effecten naar de omgeving .

Met de oprichting van het Strategisch Plan Linkerscheldeoever tracht men nu te komen tot een plan, dat in overleg met de verschillende betrokkenen vorm krijgt. De gemeente Beveren zetelt ook in deze werkgroep en kan op die manier een inbreng leveren, onder meer in functie van de leefbaarheid van de polderdorpen. De afstemming van de verschillende studies, die grotendeels naast elkaar worden opgemaakt, blijft nog een grote uitdaging voor de nabije toekomst. Overleg met en betrokkenheid van alle verschillende partners kan in de toekomst wel eventuele juridische vertragingen helpen vermijden.

De haven dient een aantal natuurcompensaties te realiseren. Deze mogen echter niet zomaar afgewenteld worden op andere functies, zoals bv. landbouw, een sector die sowieso al veel ruimte heeft moeten opgeven voor de haven. Vandaar het voorstel om de natuurcompensaties zeer zorgvuldig in te passen in het historisch gegroeide landschappelijk patroon van de polders (langs kreken en geulen), en dit in overleg met de landbouwsector en de natuurverenigingen. Landbouwgronden die ingenomen worden door natuurcompensaties dienen elders gecompenseerd worden.

Naast overleg, dient de havenontwikkeling beter ruimtelijk gepland te worden. Omwille van de schaarste van de ruimte en de onherroepelijke gevolgen van de havenontwikkeling op het landschap, dient binnen de haven gestreefd te worden naar een optimaal ruimtegebruik. Een verdere uitbreiding van de haven is dan ook enkel verantwoord wanneer de bestaande terreinen volledig benomen zijn.

De groei van de haven dient zo weinig mogelijk overlast te bezorgen aan de polderdorpen. Dit gaat zowel om verkeersoverlast, visuele hinder als lucht- en lichtpollutie en lawaaihinder. Wat betreft verkeer dient er daarom een zo groot mogelijke multimodaliteit nagestreefd te worden. Het goederentransport dient zo veel mogelijk te gebeuren via het spoor of via binnenvaart. Voor het spoor vereist dit een betere verbinding met rechteroever en is een spoortunnel langs de Liefkenshoek tunnel een noodzaak. Binnen de haven dient nagegaan te worden wat de mogelijkheden zijn van een verdiepte ligging van het spoor. Voor de binnenvaart is de organisatie van een goede verbinding met het Albertkanaal noodzakelijk.



3.3 Concepten

Groene buffer rondom haven

De groene buffer rond de haven heeft verschillende functies:

- naar de dorpen toe zorgt deze buffer voor een duidelijke grens van de haven en draagt hiertoe bij aan de leefbaarheid; buffering moet onder meer op de haventerreinen zelf voorzien worden, in Zwijndrecht bv.
- de buitenste 100m worden gereserveerd voor de realisatie van natuurcompensatie volgens de Europese Richtlijn inzake Vogelrichtlijngebied;
- hierdoor wordt een natuurlijke en ecologische corridor gecreëerd tussen de verschillende aanwezige natuurlijke plekken (Prosperpolder – Oost, natuurontwikkeling rond Drijdijk, Zuidelijke groenzone, Groot Rietveld, Melkader, slikken en schorren Schelde);
- recreatief medegebruik: aanleg fiets- en wandelpaden op of langs de dijk.

Groen bedrijvenpark

Vanuit het standpunt van de leefbaarheid van de dorpen is een economische ontwikkeling van deze plek niet gewenst. In recente voorstellen voor gewestplanwijzigingen was dit nochtans als zone voor logistiek park ingetekend. Vandaag wordt voorgesteld om hier in de toekomst geen hinderlijke activiteiten of havenbedrijvigheid toe te laten: overslag aansluitend bij het logistieke park van de haven is in die visie uitgesloten.

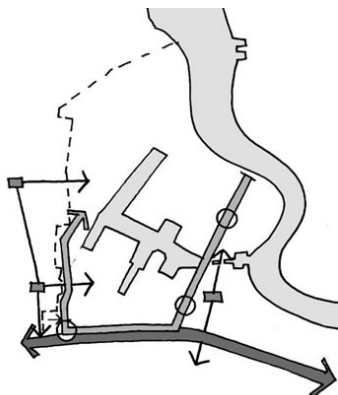
Wel mogelijk is de gefaseerde uitbouw van **lokale bedrijvigheid** aansluitend bij Aven Ackers, eventueel met een flexibele **ondersteunende functie** ten aanzien van de haven. In het logistiek park of de haven zelf moet gezocht worden naar een zone met faciliteiten voor kleine en middelgrote ondernemingen (bvb. transportbedrijven) die zich overwegend naar de haven richten.

De inrichting van het gebied dient aan strikte voorwaarden te worden gebonden. Het moet gaan om een groen bedrijvenpark, met respect voor het bestaande landschap. De bestaande kreekstructuur biedt hier een interessant aanknopingspunt. De bebouwing situeert zich best naar de haven toe, zodat vanuit de dorpen en van op de provinciale baan het groene karakter wordt waargenomen en niet de bedrijvigheid. De lokale bedrijvigheid wordt ontsloten via de provinciale baan.

Zonering haven

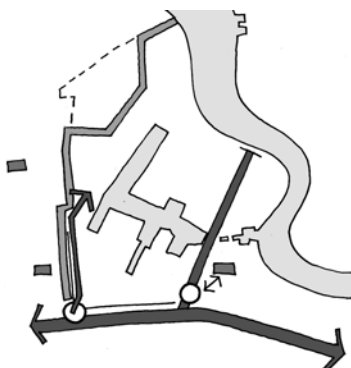
Omwille van de overheersende windrichting (zuidwest) worden de meest hinderlijke activiteiten best zoveel mogelijk ten oosten en ten noorden van de dorpen gelokaliseerd.

- langs dokken: overslag en containers; langs Schelde (Kallo) (chemische) industrie;
- nabij de dorpen (vooral Verrebroek, Kallo): geen hinderlijke activiteiten, strikte stedenbouwkundige voorschriften wat betreft bouwhoogte, ed.
- logistiek park aansluitend op dokken aan de oostzijde van de watergang.



Scheiding havenverkeer en kernenverkeer

Er dient een duidelijke scheiding te zijn tussen het verkeer met bestemming haven en het verkeer met bestemming dorpen. Dit dient zich te vertalen in een duidelijke verkeersstructuur. Het havenverkeer dient afgewikkeld te worden via de N49 en R2, aansluitend op de nieuwe primaire weg (U-structuur). Onafhankelijk van deze structuur behoudt elk dorp zijn aansluiting op de N49 en zijn verbinding met de haven. Deze laatste moet ontoegankelijk zijn voor vrachtverkeer. Door de verschillende verkeerssystemen te scheiden kan de hinder voor de dorpen aanzienlijk verminderd worden.



Locatie knooppunten

Vanuit de leefbaarheid van de dorpen is de locatie van drukke verkeersknooppunten en infrastructuur best zo ver mogelijk van de dorpen verwijderd. Zo wordt bij een eventuele herlocatie van het knooppunt met de R2 te Kallo best geopteerd voor een ligging zo ver mogelijk van de kern van Kallo. Wat betreft de westelijke tak van de primaire havenweg wordt vanuit het standpunt van de dorpen gepleit voor een locatie hiervan ten oosten van de watergang en dijk. Op die manier blijft de visuele hinder voor Verrebroek beperkt, kan een degelijke ecologische verbinding worden voorzien tussen de westelijke buffer en de zuidelijke groenzone en blijft de oorspronkelijke dijkstructuur intact.



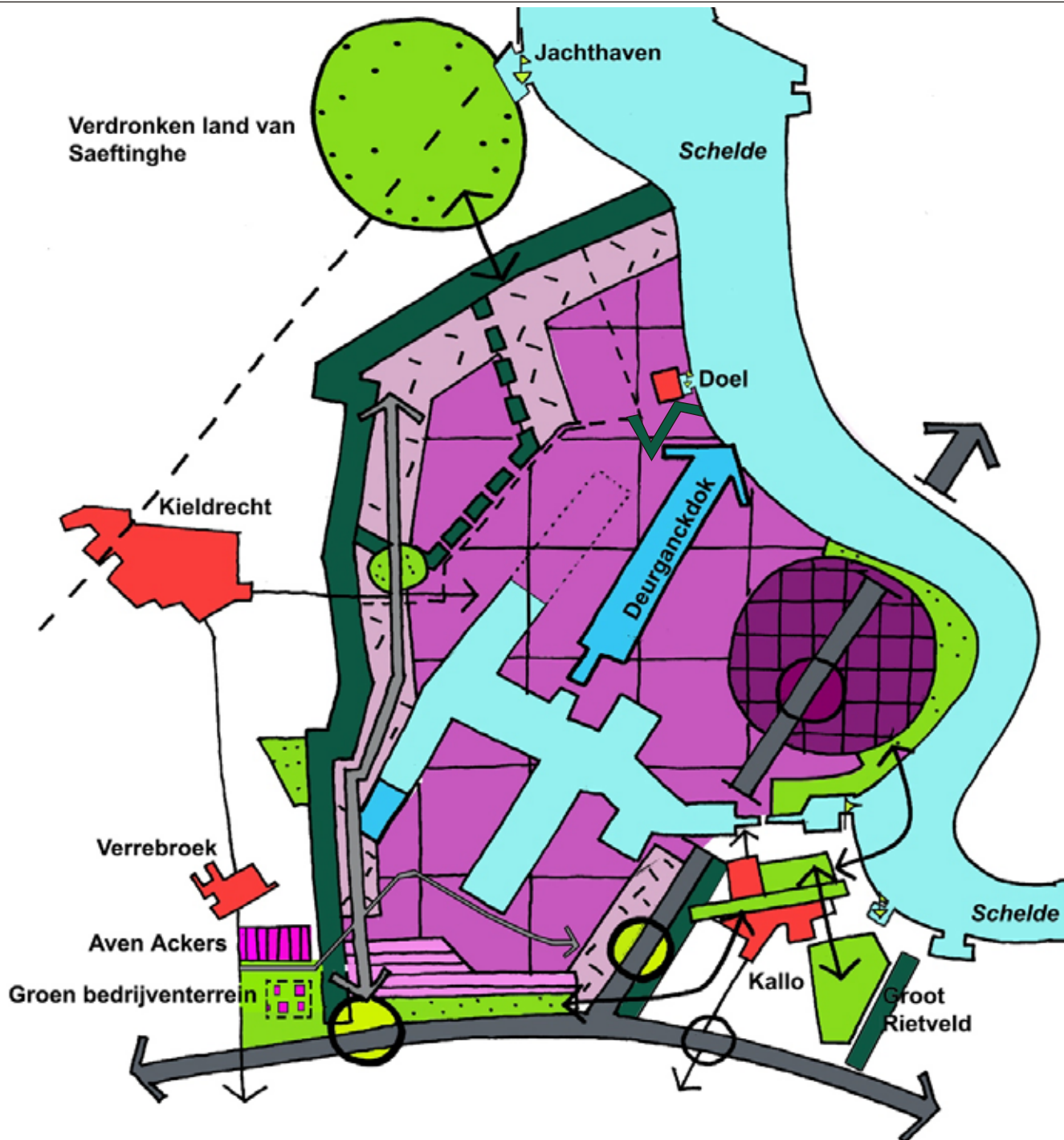
Polders als grens van de haven

De ontwikkeling van de haven zal gefaseerd gebeuren. Ook de reële grens van de haven zal daardoor in de tijd verschuiven. In plaats van reeds van in de beginfase een dijk aan te leggen dwars door het landschap, kunnen vanuit landschappelijk en historisch-cultureel standpunt in eerste instantie de bestaande dijken als tijdelijke grens van de haven fungeren.

HAVEN Structuurschets

Kaart 24

-  Buffer
-  Niet hinderlijke havenactiviteiten
-  Logistiek park
-  Logistiek
-  Overslag
-  Nijverheid
-  Dokken
-  Gepland dok
-  Groenverbinding
-  Dijk als voorlopige grens
-  Dijk
-  Geplande ontsluitingsweg
-  Gepland op- en afrittencomplex
-  Dorp



3.4 Structuurschets

Kaart 24

3.5 Actieprogramma

Aanbevelingen naar het Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied

- lokaliseren van de primaire weg west aan de oostkant van de watergang en dijk;
- bij het eventueel herlokalisieren van het knooppunt R2 te Kallo, dit zo ver mogelijk van de kern inplanten
- realiseren spoorverbinding langs Liefkenshoektunnel;
- onderzoek naar de mogelijkheden van een verdiepte (op oorspronkelijk maaiveld, lager dan opgespoten gronden) ligging van het spoor (cfr studie mobiliteit) en havenring;
- hanteren van een duidelijke zonering in de haven (onder meer met vrijwaring milieubelastende bedrijven ten noorden van de sluizen in Kallo), onderzoek naar mogelijkheden om ook kleinere transportbedrijven te integreren in het globale concept van het logistiek park;
- hanteren van de bestaande dijken als grens van de havenontwikkelingen, althans zo lang mogelijk (cfr studie duurzaam ruimtegebruik);
- opnemen van natuurontwikkeling langsheen de kreken indien bijkomende natuurcompensaties opgelegd worden, als alternatief voor nieuwe willekeurige locaties;
- opnemen natuurontwikkelingsprojecten zoals saneringsprogramma Melkader in globale project (bv door slibstorting te voorzien in verdere ontwikkeling van de haventerreinen);
- bufferen van de R2 naar Kallo toe: zeker in functie van de geplande aansnijding van de zone aan de zogenaamde R2-vlakte (zone tussen Steenlandlaan en R2);
- bufferen van het havengebied Zwijndrecht, in Zwijndrecht zelf, ten oosten van Kallo;
- aanleg van de zone voorzien voor 'logistiek park west' als landschappelijk sterk geïntegreerd groen bedrijvenpark, met bijzondere aandacht voor het openhouden van een brede strook langsheen de N451 en N49, aansluitend bij de zuidelijke groenzone, voor de landschappelijke inpassing en voor het vrijwaren van de Havinkbeek;
- onderzoek naar mogelijkheden voor vestiging van kleinere en gemengde transportbedrijven in de uitbreiding van het bedrijvenpark;
- bufferen van Aven Ackers naar Verrebroek toe;
- herstellen van geluid-lucht-licht niveau tot aanvaardbare cijfers door gericht onderzoek bij vernieuwing van de milieuvergunning (zie milieuzonering);
- Melkader ruimen en de vervuilde specie bergen in een geschikte locatie in de Waaslandhaven (Doeldok?).

KALLO

Problemen en potenties

Landschap & milieu

Kaart 25

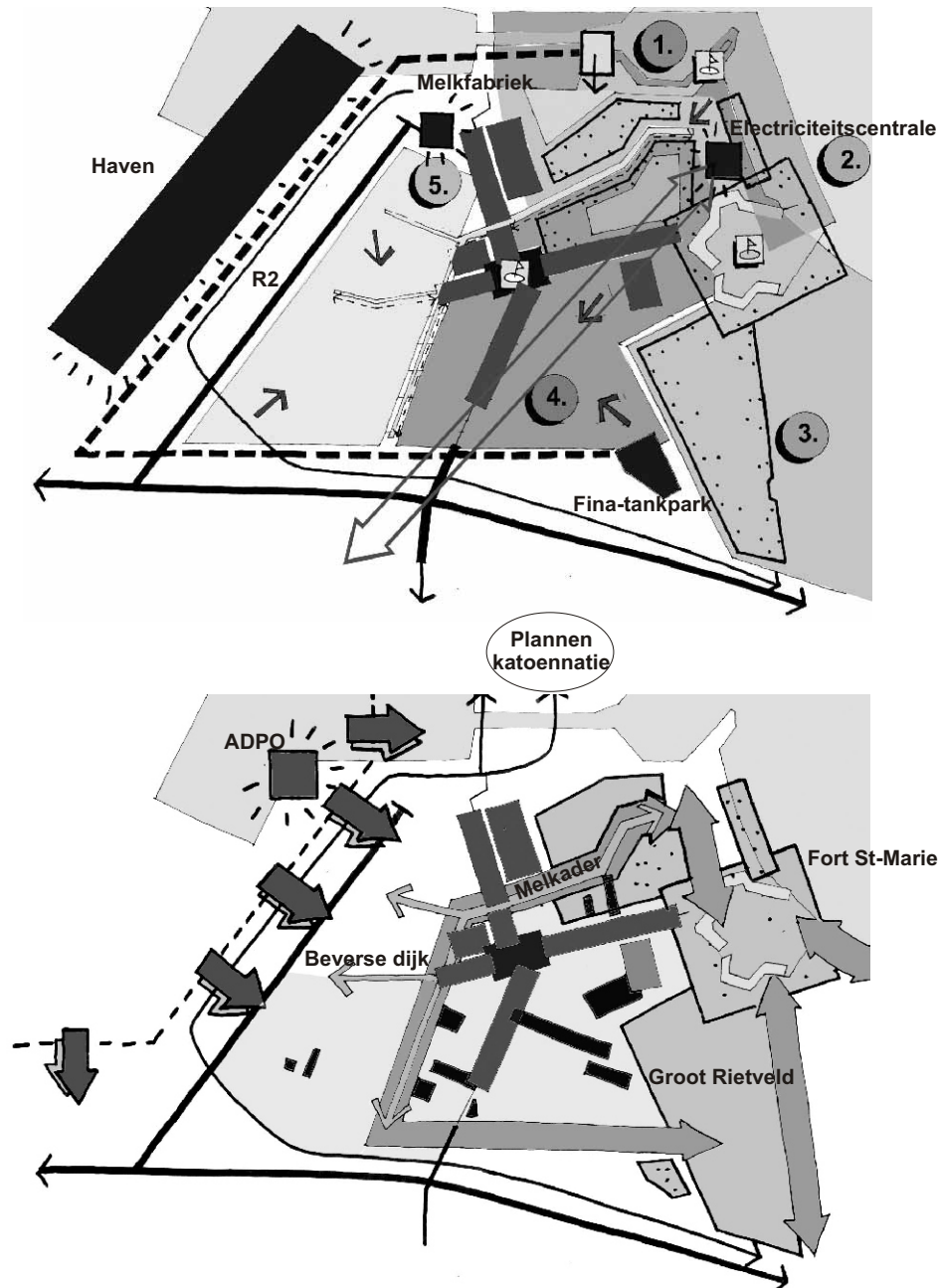
Landschap

-  Harde grenzen haven
-  Afname open ruimte
-  Geïsoleerde natuurgebieden
-  Storende entiteiten
-  Landschapskarakteristieken
-  Geplande uitbreiding golf
-  Hoogspanningskabels

Milieu

-  Milieuvervuiling haven
-  Natuurgebieden
-  Waterverbinding
-  Mogelijke groenverbinding
-  Boomgaarden
-  Landbouwgronden

1. Havenlandschap
2. Schelde
3. Verruigd landschap
4. Kleinschalig landbouwlandschap
5. Open polderlandschap



4. KALLO

4.1 Knelpunten en potenties

4.1.1 Landschap (kaart 25)

Kallo is doorheen de geschiedenis helemaal ingesloten geraakt door de haven, industrie en infrastructuur. Het dorp wordt omgord door harde grenzen. Hierdoor is een **sterke afname van de open ruimte** (-80%) opgetreden. Deze is bovendien versnipperd. Het landbouwareaal is sterk afgenomen. De aanwezige natuurgebieden zijn geïsoleerd.

Het beeld vanuit en in de open ruimte wordt gedomineerd door een aantal **storende entiteiten**: de haven, de melkfabriek en de elektriciteitscentrale, hoogspanningspylonen, de R2 en het Fina-tankpark. Bovendien bestaan plannen om windmolens te plaatsen langs de N49 of elders in de haven. Deze zullen van ver visueel waargenomen worden. Daarnaast bieden een aantal duidelijke, **sterke landschapskarakteristieken** de mogelijkheid om een herkenbaar landschap te ontwikkelen: Schelde, havenlandschap, open polderland-schap, verruigd landschap.

Wat vooral ontbreekt in het landschap is een duidelijke samenhang tussen de verschillende entiteiten. Zo is er een gebrekkige relatie met de Schelde en de Melkader. Het fort St-Marie ligt geïsoleerd, het havenfront met "havenpunt" is onbenut en het centrum is erg onsamenhangend. Door de verschillende entiteiten en structuren te versterken en te integreren kan een sterk netwerk ontstaan.

4.1.2 Natuur & Milieu (kaart 25)

Het milieu is sterk aangetast door de aanwezigheid van de haven: geluidshinder, bodemvervuiling, geur- en lawaaihinder, lichtpollutie. Veel natuur is moeten wijken voor de uitbreiding van de haven. De aanwezige industrie (melkfabriek, elektrische centrale) zorgt voor lawaai-overlast, lucht- en licht pollutie. Interne maatregelen binnen de bedrijven tot reductie van hun overlast zijn hier aangewezen.

Ten noorden van de zwaai-kom en ten zuiden van de Ketenislaan werd door de Katoennatie een opslagplaats voor vloeibaar gas gepland. Er zijn eveneens voorstellen voor de aanleg van een los- en laadkade voor overslag naar de binnenscheepvaart. Deze ontwikkelingen zijn vanuit de leefbaarheid van Kallo niet gewenst, enerzijds omdat de afstand tot Kallo vrij klein is en het de toekomst van de Havenpunt (voornamelijk uitzicht) als recreatief knooppunt hypothekeert. De milieuzonering vormt ook een belangrijk criterium.

Kallo beschikt ook over **veel en grote groengebieden** met belangrijke **natuurwaarde**: opgespoten gronden, Groot Rietveld, Schelde-oever, Fort St-Marie, Melselepolder, zuidelijke bufferzone. De waarde van deze gebieden kan nog versterkt worden door ze te verbinden via de Schelde-oever, Melkader en diverse beekstructuren. Een belangrijke potentie ligt ook in het recreatief medegebruik van het landbouwgebied.







KALLO

Problemen en potenties







Kern & verkeer

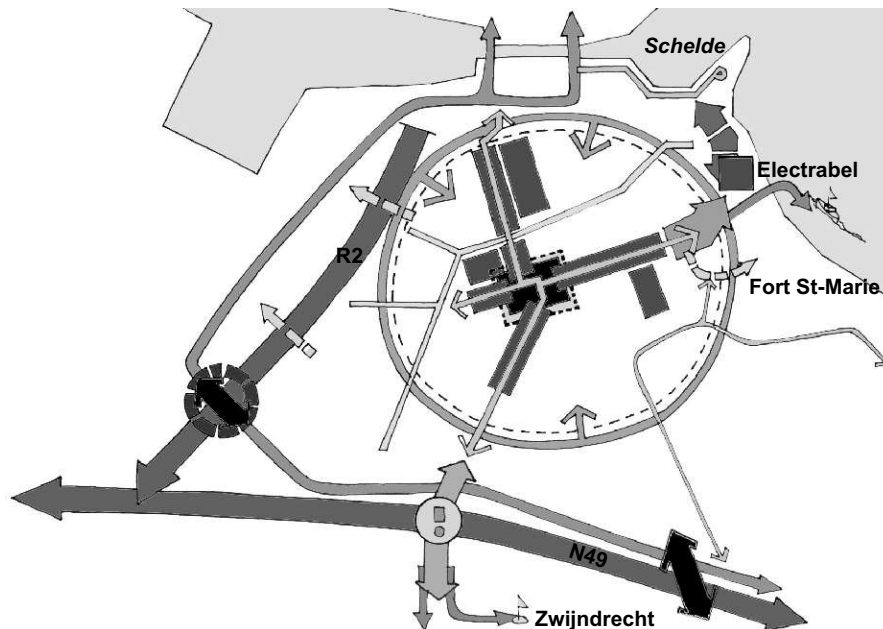
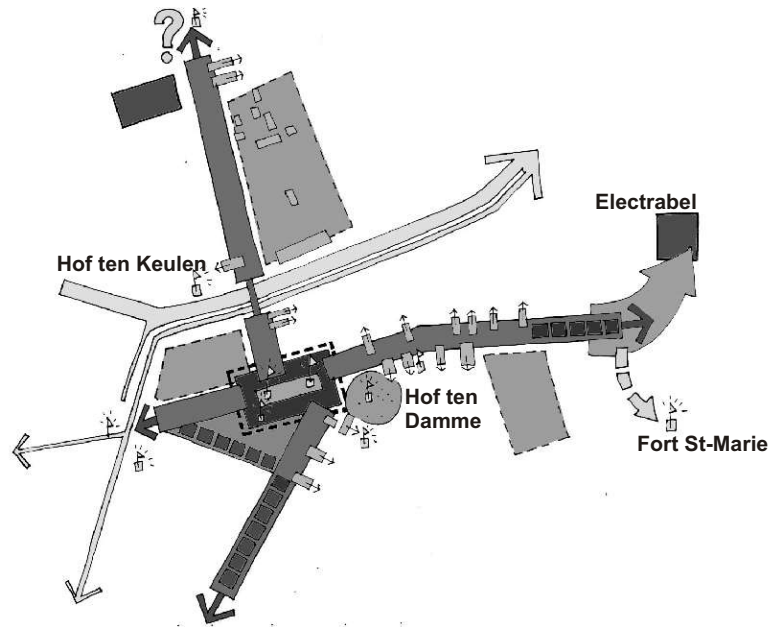
Kaart 26

Kern

-  Weinig aantrekkelijk centrum
-  Steunpunt
-  Ontbreken eindpunt
-  Geïsoleerde verkavelingen
-  Open kavels in lintbebouwing
-  Sterk verspreide bebouwing

Verkeer

-  Hinder, veroorzaakt door wegen met goede bereikbaarheid
-  Verplaatsing knooppunt= afname hinder
-  Overdimensionering lokale wegen
-  Slechte verbinding haven
-  Gevaarlijk kruispunt
-  Slechte verbinding openbaar vervoer



4.1.3 Kern (kaart 26)

Kallo heeft een weinig aantrekkelijk centrum: weinig voorzieningen, leegstand zowel in handelspanden als in woonhuizen, verouderd woningenbestand en ontbreken van een kwalitatieve publieke ruimte. Het teruglopen van de voorzieningen hangt sterk samen met het verlies aan inwoners als gevolg van de inname van landbouwgronden door de haven.

Nochtans kent het centrum van Kallo een zeer duidelijke structuur: twee kruisende hoofdassen met twee zwaartepunten de kerk en de bibliotheek. De oostelijke as loopt door tot aan het fort, de westelijke as volgt de Beverse dijk tot aan de Melkader. Deze oost-westelijke as ontsluit verschillende voorzieningen: voetbalveld, basis- en kleuterschool, gemeentepark, rusthuis, ... De eindpunten van de verschillende assen ontbreken een duidelijke markering en kunnen versterkt worden. De verkavelingen liggen vrij geïsoleerd van het centrum en lintbebouwing doorbreekt soms de relatie met de achterliggende open ruimte (Fabriekstraat).

Kallo kent een aantal sterke **steunpunten**, die een belangrijke toeristisch / recreatieve meerwaarde geven (gemeentepark, Havenpunt, Hof ten Damme, Hof van Keulen, kerk, gemeentehuis, ...).

4.1.4 Verkeer (kaart 26)

Kallo wordt geflankeerd door twee grote infrastructuren: R2 en N49. Deze zorgen enerzijds voor geluids- en zichthinder, die met de verdere ontwikkeling van de haven nog zal toenemen. Anderzijds zorgt de nabijheid van deze infrastructuren voor een goede bereikbaarheid. In de toekomst zou het bestaande knooppunt op de R2 verplaatst en heraangelegd worden, zo ver mogelijk van de kern, zodat de hinder geminimaliseerd wordt. De N49 kent een beperkte oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers.

In de kern wordt er overlast waargenomen van vracht- en havenverkeer. De Melseledijk en de Fabriekstraat worden gebruikt als sluiproute naar de haven. De Melkfabriek en elektriciteitscentrale trekken vrachtverkeer door de kern aan. De overdimensionering van de wegen nodigt uit tot snel rijden en tast het verblijfskarakter van de kern aan. Er worden reeds acties ondernomen om dit te verbeteren.

Er is een slechte verbinding met het openbaar vervoer.

4.2 Visie

Kallo heeft in het verleden heel wat grond moeten inleveren aan de haven, waardoor ook het bevolkingsaantal drastisch is gedaald. Dit tast het draagvlak van de voorzieningen aan en zo ook de leefbaarheid van het dorp. Een degelijke aangroebeweging moet Kallo terug in staat stellen een zelfvoorzienend dorp te worden. De lokale basisvoorzieningen dienen een voldoende draagvlak te krijgen.

Wat betreft bovenlokale voorzieningen dient Kallo te mikken op recreatieve voorzieningen. Recreatie (met voorzieningen zowel gericht op stedelijke recreanten als op dagtoerisme) is een belangrijke factor in het behoud van de open ruimte en geeft nieuwe economische kansen aan het landschap. Deze voorzieningen kunnen bovendien (door medegebruik) ook ten dienste staan van de lokale gemeenschap. Het draagvlak voor de uitbouw ervan kan door deze dubbele invalshoek vergroot worden.

Wat betreft wonen situeert de aangroebeweging zich best eerder in de versterking van de kern, dan wel in grote uitbreidingen aan de rand. Wanneer uitbreidingen worden voorzien, moet een evenwaardig aantal woningen in de kern worden voorzien. Een sterkere interactie tussen raakvlak bebouwing – open ruimte kan de woonkwaliteit aanzienlijk verbeteren.

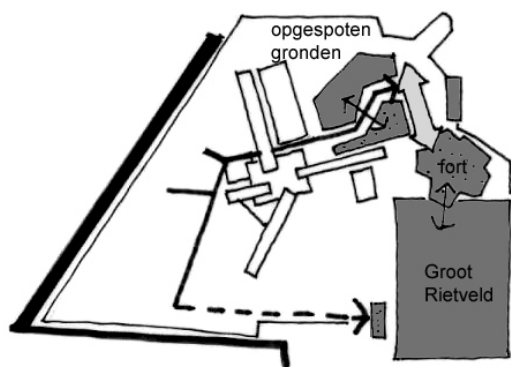
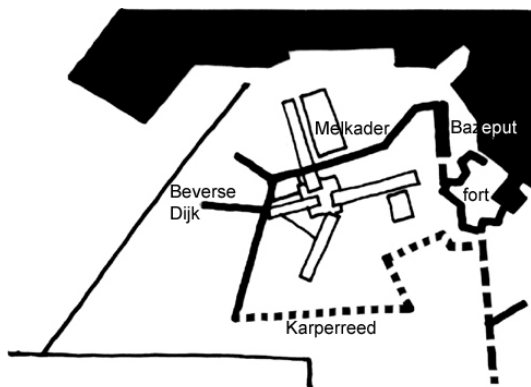
De openheid van het polderlandschap dient gevrijwaard te worden. De resterende landschapskarakteristieken dienen versterkt te worden. Deze dienen attractiever en beter toegankelijk gemaakt te worden voor de bewoners en dienen ter ondersteuning van de recreatieve mogelijkheden.

De nabijheid van de haven betekent een belangrijke tewerkstellingspool voor Kallo. Kallo op zijn beurt dient zich te profileren als dienstondersteunend voor de haven. Sport- en recreatiemogelijkheden kunnen aangeboden worden aan de havenbedrijven, net als de horecavoorzieningen en nieuwe faciliteiten, zoals vergader-ruimte.

4.3 Concepten

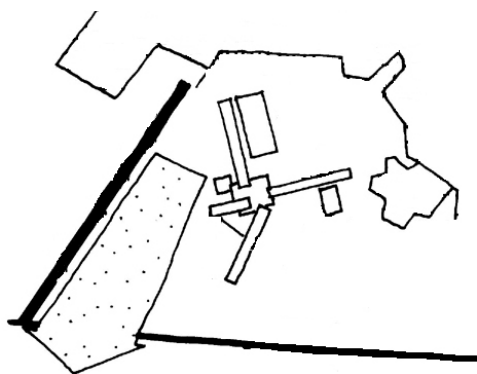
Een water'ring' als bindend element in het dorp

- creëren van een water'ring' rondom het dorp:
 - Noord : Melkader
 - Oost : Bazeput – Fort St-Marie en fortgracht
 - Zuid : Karperreed
 - West : Melkader – Beverse Dijk
- aanbrengen van transparante bomenrijen langs de Karperreed, aan weerszijden, analoog met de andere zijden zodat een samenhangend en karakteristiek geheel
- ecologische groenverbinding + recreatief medegebruik
- realiseren van een poort daar waar de water'ring' de Melseledijk doorsnijdt, waarbij het binnenrijden van de kern benadrukt wordt met een duidelijk onderscheid tussen het binnen en buiten van de kern



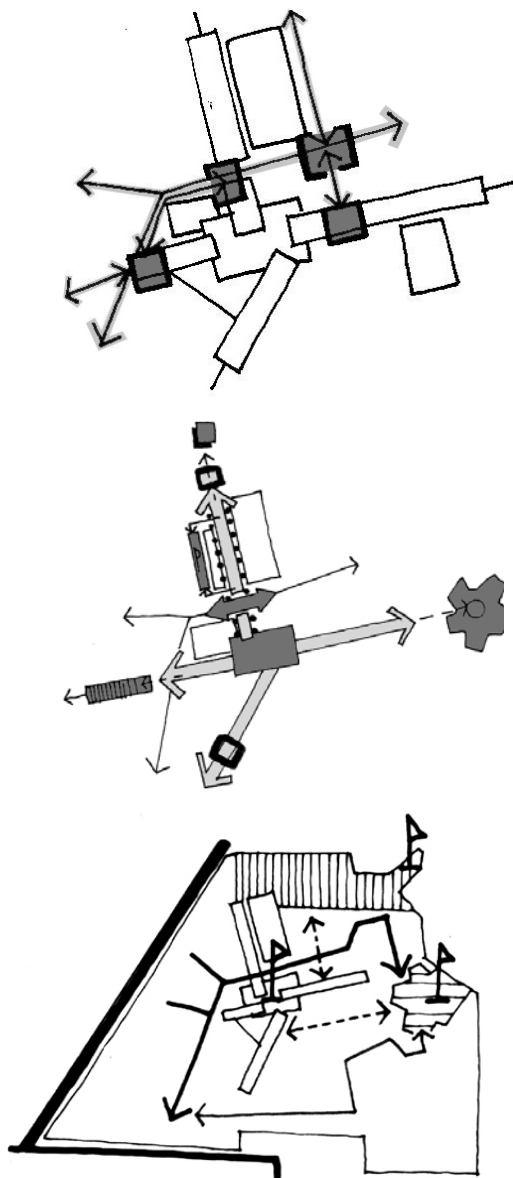
Verbinden van natuurgebieden in het oosten tot een ecologisch netwerk

- Natuurgebieden :
 - Noordelijke opgespoten gronden
 - Groot Rietveld
 - Schelde-oevers
 - Fort St-Marie
- Verbindingen via: Melkader, Havenpunt, Bazeput, koppelingsgebieden



Corridor over N49

- vrijwaren doorzicht naar Land Van Waas, windmolens of andere verticale elementen zijn hier niet gewenst. Er is wel een buffering gewenst ten opzichte van de E34 omwille van geluidshinder naar Kallo gebracht door de overheersende windrichting..



Doorsteken en relaties naar het landschap

- zichtbaar maken Melkader door het accentueren van de snijpunten van de Melkader met Fabriekstraat en de Karperreed met de Melseledijk
- creëren van nieuwe wandelpaden doorheen het landschap
- versterken van de relatie met de Schelde (Fort St. Marie, Zwaikom en nieuwe Sigmadijk)

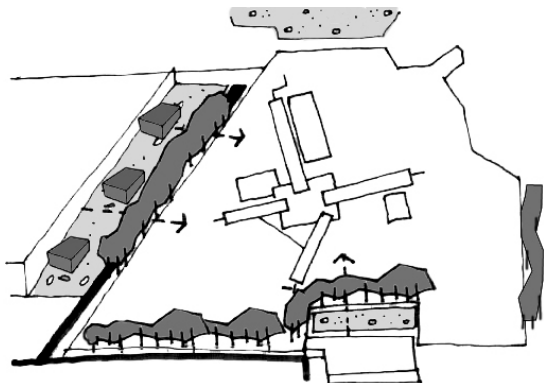
Versterken van de assen

- oost-west as - voorzieningenas
 - clusters rond Beverse Dijk, kerk, Hof ten Damme, Fort St-Marie
 - Zicht en relatie met Beverse dijk
 - Zichtrelatie naar Fort St-Marie als eindpunt
- noord-zuid as, woonas
 - Poorten benadrukken binnen- en buitenrijden van de kern
 - Herinrichting van Fabriekstraat
- centraal plein als knooppunt, scharnier:
 - zowel wonen als voorzieningen
 - heraanleg als 'plateau
 - vervangen weinig kwalitatieve woningbouw

Uitbouw van een recreatief netwerk in Kallo

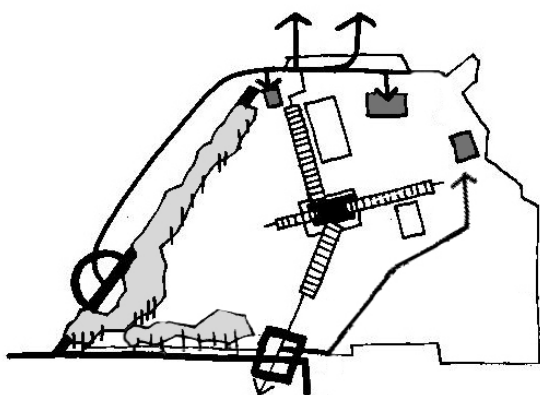
Belangrijke steunpunten zijn:

- de havenpunt: voorzien van een multifunctioneel gebouw (vergadermogelijkheden, cafetaria, museumfunctie, ...), uitkijkpunt over Schelde en haven. Belangrijk hierbij is ook dat de overkant van de Kallosluis, tussen Ketenislaan en Zwaikom, gevrijwaard wordt van zware industrie en een aangenaam uitzicht biedt. Dit is in tegenspraak met de plannen van Katoennatie om net daar opslag van vloeibare gassen te voorzien.
- Fort St-Marie : versterken bestaande schoolfunctie (enige school voor Rijkschoolopleiding Binnenvaart: potentie voor sport), nautisch fort met uitbouw van watertoerisme, overnachtingsmogelijkheden voor diverse verblijven en sport ;
- Golf : beperkte uitbreiding tot max. 9 holes eventueel mogelijk (bevoegdheid provincie) door inname opgespoten gronden, mits enige randvoorwaarden: toegankelijk maken van het domein via wandel- en fietspaden, voorzien van natuurontwikkeling aan de randen, beperkte uitbating van clubhuis. Restaurant e.d. is hier niet gewenst. Belangrijk uitgangspunt is het verlagen van de drempel naar de lokale bevolking.
- Uitbouwen sportcluster rond de bestaande voetbalvelden van Electrabel.
- Versterken van de recreatiezone Beverse Dijk.



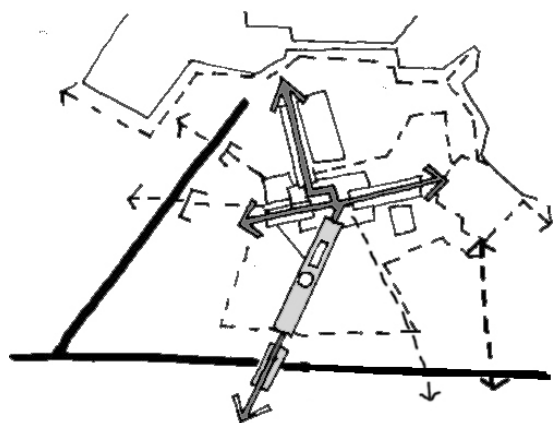
Buffering en overgang van de haven naar Kallo

- zone tussen R2 en Steenlandlaan: geen hinderlijke activiteiten, nood aan strikte stedenbouwkundige voorschriften, aandacht voor natuur en landschap
- uitwerken van 'industriel landschapsbeeld' ten westen van Kallo, een landschap dat al bestaat maar dat nu zonder structuur is tot stand gekomen. Dit zou kunnen versterkt worden, bijvoorbeeld door de uitbouw van een sterke groenstructuur, al kan deze nooit de schaal van de fabrieken compenseren.
- zone ten noorden van Fina, Pionier
- vrijwaren zone tussen Ketenislaan en zwaaiком van hinderlijke activiteiten
- buffering N49: (geluidsbuffer), buffer in het westen en in het oosten op het grondgebied Zwijndrecht



Wegennet ruimtelijk inpassen in lokaal karakter

- buffering R2 en N49
- indien herlokatie nieuw knooppunt R2: zover mogelijk van de kern
- ontsluiting Melkfabriek en haven via Steenlandlaan
- ontsluiting elektrische centrale via Kwarikweg
- doortocht in de kern: lokaal, langzaam verkeer
- gemeenteplein met verblijfskarakter



Fietsnetwerk

- water'ring' als hoofddrager van het fietsnetwerk
- veilige oversteken over de N49: Kallo-Melsele langs de Melseledijk en de spoorwegbrug, Kallo-Beveren als combinatie van de alternatieve fietsverbindingen van Beveren naar de haven en van daar naar Kallo
- fietsroute langsheen verdedigingsdijk, tussen Fort St-Marie en Fort van Zwijndrecht, en verder door naar de tramterminal in Melsele
- openstellen als fietspad van de buitendijkse dienstweg om fort Liefkenshoek aantrekkelijk te maken

KALLO Structuurschets

Kaart 27



-  Kernversterking
-  Linten met verdichten met waardevolle zichten op landschap
-  Verdichten van woonwijken
-  Woonuitbreiding
-  Wattering
-  Boomgaarden (behouden)
-  Natuurgebied versterken
-  Buffer
-  Recreatie uitbouwen
-  Verweving bedrijven in kern
-  Niet-hinderlijke bedrijvigheid
-  Overslag
-  Verplaatst op- en afrittencomplex
-  Poort
-  Versterken relatie
-  Fietsroute



4.4 Structuurschets

Kaart 27

4.5 Actieprogramma

Kernversterking (kaart 28)

a. Verhogen verkeersveiligheid

Omwille van veel doorgaand sluipverkeer (vrachtverkeer vanuit de haven):

- Herprofilering doortocht Melseledijk – Fabriekstraat met:
 - poorten binnen-buitenrijden (landschappelijk geïntegreerd: zuiden op kruising ‘groene ring’, noorden op raakvlak buffer – natuurgebied)
 - overgangen buiten-binnen kern (gescheiden verkeer – gemengd verkeer)
- Omleiden vrachtverkeer met bestemming:
 - Melkfabriek en haven via Keetberglaan
 - Elektriciteitscentrale via Kwarikweg
- Nood aan duidelijke bewegwijzering

Verbetering voorzieningen voor voetgangers en fietsers

- Herprofilering doortocht Kallo, met extra aandacht voor centrum zelf
 - Doortocht Fabriekstraat – Melseledijk met prioriteit zwakke weggebruikers
 - Bewandelbaar centrumplateau
- Functionele en recreatieve fietsverbindingen:
 - Veilige fietsoversteken over N49 via spoorbrug en onder R2 via spoortunnel
 - Non-stopfietsroute langs fortgracht → tramterminal Melsele + verschillende forten
 - Recreatieve route op ‘groene ring’: Melkader, Noord-zuid-as, Beverse dijk, Karperreed

b. Aanpak publieke ruimte

- Heraanleg centrum: tussen kerk en bib
- Heraanleg doortocht (stuk Fabriekstraat, Victoriestraat, Melseledijk)
- Gemeentepark: aanduiding van gewenste doorsteken, toegang op de Hoog Kallostraat en de Kallodam, functie en uitzicht, koppeling aan het cultureel centrum met achterliggende sportzaal;
- Onderzoek naar mogelijkheden tot (zachte) verbindingen vb. via Pastorijtuin, naar of via Melkader, langs Cultureel centrum a.h.v. doorsteken
- Publiek maken tuin pastorij

c. Woningaanbod (cfr. woonbehoeftenstudie en GRS)

- Korte termijn: vernieuwing kern + herstellen sociaal draagvlak door bijkomende woningbouw
 - Op basis van inventaris van onbebouwde percelen: verdichten in de kern, afbakenen herwaarderingsgebied voor toekenning subsidies renovatie of invulbouw

KALLO Acties kern

Kaart 28



-  Kernversterking
-  Doorsteek
-  Parkje
-  Vervangbouw
-  Woongebied
-  Heraanleg publieke ruimte fase 1
-  Heraanleg publieke ruimte fase 2
-  Afwerken randen
-  Nabestemming wonen?



- Vernieuwen, renoveren en / of vervangen van weinig kwalitatieve woningbouw in de kern
- Gefaseerde invulling woongebied Hoog Kallo, parallel aan vernieuwing in kern zelf
- Lange termijn: woonlinten - woonwijken
 - Op basis van inventaris van onbebouwde percelen: keuze vastleggen voor verdichten of integendeel voor het open houden van zichtrelaties naar de achterliggende open ruimte
 - Afwerken van bebouwingsranden.
 - Gefaseerde invulling woonuitbreidingsgebied achter Kruisdijklaan

Recreatie in de open ruimte

a. Uitbouw van steunpunten, in kader van deelstructuurplan recreatie (cfr gemeentelijk structuurplan)

- Havenpunt ontwikkelen
- Fort St-Marie: versterken schoolfunctie, nautisch fort met uitbouw watertoerisme, kaderend binnen het project rond de hele Fortengordel
- Golf uitbreiden tot max. 9 holes, mits uitdrukkelijke randvoorwaarden: fiets- en wandelcircuits rondom golf, natuurontwikkeling, landschappelijke integratie en groene overgangen naar zuidelijk gelegen natuurgebied, beperkte horeca-gelegenheid op terrein zelf
- Uitbouwen van de recreatiezone Beverse Dijk
- Sportvelden Electrabel: de sportvelden zouden best beheerd worden door de gemeente, eventueel verder uitgebouwd met betere interne verbindingen en aansluiting op de "groene ring":

b. Voorzien van recreatieve routes

- Een non-stop fietsroute langs de fortgracht, over N49 via spoorwegbrug en verder over de verdedigingsdijk naar a) forten linkeroever, via veerpont Kruibeke: rechteroever: belang Kallo in agglomeratie b) naar tramterminal in Melsele
- Een recreatieve route op de 'groene ring': Melkader (niet op westelijke kreek met het oog op natuurbehoud), noord-zuidas, Karperreed, Fort St-Marie → aansluiting non-stopfietsroute fortgracht en aansluiting Beverse dijk

Bedrijvigheid rond het dorp

a. Bedrijvigheid in de kern

- Melkfabriek: verweving met dorp: aanpak geluidshinder door buffer, aanpak vervuiling Melkader, ontsluiting via Steenlandlaan
- Elektriciteitscentrale: aanpak geluidshinder, ontsluiting via Kwarikweg

b. Bedrijvigheid rond de kern

- Buffers: naast R2 in westen en bedrijvenzone in zuiden: integreren in groenstructuur rond het dorp
- Overgangszone tussen Steenlandlaan – R2 met niet-hinderlijke havenactiviteiten, randvoorwaarden bouwhoogte en groenpercentage.



VERREBROEK

Problemen en potenties






Landschap & milieu

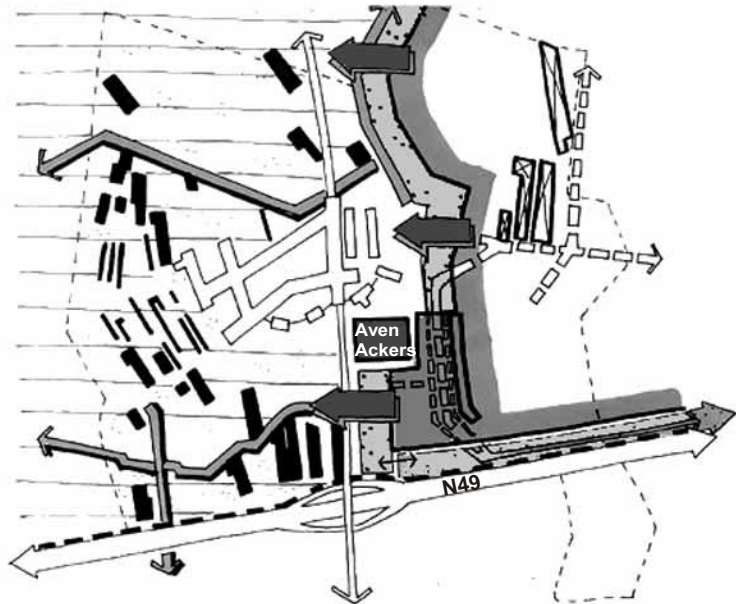
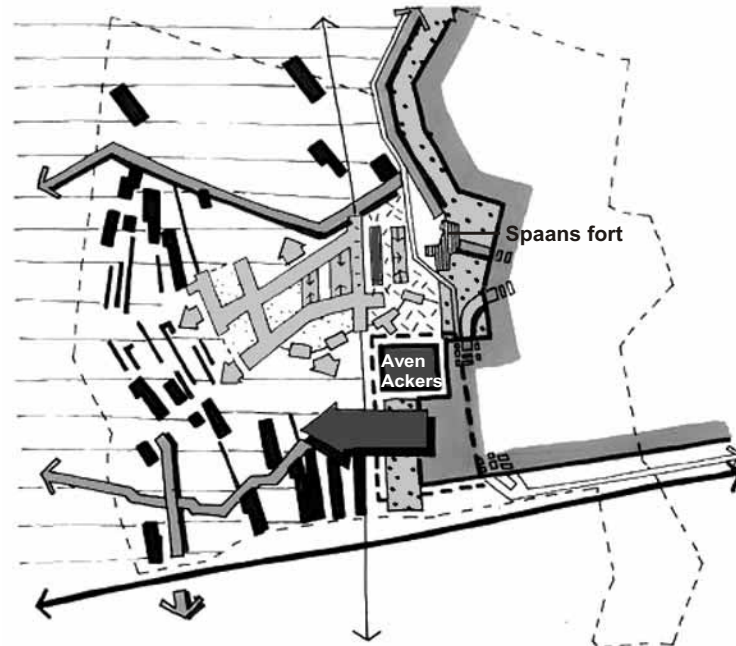
Kaart 29

Landschap

-  Havenuitbreiding met uitstulping:
druk op Verrebroek
-  Vooropgestelde havenbuffer, los
van landschappelijke structuur
-  Havengebied
-  Dijken, belangrijke landschaps-
structuren
-  Zonevreemde woningen
-  Geïsoleerde verkavelingen

Milieu

-  Verdwijnen natuur door haven
-  Druk vanuit de haven
-  Hinder N49
-  Bomenrijen, boomgaarden:
waardevolle KLE's
-  Dijken: potentie groencorridor



5. VERREBROEK

5.1 Knelpunten en potenties

5.1.1 Landschap (kaart 29)

Verrebroek is niet langer omringd door open ruimte, zoals typisch voor een polderdorp. De oostelijke helft van de horizon wordt nu al ingenomen door de haven. In het zuiden zijn plannen om de haven tot aan de N451 uit te breiden. Hierdoor zou de herkenbaarheid van het dorp verminderen en groeit de onzekerheid over de toekomstige woonkwaliteit. De oostelijke uitstulping van het haventerrein en het lokaal bedrijventerrein met een discontinue buffer zoals op het gewestplan doet sterk afbreuk aan de oorspronkelijke landschappelijke structuur van de Watermolendijk.

Binnen de resterende westelijke open ruimte bevinden zich een aantal zonevreemde woningen rond het Spaans Fort en een geïsoleerde verkaveling. De vorm en omvang van het koppelingsgebied is onregelmatig en klein, waardoor een volwaardige functie moeilijk wordt. In het oosten is het voornamelijk de lintbebouwing, langsheen de historische landbouwwegen die het open karakter aantast. Hierdoor wordt een scherm opgetrokken vóór het open polderlandschap en ontstaan binnengebieden zonder goede invulling.

Verrebroek is omringd door historische grenzen: in het noorden, oosten de Beverse dijk; in het zuiden, de waterloop. Deze landschapselementen zijn goed herkenbaar en vormen ook een psychologische barrière.

5.1.2 Natuur & Milieu (kaart 29)

Het milieu wordt sterk aangetast door de uitbreiding van de haven. Grote oppervlakten landbouwgrond en historische dijken en watergangen zijn verdwenen. Dit heeft de waterhuishouding grondig veranderd. De geluidshinder van de N49 wordt versterkt door industriële installaties en door de toename van zwaar verkeer en druk pendelverkeer. De lichtpollutie van de N49 en andere openbare wegen wordt versterkt door de omvangrijke verlichting van industriële installaties. Visuele impact van grote verticale bouwwerken (viaducten, industriële installaties, hoogspanningsleidingen, verlichtingspalen) in het horizontale polderlandschap is erg groot.

Verrebroek bevat een aantal groenelementen met belangrijke natuurwaarde: Beverse dijk, Verrebroekse dijk, Drijdijk, waterloop in het zuiden, bomenrijen in het westen en boomgaarden. Door middel van kleine landschapselementen kunnen deze elementen verbonden worden en kan een ecologisch netwerk uitgebouwd worden.

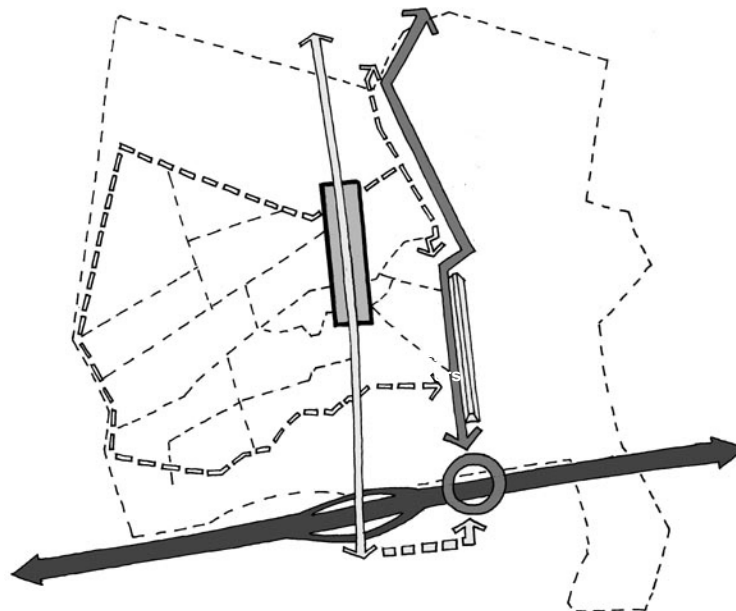
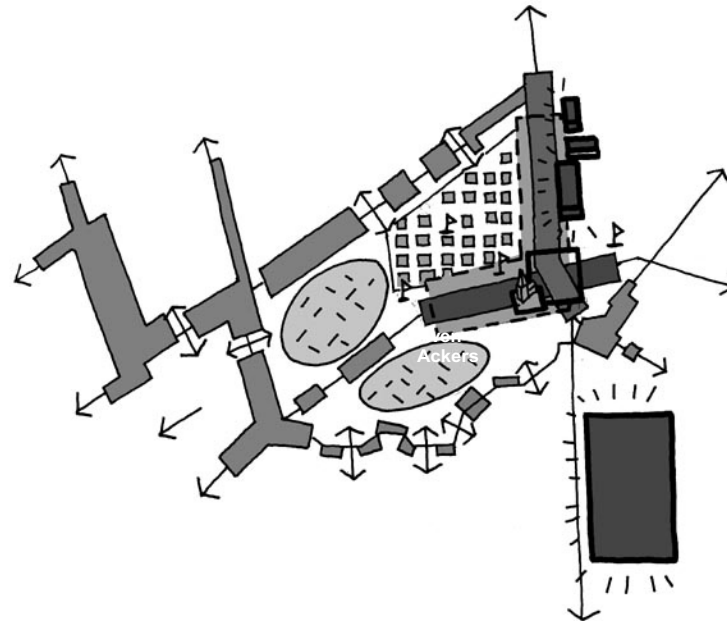
Het polderlandschap nodigt uit tot recreatief medegebruik.

VERREBROEK








Problemen en potenties

Kern & verkeer







Kaart 30



Kern

-  Onaantrekkelijk centrum
-  Potentie tot uitbouw van commerciële as- sociaal-culturele as
-  Potentie tot de uitbouw van een sterk knooppunt
-  Geïsoleerde verkaveling
-  Lintbebouwing versnipperd de open ruimte
-  Potentie met zichten naar open ruimte
-  Potentie binnengebieden: nieuwe functie

Verkeer

-  Hoofdwegennet N49
-  Nieuwe havenontsluiting met open afrittencomplex
-  Ontsluiting dorp
-  Druk verkeer door de kern
-  Voorstel parallelweg
-  Netwerk van zachte assen

5.1.3 Kern (kaart 30)

Het centrum van Verrebroek mist herkenbaarheid en aantrekkingskracht. Er zijn weinig voorzieningen en horecazaken. Toch heeft het centrum een heel duidelijke en goede structuur. Het centrum bestaat uit twee kruisende assen. De noord-zuid as bevat een aantal commerciële voorzieningen. De oost-west as bevat een aantal culturele voorzieningen. Beide kunnen versterkt worden. De kerk en het groene kerkplein vormen het scharnier van de twee assen. Bovendien gaat het om een attractieve verzamelplek. Daarnaast loopt doorheen de kern een kleinschalig netwerk van paden, dat zorgt voor goede verbindingen tussen de verschillende plekken.

De doorkijken door de lintbebouwing heen, kunnen zorgen voor een hechte relatie met het omliggende landschap op die plekken. Waar deze doorkijken ook functioneel zijn, worden ze best bewaard en kwalitatief aangelegd. De binnengebieden bieden mogelijkheden tot nieuwe invullingen.

5.1.4 Verkeer (kaart 30)

Met de uitbreiding van de haven zal de weginfrastructuur ter hoogte van Verrebroek aanzienlijke veranderen. Wanneer de primaire havenweg ten westen van de Watermolendijk zou worden gelegd, betekent dit het verdwijnen van deze historische dijk, terwijl een nieuwe dijk zal aangelegd worden. De verhoogde knooppunten zorgen voor visuele hinder en geluidshinder. De nieuwe aansluiting van de N451 op de N49 ligt ten zuiden van de N49. Op die manier wordt ook de open ruimte ten zuiden van de N49 aangetast.

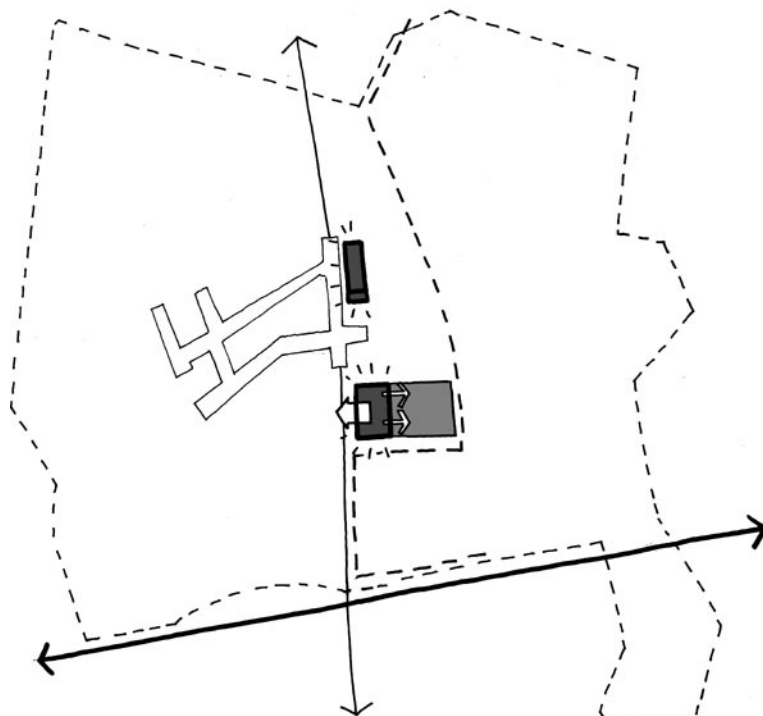
Op de N451 overheerst het snelle en doorgaande verkeer. Dit veroorzaakt een overlast en breuk in de kern, met een beperkte oversteekbaarheid. Via een handhavingsbeleid van de snelheid wordt reeds een veiligere toestand verkregen. Het profiel van de N451 is hetzelfde in als buiten de kern, een duidelijke markering in het profiel van begin en einde van de kern ontbreekt.

VERREBROEK

Problemen en potenties

Bedrijvigheid

Kaart 31



Lokaal bedrijventerrein



Druk op de leefbaarheid



Voorziene uitbreiding van
bedrijventerrein



Mogelijke herlokalisatie veevoeder-
bedrijf



5.1.5 Bedrijvigheid (kaart 31)

Het lokaal bedrijventerrein Aven Ackers krijgt een zeer grote uitbreiding, waardoor de impact op het dorp zal toenemen. Er is bovendien weinig buffer tussen het bedrijventerrein en de kern. Van de buffering dient werk gemaakt te worden. Een grote uitbreiding biedt wel de mogelijkheid om een deel van de zonevreemde en/of geknelde bedrijvigheid uit de omliggende polderdorpen te concentreren in Aven Ackers.

Een schaalverkleining van het voormalig veevoederbedrijf kan visuele hinder naar de kern toe, doen afnemen.

De ligging van het westelijke deel van het logistieke park van de haven kan ook in vraag gesteld worden. De band met de haven zal door de aanwezigheid van de infrastructuur en de watergang gering zijn.

5.2 Visie

Verrebroek, een polderdorp

Verrebroek is een typisch klein polderdorp. Het dient dit karakter ook in de toekomst te behouden. Dit betekent dat Verrebroek in de mate van het mogelijke moet voorzien in de behoeften van de lokale bevolking, maar dat bovenlokale activiteiten zoveel mogelijk moeten worden geweerd. Een eventueel tekort aan lokale voorzieningen dient weggewerkt worden. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat er een voldoende draagvlak, met andere woorden een voldoende aantal inwoners, aanwezig is.

Bovendien gaat het om een groen dorp, omringd door een 'uitgestrekt' polderlandschap. Door de groei van de haven geldt dit echter niet meer langs alle zijden. Toch is het belangrijk voor de leefbaarheid van het dorp dit karakter van "dorp omringd door open landschap" zoveel mogelijk te bewaren. De openheid van het resterende polderlandschap aan de oostzijde, dient gevrijwaard te worden. Aan de havenzijde zal de schaalbreuk in het landschap, tussen haveninstallaties en het dorp, in de toekomst nog toenemen. Daarom is er nood aan een duidelijke en sterke grens van de haven, met het polderlandschap. Deze grens dient bovendien in te passen in de historische structuur van dijken en polders.

Wat wonen betreft, wordt gestreefd naar een groen woondorp, ondersteund met de nodige voorzieningen, goed bereikbaar en met een groen karakter. Het vrijwaren van de resterende open ruimte is in dit opzicht heel belangrijk. De aanwezigheid van deze open ruimte is één van de grote troeven van Verrebroek, om nieuwe bewoners aan te trekken. Volbouwen van al de binnengebieden of naar elkaar toegroeien van de lintbebouwing, tast deze troef aan.

Verrebroek, concentratie van lokale bedrijvigheid nabij de haven, ingebed in het polderlandschap

Verrebroek beschikt momenteel over een lokaal bedrijventerrein Aven Ackers. Dit terrein zou in de toekomst een aanzienlijke uitbreiding krijgen, waarin ook een deel van de zonevreemde bedrijvigheid van de omliggende polderdorpen zou gelokaliseerd worden. Daarom dienen er voldoende maatregelen genomen te worden om de hinder naar het dorp te minimaliseren. De kans bestaat dat ook havengerichte activiteiten hun weg zoeken naar dit terrein. Aven Ackers behoort echter toe aan lokale bedrijvigheid en mits zorgvuldige afweging door de haven gegenereerde ondersteunende bedrijvigheid. Een aangepast, duurzaam en aantrekkelijk inrichtingsconcept is op te maken.

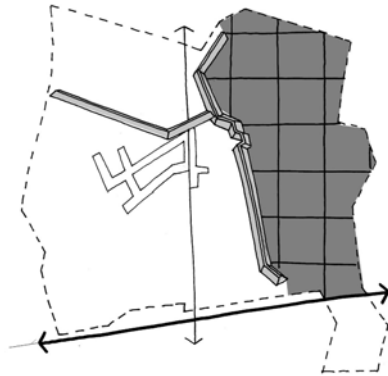
Ten zuiden van Aven Ackers wordt een groen bedrijvenpark gepland. De bereikbaarheid van dit gebied is echter klein. Echt grootschalige overslag van goederen en verkeersgenererende bedrijven zijn niet gewenst, omwille van de ontsluiting van dit gebied naar het lokale wegennet, de slechte binding met de haven en omwille van de hinder naar Verrebroek toe.

De inrichting van beide bedrijventerreinen dient ingebed te zijn in het polderlandschap. Langs de N451, bij het binnenkomen van Verrebroek, dient er een aanvaardbare en herkenbare landschappelijk inrichting te komen.

5.3 Concepten

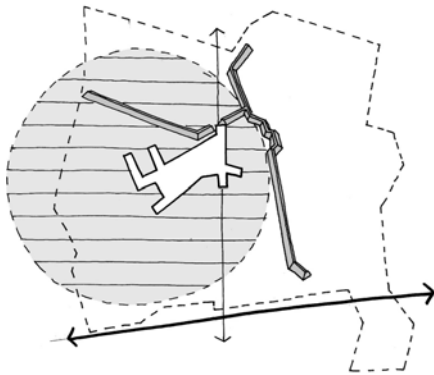
Landschapsdijk (noord-zuid) als grens haven – dorp

'dijk' als barrière tussen water en land, hier tussen twee landschapstypes haven en dorp
 voorbouwen op bestaande landschappelijke en cultuurhistorische structuur



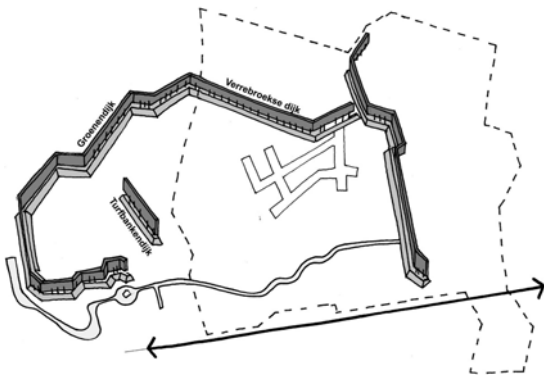
Dorp omringd met een open landschap

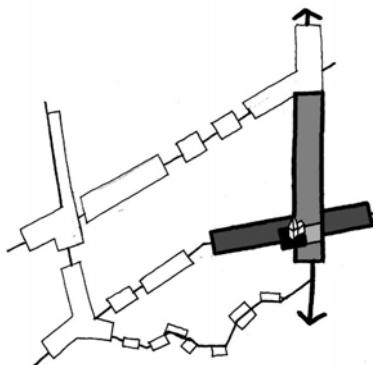
behouden compact karakter van het dorp, kleinschalige kern met woonkwaliteit ~> kernversterking en invulbouw
 landbouw als vrijwaarder van de open ruimte, landbouwactiviteiten rond de kern behouden



Dijken en waterlopen als structuurbepalende elementen in het landschap

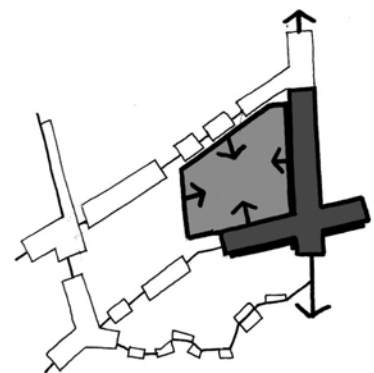
noorden: Verrebroekse dijk, Turfbankendijk, Groenendijk
 zuiden: Havinkbeek, aansluitend bij Grote Geul (Meerdonk, Verrebroek) in het westen, en de Watergang in het oosten
 begrenzing van dorp
 basis voor recreatieve route





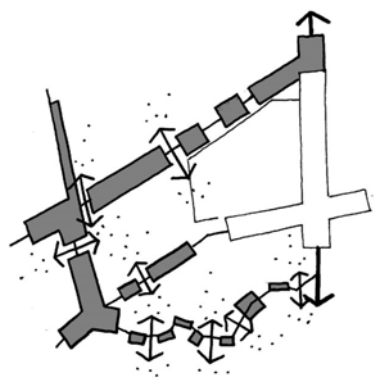
Duidelijke structuur kern

- noord-zuid: versterken van lokale voorzieningen, herinrichting doortocht N451, aandacht voor zwakke weggebruiker, geen bovenlokale functies
- oost-west as: verder uitbouw van de Sint-Laurentiusstraat als lokale sociale en culturele as (loodrecht op de N451) / binden van bestaande functies (kerkhof, school, gemeentehuis, kerk, ontmoetingscentrum), aandacht voor zwakke weggebruikers
- kerk + plein als schakel tussen beide assen:
 - omgeving van de kerk behouden en versterken als groene openbare ruimte en inrichten als ontmoetingsruimte



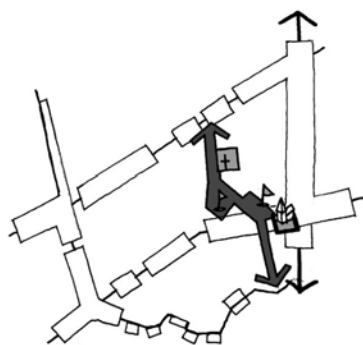
Verdichten en versterken van het bestaande weefsel

- Verder verdichten van het kerngedeelte: zowel in de assen als de binnengebieden direct aansluitend hierbij
- Uitbouw van voorzieningen in de kern



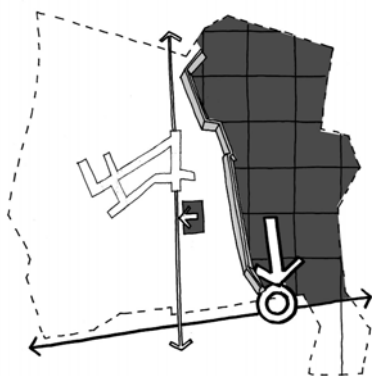
Visuele band met de openruimte is een meerwaarde

- binnengebieden openhouden: invullen met recreatieve functies of park, hobbylandbouw, weiden e.d.
- waar mogelijk behoud en versterken van integratie groen in de kern
- waar doorkijken ook functioneel zijn, worden ze best bewaard en kwalitatief aangelegd



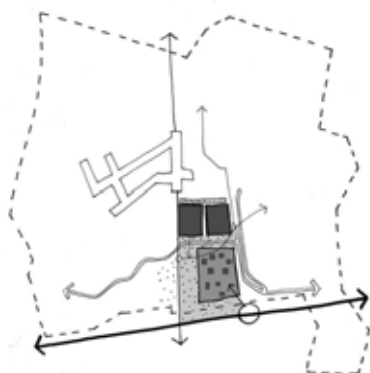
Kleinschalig netwerk van paden in de kern verder uitbouwen

- verbinden van verschillende functies: kerk(plein), kerkhof, pastorijtuin



Scheiding havenverkeer en lokaal verkeer naar N49

- ontsluiting westelijk deel van de haven: interne ontsluiting in havengebied – ten oosten van de Watermolendijk
- ontsluiting van het centrum via N451
- nieuwe parallelweg, aansluiting tussen N451 en N49 : te situeren ten noorden van de N49
- ontsluiting van het lokaal bedrijventerrein Aven Ackers : toegang via provinciale weg



Groene inpassing bedrijventerreinen

- noordelijke buffering van Aven Ackers naar het dorp toe: deels op terrein zelf, deels in koppelingsgebied
- Lokale gefaseerde bedrijvigheid aansluitend bij Aven Ackers en desnoods een ondersteunende functie ten aanzien van het logistiek park bvb. kantoren. De inrichting van het gebied dient aan strikte voorwaarden te worden gebonden. Het moet gaan om een groen bedrijvenpark, met respect voor het bestaande landschap. De bebouwing situeert zich best naar de haven toe, zodat vanuit de dorpen en van op de provinciale baan het groene karakter wordt waargenomen en niet de bedrijvigheid
- Het groen bedrijvenpark wordt ontsloten via de provinciale baan. (N451)
- Vrijwaren groene strook langsheen N451
- Creëren groene verbinding langsheen Havinkbeek

KIELDRECHT

Problemen en potenties

Landschap & milieu

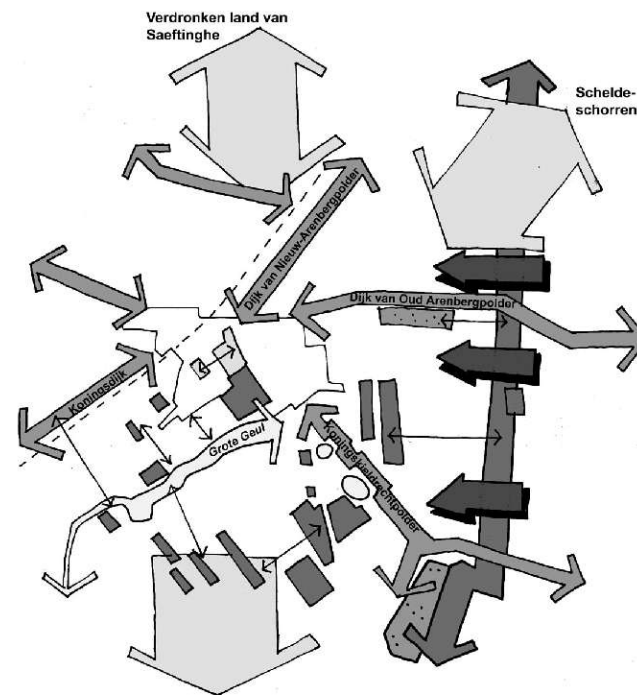
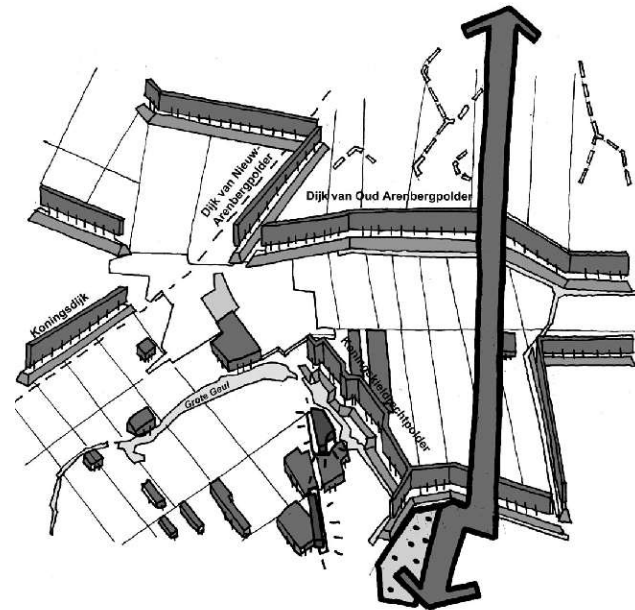
Kaart 34

Landschap

-  Dijken, landschapsstructuren
-  Kreek, landschapsondersteunend
-  Boomgaarden in de polders
-  Landschapsbuffer, negatieve landschapskwaliteit
-  Hinderende bedrijvigheid
-  Gave polders

Milieu

-  Regionale groenverbinding
-  Groencorridorst
-  Natte verbinding
-  Natuurcompensatie
-  Havenpollutie



5.4 Structuurschets

Kaart 32

5.5 Actieprogramma

Relatie met omgeving

- De doorkijken door de lintbebouwing heen, zorgen voor een hechte relatie met het omliggende landschap. Onderzoeken en aanduiden van de te behouden zichtrelaties in de lintbebouwing.
- De haven met de buffer bevindt zich in de toekomst tot op 500 meter van het centrum. Voorzien van enkele doorkijken 'scenic viewpoints' in de buffer waardoor men een zicht krijgt op het havengebeuren als een attractief element. Het fietspad langs de dijken en de buffer geeft toegang tot deze 'viewpoints'.
- In de toekomst wordt er een spoorlijn voorzien ten noorden van de N49. Visuele buffering is wenselijk ten opzichte van de toekomstige spoorontsluiting en de N49.

Functie koppelingsgebied

- De huidige activiteiten in het koppelingsgebied kunnen blijven bestaan. Maken van een landschapsplan voor deze zone die het behoud van het open karakter verzekert. Wel een ruimte voor kleinschalige landbouw, paardenweiden, landschapsontwikkeling,...

Publieke ruimte

In Verrebroek ontbreekt een herkenbaar en aantrekkelijk centrum.

- Het creëren van 'ontmoetingsplekken':
 - bijvoorbeeld rond de kerk
- heraanleg van de doortocht 'Kieldrechtsebaan' met als doel de verkeersveiligheid te verhogen voor de zwakke weggebruiker, het afremmen van het doorgaand verkeer

VERREBROEK Acties kern

Kaart 33



-  Kernversterking
-  Doorsteek
-  Publieke tuin pastorij
-  Vervangbouw
-  Woongebied
-  Lokaal bedrijvent centrum
-  Heraanleg publieke ruimte
-  Doortocht
-  Afwerken randen



Wonen en kernversterking (kaart 33)

In de kern wordt er gestreefd naar verdichting van het woningbestand. Er is een afbakening nodig van de zone 'kern' en een aanduiding van de zones voor verdichting in de kern.

Opmaken van een inventaris van onbebouwde percelen (in kern en woonlinten).

- heraanleg van de publieke ruimte
- vervangen van het oud woningenbestand
- stimuleren van handelsinitiatieven
- creëren van doorsteken - zachte verbindingen
- het publiek maken van de pastorijs tuin (verbindingsgebied – combineren met groen rond kerk)

Verkeer

- aanleg van de westelijke ontsluiting voor de haven, ten oosten van de Watermolendijk waardoor de hinder voor het dorp minimaal blijft
- onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden van het lokaal bedrijventerrein Aven Ackers + uitbreiding
- onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden van het lokaal verkeer van de dorpen Verrebroek en Kieldrecht - bepalen van de locatie van het op- en afrittencomplex N49
- uitbouwen van functionele fietsverbindingen - *naar haven, Meerdonk, Kieldrecht, Vrasene en Beveren* – en recreatieve routes – *aanknoping fietsroutes* – onderzoeken welke bestaande wegen hiervoor dienst kunnen doen en welke verbindingen nog moeten worden gecreëerd.

Bedrijvigheid

- ontwerp opmaken voor de invulling van het terrein tussen Aven Ackers – N49 en de dijk, gebaseerd op principes van duurzaamheid, zuinig ruimtegebruik en landschappelijke inpassing en met aandacht voor de kwaliteit van inrichting en bebouwing
- onderzoeken en aanduiden van de zone waar de buffer Aven Ackers t.o.v. dorp kan worden gerealiseerd
- een schaalverkleining van het voormalig veevoederbedrijf zal de visuele hinder wegnemen. Er is een mogelijke herbestemming van bedrijventerrein naar diensten of gemeenschapsondersteunende functies.

KIELDRECHT

Problemen en potenties

Landschap & milieu

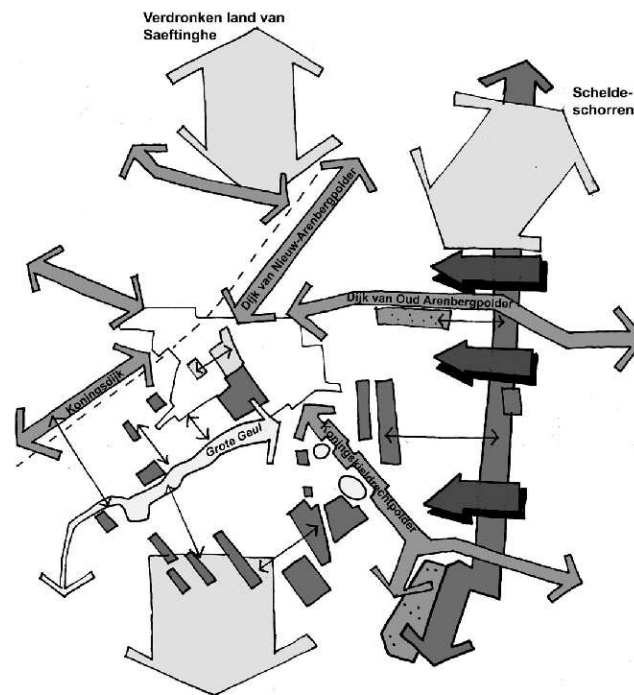
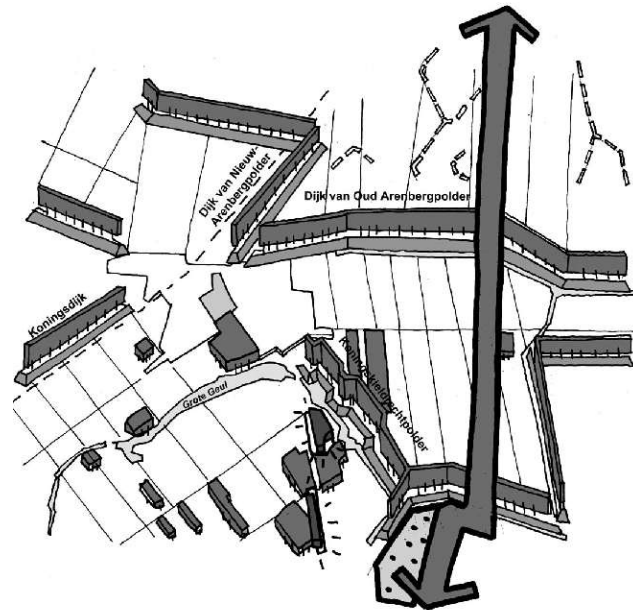
Kaart 34

Landschap

-  Dijken, landschapsstructuren
-  Kreek, landschapsondersteunend
-  Boomgaarden in de polders
-  Landbouwbufferzones
-  Hinderende bedrijvigheid
-  Gave polders

Milieu

-  Regionale groenverbinding
-  Groencorridorst
-  Natte verbinding
-  Natuurcompensatie
-  Havenpollutie



6. KIELDRECHT

6.1 Knelpunten en potenties

6.1.1 Landschap (kaart 34)

De haven heeft reeds een deel van Kieldrecht ingenomen. De inname door de haven zal echter aanzienlijk toenemen wanneer ook het zeehavenuitbreidingsgebied op termijn zou aangesneden worden. Dit betekent dat een groot deel van het typische polderlandschap zal verdwijnen, maar ook een groot areaal aan landbouwgronden. Desondanks is het landschap rondom Kieldrecht nog vrij gaaf. De resterende landbouwgronden en de koppelingsgebieden, grenzend aan de kern, hebben de potentie om deze resterende open ruimte te vrijwaren.

Binnen het open landschap zijn een aantal markante landschapsstructuren aanwezig: de structuur van dijken en polderwegen, versterkt door bomenrijen; polders; Grote Geul, Grote en Kleine Weel. Deze landschapsstructuren bieden mogelijkheden op het gebied van recreatie. De Grote Geul is een natuurgebied. Door de toegankelijkheid te vergroten kan het een grote troef worden voor de (zachte) recreatie in Kieldrecht. De geplande buffer en kreek, als compensatie voor het verloren gaan van de vogelrichtlijngebieden in de haven, zijn echter niet ingepast in de bestaande landschappelijke structuur. Het vormen twee vreemde elementen, en betekenen bovendien voor de landbouw een verlies aan gronden.

Niet alleen de haven vormt een bedreiging voor het open landschap, ook de lokale bedrijvigheid tussen de Grote en Kleine Weel verstoort de open ruimte. Tot slot laat de voelbaarheid en zichtbaarheid van de open ruimte op sommige plaatsen te wensen over. Een voorbeeld hiervan is de beperkte zichtbaarheid van de Grote Geul vanop de N451.

6.1.2 Natuur & Milieu (kaart 34)

Het milieu is aangetast door de aanwezigheid van de havenindustrie. De luchtvervuiling blijft echter beperkt omwille van de gunstige windrichting en de waarden blijven nog beneden de grenswaarden die Europees gelden.

In de open ruimte rond Kieldrecht zijn een aantal belangrijke natuurwaarden aanwezig, aansluitend bij het verdrongen land van Saeftinge en de Scheldeschorren: Grote Geul, Grote en Kleine Weel, natuurelementen in Koningskieldrecht polder, ... Op basis van deze elementen kan een groen netwerk uitgebouwd worden. De dijken, grachten en vroegere kreeklopen bieden tal van mogelijkheden tot de uitbouw van corridors. De polders en dijken hebben bovendien een grote natuureducatieve waarde.

KIELDRECHT Problemen en potenties

Kern & verkeer

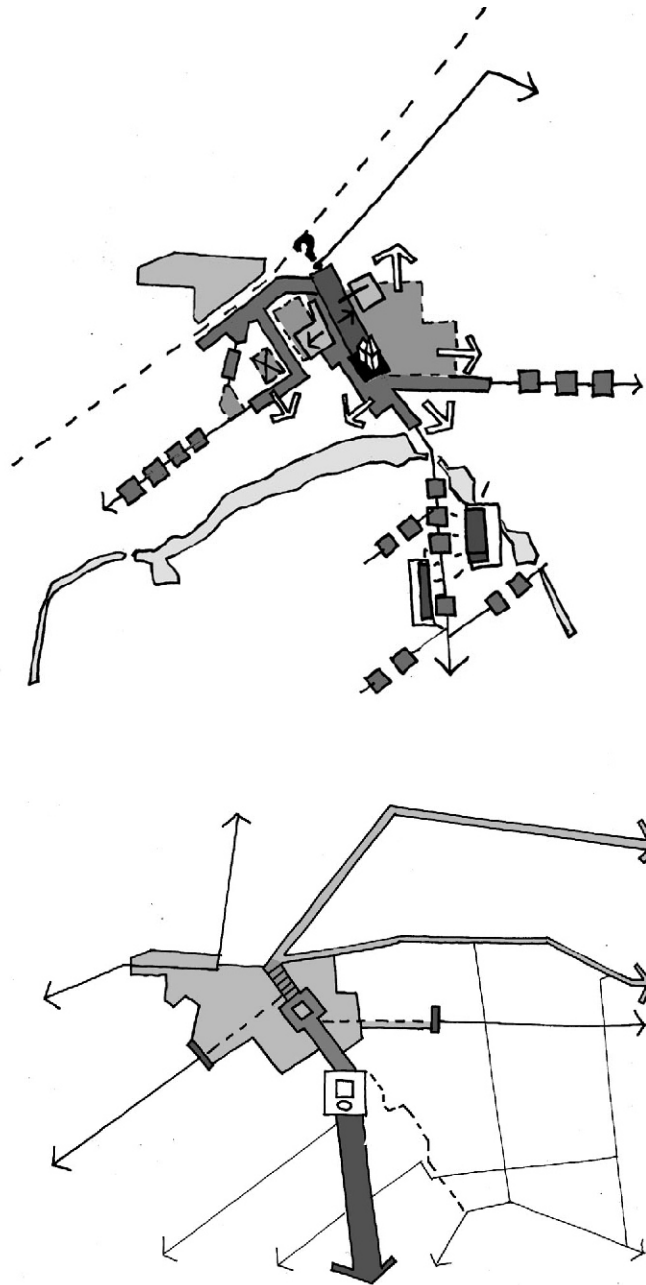
Kaart 35

Kern

-  Centrumplein
-  Hoofdas zonder eindpunt
-  Gesloten linten
-  Verkaveling
-  Verspreide bebouwing
-  Relatie met landschap
-  Hinderlijke bedrijvigheid

Verkeer

-  Hoofdverbinding
-  Gebrek aan poort
-  Druk verkeer in de kern
-  Abrupte overgang
-  Lokale verbinding
-  Slechte voetverbinding



6.1.3 Kern (kaart 35)

Kieldrecht vormt een sterke en herkenbare kern in de open polders: geconcentreerde bebouwing met een duidelijk centrum. De uitloper van lintbebouwing naar het zuiden verstoort wel deze structuur. De kern bevat bovendien een centrale groene ruimte, die opgenomen kan worden zowel in een groen als recreatief netwerk. Tussen de omliggende open ruimte en deze centrale groene ruimte bestaat momenteel echter slechts een beperkte relatie.

Het centrum van Kieldrecht is opgebouwd rond een duidelijke as van horeca en commerciële voorzieningen. Er is echter wel een lichte achteruitgang van het aanbod waar te nemen. Hoewel deze as een duidelijke structuur is binnen de kern, ontbreken duidelijke eindpunten. In de nabijheid van deze commerciële as ligt een duidelijke voorzieningencuster rond het cultureel centrum en de bibliotheek. De relatie tussen beide is zwak.

Ook de relatie tussen Kieldrecht en de nabijgelegen kern van Nieuw-Namen is vrij zwak.

6.1.4 Verkeer (kaart 35)

De N451 zorgt voor een goede bereikbaarheid maar is ook een doorgangsweg en genereert veel en snel doorgaand verkeer door de kern. Deze weg wordt bovendien ook gebruikt door de haven. De N451 is een steenweg tussen twee dorpen met abrupte overgangen: van steenweg naar lokale weg in Kieldrecht; van hoofdas naar splitsing in Kouterstraat en Nieuw Arenbergstraat. Ook de Molenstraat en de Oud Arenbergstraat kennen een dergelijke abrupte overgang.

Ondanks een aantal projecten, blijft er een gebrek aan veilige fietsverbindingen. De dijken en landschapsstructuren bieden nochtans de mogelijkheid tot ontwikkeling van een fietsroutenetwerk met zowel recreatieve, functionele, als non-stop-routes. Aanvullingen en aanpassingen zijn daarom noodzakelijk. Een veilige verbinding tussen Kieldrecht en Doel kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden langs de oude trambedding, langs de Nieuw Arenbergstraat – Dreefstraat – Engelse Steenweg.

6.2 Visie

Kieldrecht is de centrumgemeente van de polders. Kieldrecht biedt reeds heel wat diensten en voorzieningen aan, ook voor inwoners van de omliggende gemeenten. Door de onteigeningen in de haven is het bevolkingsaantal echter sterk gedaald (van 4.200 naar 3.700 inwoners, daling van 12%). Als compensatie moet Kieldrecht terug de mogelijkheid krijgen zich te herstellen, om voldoende socio-economisch draagvlak te kunnen waarmaken voor de voorzieningen van de hele polder. Voorzieningen die behoefte hebben aan een iets groter draagvlak situeren zich dan ook best in Kieldrecht. Op die manier ontstaat en groeit een concentratie van voorzieningen en diensten, aangevuld met lokale voorzieningen in de verschillende dorpen.

Wat het recreatieve netwerk in de polders betreft, kan Kieldrecht een belangrijke rol spelen als uitvalsbasis, vertrekpunt. De nodige voorzieningen moeten dan aangebracht worden, zoals bv. een toeristisch infocentrum.

Wat betreft het wonen, dient ook Kieldrecht een aantal nieuwe woonvoorzieningen aan te bieden, naast een heropwaardering van het bestaande patrimonium. Kernversterking geldt zeker voor Kieldrecht. Kieldrecht kan een groot aandeel van het aantal nieuwe woningen dat in de polders dient voorzien te worden, op zich nemen. Wonen in Kieldrecht combineert de voordelen van een goed uitgerust voorzieningenapparaat en de aanwezigheid van het open polderlandschap.

De openheid van het polderlandschap dient evenwel te allen tijde bewaard te worden. Groeien kan, maar geconcentreerd groeien is de boodschap. Kieldrecht fungeert als natuurlijke schakel op regionaal niveau tussen het Land van Saefinghe, de Scheldeschorren en het polderlandschap. Het contact van het landschap met de kern / bebouwing vormt een belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling van Kieldrecht.

6.3 Concepten

Natuurlijke structuur als onderlegger

Gaaf polderland met:

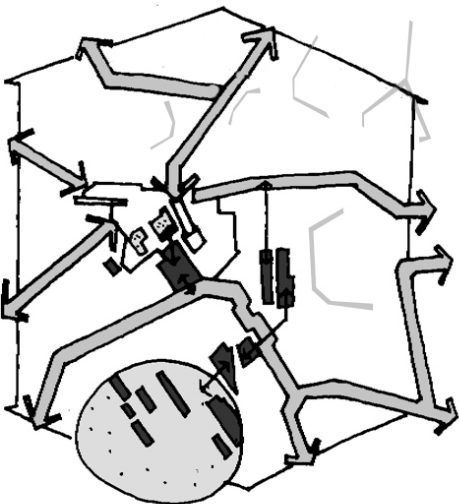
Landschappen

- Prosperpolder: valleigebied (cfr. gewestplan sept. 2000)
- Landbouwgronden

Structuren

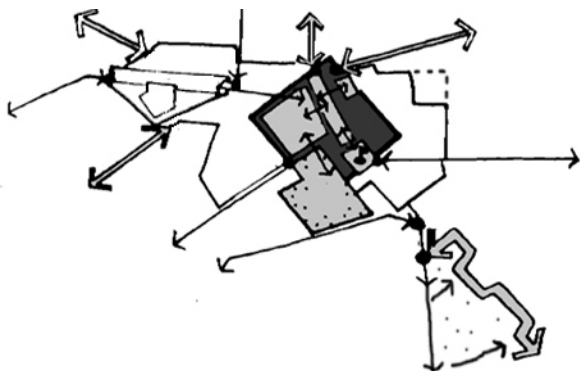
- Dijken: recreatieve en landschappelijke dragers van de kern naar de open ruimte
- Grote Geul – Kreek als poort
- Polderwegen: basis recreatieve structuur
- Bomenrijen op de dijken: landschapstructuren
- Oude kreeklopen als Groenstructuur

⇒ De willekeurige buffers en natuurontwikkeling worden volgens dit concept vervangen door natuurcompensatie langsheen de oude kreeklopen en lage weiden, de gronden rond deze vroegere kreeklopen zijn landbouwkundig ook de minst geschikte en bovendien is de structuur van de bestaande landbouwpercelen afgestemd op deze kreeklopen, een nieuwe buffer zou een verlies van landbouwareaal betekenen



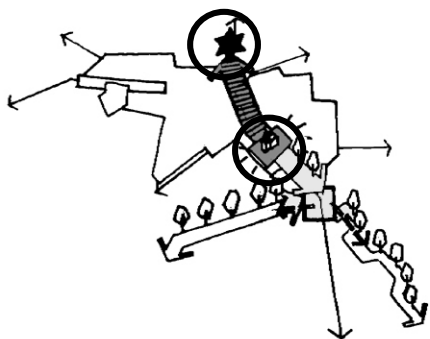
Groen netwerk als groene schakel

- Voorzien van ecologische verbindingen en stapstenen met regionale natuurgebieden als het Land van Saeftinge en de Scheldeschorren
- Natuurgebieden
 - Prosperpolder: valleigebied
 - ...
- Natuurverbindingen
 - Grote geul – kreek
 - Dijken
 - Grachten
- Stapstenen
 - Boomgaarden, Kleine Landschapselementen
 - Groengebieden in de kern



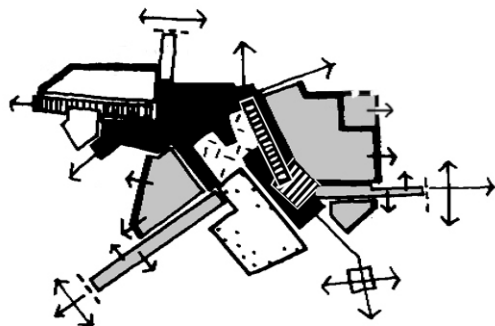
Versterken van interne samenhang

- Uitbouw van een lokaal netwerk van doorsteken, voetwegen en assen in de kern
- Benadrukken van de polderwegen en dijken tot in de kern als recreatieve dragers van de kern naar de open ruimte



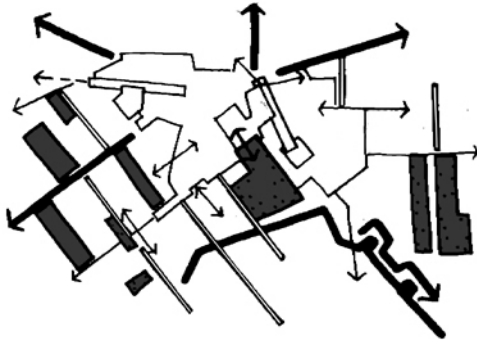
Dorpsstraat als hoofdas met twee polen

- **Waterpoort:** Grote Geul – Kreek met versterking van het beeld van de Dijk van Koningskieldrechtpolder
 - zichtbaar vanuit dorp: bomenrij aanplanten
 - openen wandelpad op dijk, achter welen (vingerlingpad)
 - visueel open houden van zicht op kreek
- **Centrumplein:** het kerkplein biedt nog mogelijkheden voor gemeenschapsondersteunende functies
- **Eindpunt:** nieuw te ontwikkelen pool op het einde van de Dorpsstraat (visie mogelijk op langere termijn). Het open uitzicht op de polder wordt bewaard. Op het einde van de Dorpsstraat wordt de kop van de Pillendijk heringericht.
- Inrichting van doortocht tussen:
 - waterpoort Grote Geul – kreek met overgang van steenweg naar lokale weg
 - Pillendijk
- Bij heraanleg van Molenstraat kan een kwalitatieve aansluiting komen met de Dorpsstraat



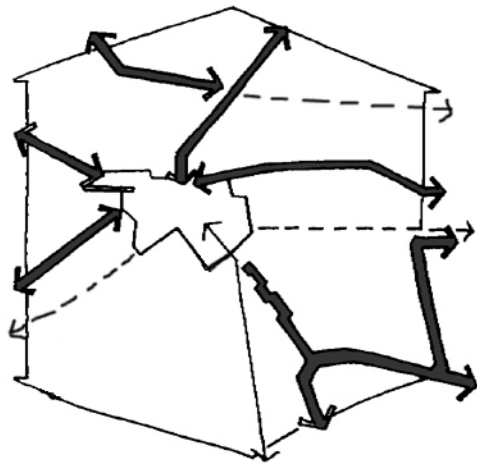
Afwerken van de woonzones

- Versterken van de relaties met de kern en de woonzones
- Invulbouw en structuurverbetering
- Randafwerking
- Afwerken van verkaveling (Kastanjelaan) met compacte bouwvolumes en groenstructuur.



Versterken van de relatie met het landschap

- Doorsteken naar de open ruimte
- Versterken van landschapskarakteristieken tot in de kern = bomenrij op dijk Koningskieldrechtpolder
- Infiltratie open ruimte – landschap tot in de kern
- Wandelpad langs Grote Geul



Fietsnetwerk

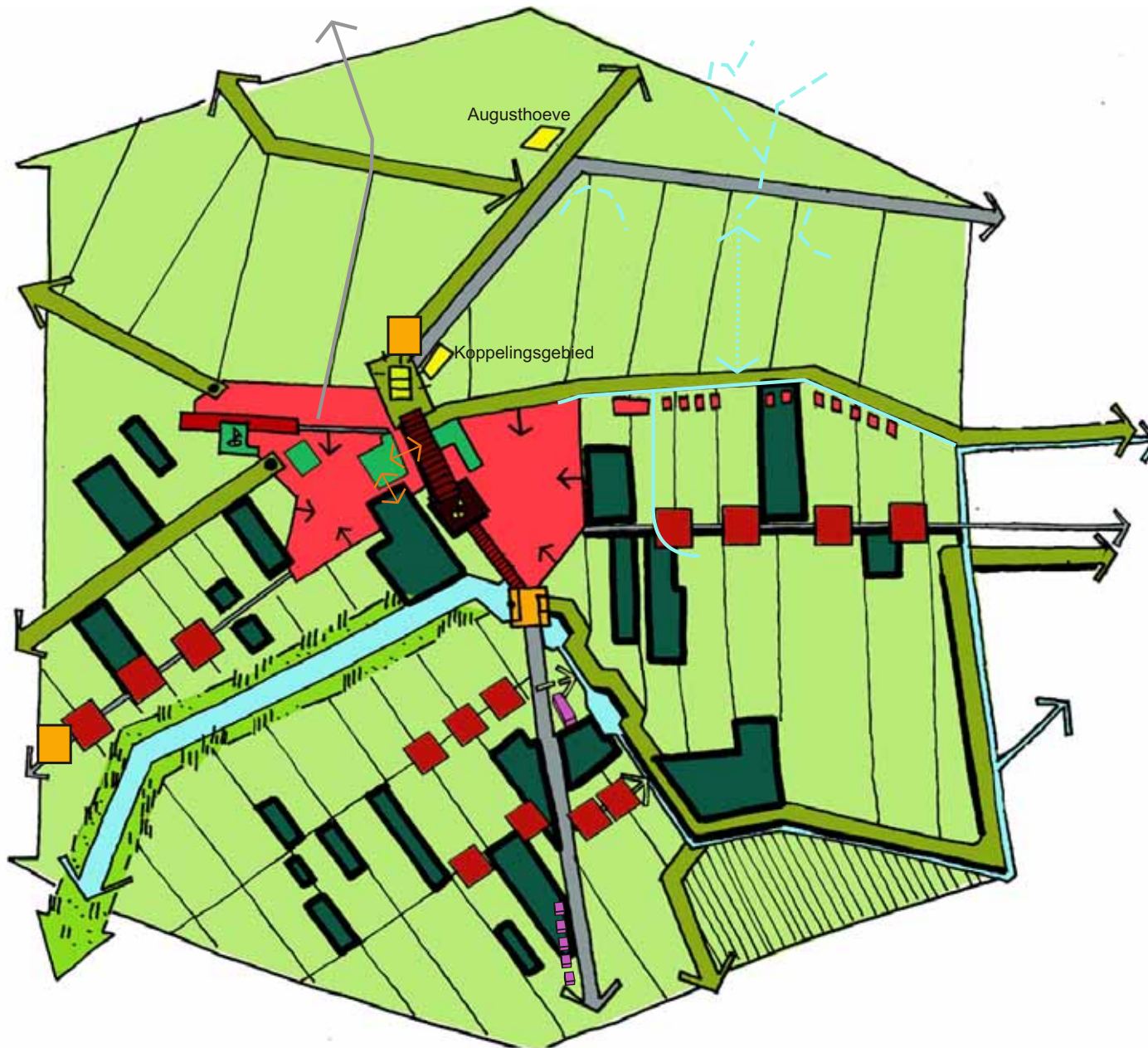
- Fietsen in de kern - oversteekbaarheid
- Fietsen in de open ruimte op dijken en polderwegen
 - Recreatief
 - Functioneel
 - o.a. vrijliggend fietspad op oude trambedding
- Veilig fietsen op de N451

Prosperpolder als historisch waardevolle kern

Er dient gewaakt te worden over de eigenheid en de leefbaarheid van de kern Prosperpolder

KIELDRECHT Structuurschets

Kaart 36



-  Afbakening zone kern
-  Versterken centrumas
-  Natuurontwikkeling met recreatief medegebruik
-  Verdichten woonweefsel
-  Versterken relatie
-  Herkenbare poort
-  Natuurontwikkeling met recreatief medegebruik
-  Dijken landschappelijk versterken
-  Herstel oude krekken
-  Verbinden oude krekken
-  Recreatie



6.4 Structuurschets

Kaart 36

6.5 Actieprogramma

Kaart 37



Centrumplek zuid

Aanpak publieke ruimte

- Inrichting van kwaliteitsvolle publieke ruimte werkt als stimulant voor een algehele kwaliteitsverbetering in het dorp. De inrichting van Dorpsstraat en Markt zal bewoners aanzetten tot renovatie van woningen.
- Het dorp mist levendige 'centrumplekken'.
 - De heraanleg van de Markt vormt de aanzet van een 'centrumplek Zuid'. Hier is nog mogelijkheid voor invulling met gemeenschapsondersteunende functies. Fietsverhuur is hier zeker op zijn plaats. Rondom moet horeca en wonen versterkt worden: o.a. in oude school en via een verhoging van gabariet.
 - De oude rijkswachtkazerne is een geschikte locatie voor wonen of cultuuraccommodatie.

Recreatie

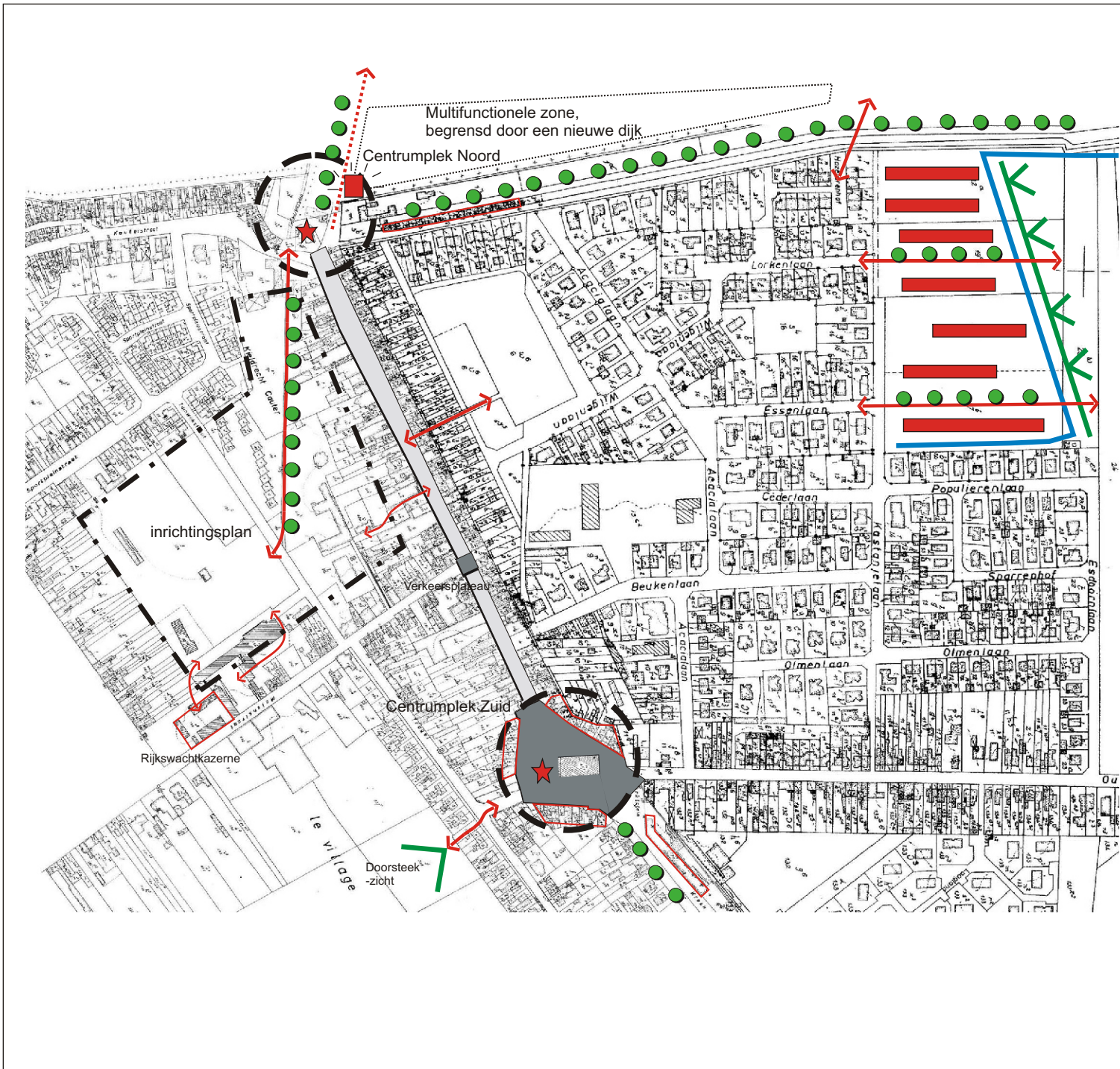
- Centrumplek noord (boven de Pillendijk). Als tegenhanger voor het dorpscentrum rond de Markt, zou ook op het einde van de Dorpsstraat een zwaartepunt in de gemeentelijke voorzieningen kunnen ingeplant worden.
- Verblijfsaccommodatie voor groepen (jeugdherberg bv), op de scheiding van het dorp met het open polderlandschap en gelegen langs het fietsroutenetwerk, is één van de mogelijkheden. De Augustushoeve komt hiervoor in aanmerking. Ook voor het bestaande landbouwbedrijf bieden zich op dat vlak op termijn mogelijk interessante kansen aan, als naar verbreding van de activiteiten gezocht wordt.
- Achter de Pillendijk kan mogelijk een gemeenschapsfunctie of andere voorziening ingeplant worden, in combinatie met de evenementenweide en dit als alternatief voor bijkomende woonbebouwing. Hoogwaardige architectuur, die de confrontatie met het open landschap aankan, is hier, meer nog dan elders in de gemeente een absolute noodzaak.

Verhogen verkeersveiligheid

- Verkeersveiligheid verhogen in de dorpskern: nieuw verkeersplateau ter hoogte van kruispunt Molenstraat
- Doorgaand verkeer remmen: aanleg van poorten:
 - waterpoort op de N451 ter hoogte van de Grote Geul = brugconstructie voelbaar maken en verkeersplateau om oversteekbaarheid fietsers en voetgangers te vergemakkelijken
 - poort ter hoogte van kruispunt met de Kouterstraat aan de Pillendijk dmv. verkeersplateau
 - poort in de Molenstraat bij het binnenrijden van het dorp dmv. verkeersplateau
- Zone 30 invoeren in het dorp binnen de poorten

KIELDRECHT Acties kern

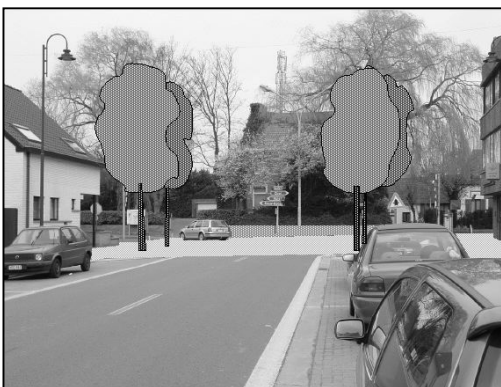
Kaart 37



-  Doorsteek
-  Centrumplek
-  Vervangbouw
-  Woonuitbreiding
-  Heraanleg publieke ruimte
-  Fietsverbinding
-  Afwerken randen



Herstel beeld dijk (dubbele bomenrij), fietspad tot aan 'Waterpoort', infohuis als focus



Verkeersplateau ter hoogte van kruispunt Kouterstraat, Nieuw Arenbergstraat en Dorpstraat

Woningaanbod

- Prioritair moet woonverdichting gebeuren binnen de huidige perimeter van het dorp dmv verhoging van gabariet rond de markt, renovatiebouw van de oude schoolgebouwen, invulbouw in enkele vrije percelen zoals tussen de Sportpleinstraat en de Singel, tussen Molenstraat en Kouter (project) en tussen kreek en Oud Arenberg.
- Tevens kan een uitbreiding van woningen in de verkaveling langs Kastanjelaan op een landschappelijk passende wijze uitgevoerd worden: nieuw wonen aan het water: gegroepeerde bouwvolumes met doorzichten naar het landschap en met een gracht en groenstructuur die aansluit op de omgevende straten.

Een gaaf polderlandschap

- Een sterke troef van Kieldrecht is de aanwezigheid van een vrij gaaf polderlandschap dat toeristisch-economisch de dorpsgemeenschap ten goede komt: bv. horeca die beter draait.
- In het dorp moet de band met het polderlandschap versterkt worden: bomenrijen van dijken tot in het dorp doortrekken en de groenstructuur in het dorp verstevigen dmv aanplanting van forse bomen.
- Wandelpaden voor de dorpsbewoners in de onmiddellijke omgeving van het dorp en langs de Grote Geul.
- Het uitzicht op de Grote Geul vanop de N451 wordt sterk belemmerd en moet hersteld worden.
- Mogelijkheden voor recreatieve wandelaars sterk verbeteren langsheen dijken (Vingerlingpad, Pillendijk)
- De duurzame landbouw (duurzaam betekent eveneens economisch leefbaar voor landbouw) moet binnen de koppelingsgebieden prioritair blijven mits recreatief medegebruik mogelijk is.
- Zo mogelijk nieuwe groenstructuur langsheen vroegere kreeklopen waar de bodemkwaliteit voor de landbouw minder geschikt is, eventueel gekoppeld aan fiets- en/of wandelpaden langs deze nieuwe groenstructuur.
- Veiliger functionele en recreatieve fietsverbindingen: langsheen de N451 moet een bomenaanplanting het fietspad van de rijweg scheiden, langsheen de Nieuw Arenbergstraat kan een vrijliggend fietspad aangebracht worden op de oude trambedding.

DEEL 3: ACTIEPLAN

1. ACTIES OP GEMEENTELIJK NIVEAU

De gemeente kan een aantal acties ondernemen die vallen onder haar bevoegdheid en op haar eigen grondgebied. Belangrijk is dat er naar de bevolking een signaal wordt verstuurd, dat de gemeente ook actief bezig is met de dorpen Kallo, Verrebroek en Kieldrecht.

1.1 Landschap

1.1.1 Korte termijn

- Oprichten van een info- en begeleidingspunt voor landbouwers die willen overstappen naar landbouwverbreiding, duurzame landbouw, ...; en voor het sluiten van beheersovereenkomsten met betrekking tot natuurontwikkeling langs de kreken en kreekrestanten
- Aandacht voor erfbeplanting, verbouwingen, inplanting van nieuwe gebouwen en onderzoek naar de mogelijkheden van leegstaande boerderijen en de nabestemming van landbouwzetels
- Opmaken van een landschapsplan voor de koppelingsgebieden dat het behoud van het open agrarisch karakter verzekert, met ruimte voor landschapsontwikkeling, buffering en zachte recreatie waar mogelijk.
- Verrebroek
 - Buffer realiseren tussen Aven Ackers en Verrebroek
 - Herinrichting van de noord-zuid watergang af te stemmen op landschaps- en natuurwaarde
- Kieldrecht
 - Herstel bomenrijen op de dijken te verlengen tot in het dorp: Dijk van Oude Arenbergpolder, Dijk van Koningskieldrecht polder, Nieuw Arenbergstraat, N451
 - Afwerken van noordelijk en oostelijke bebouwingsranden met bomenrijen: visuele buffering en minder impact op het polderlandschap
 - Aandacht voor het behoud van de landschaps- en natuurwaarde van de lage weiden aan de Pillendijk
 - Verlengen van waternetwerk tot aan nieuwe verkaveling aansluitend bij het oorspronkelijk landschap (de bestaande kreken).
- Blauw netwerk: afstemmen van de plannen voor de herinrichting van de noord-zuid verbinding op de infrastructuurwerken, uitwerken van ecologische inrichting

1.1.2 Lange termijn

- Bestaande landschaps- en natuurwaarden als basis voor mogelijke natuurinrichtingsprojecten, zeker indien bijkomende natuurcompensaties opgelegd worden, maar steeds met respect voor de landbouw
- In overleg met landbouwsector: landschappelijk zichtbaar maken / versterken en verbinden van (vroegere) kreken en kreekrestanten.

1.2 Kallo

1.2.1 Korte termijn

- Aanleg publieke ruimte
 - Heraanleg doortocht: een kwalitatieve aanleg van de publieke ruimte geeft de kern een veel aangenamer beeld, het verblijfskarakter wordt vergroot en verkeer geremd. Al deze factoren dragen bij tot een aangenamere woon- en winkelomgeving. Heraanleg van publieke ruimte kan de stimulans vormen voor private of andere initiatieven wat betreft het bouwbestand in de kern. Heraanleg vormt bovenal een duidelijk zichtbaar signaal naar de bevolking / bezoekers toe dat er in Kallo wordt geïnvesteerd, dat er wordt geloofd in de toekomst. Dit project bevindt zich momenteel in de fase van voorontwerp.
 - Opwaarderen van de Zavelgelaagstraat
 - Renoveren van de Melkaderwijk met een integratie van speelmogelijkheden.
 - Herbestemmen pastorij en mogelijk publiek medegebruik van de tuin
 - Gemeentepark: aanduiding van gewenste doorsteken, toegang Hoog Kallostraat en de Kallo-dam, doortrekken groen karakter tot aan de Hoog Kallostraat (evt. groene parking), open maken naar Kallo-dam toe, functie en uitzicht, koppeling aan het ontmoetingscentrum met achterliggende sportzaal.
- Verhogen verkeersveiligheid
 - Duidelijke bewegwijzering voor omleiden vrachtverkeer met bestemming:
 - Melkfabriek en haven via Keetberglaan
 - Elektriciteitscentrale via Kwarikweg
 - Functionele en recreatieve fietsverbindingen:
 - Veilige fietsoversteken over N49 via spoorbrug en onder R2 via spoortunnel
 - Recreatieve route op 'groene ring': Melkader, Noord-zuid-as, Beverse dijk, Karperreed
- Woningaanbod
 - Strategie uitwerken voor het herstel van het sociaal – economisch draagvlak
 - Uitwerken geschikt instrumentarium voor aanpak van leegstand en verouderde bebouwing in de kern
 - Versterken dorpsweefsel door optimale invulling van de leegstaande vrije school (woonbestemming)
 - Afwerken van bebouwingsranden: bv. woningen ten zuiden van gemeentepark afwerken met groen
 - Gefaseerde invulling woongebied Hoog Kallo: afwerken rand met open ruimte, voorzien toegang via Victoriestraat, doorsteek naar Hoog Kallostraat
 - Gefaseerde realisatie woonuitbreidingsgebied, met ontsluiting langs de Melseledijk en herwaardering van de voorliggende woningengroep.
- Recreatie
 - Bestemmingsverbreding van recreatiezone Beverse Dijk naar openbare functies met sociaal karakter die nieuwe impulsen kunnen geven aan het dorp.
 - Sportzone Electrabel, verder uitbouwen met betere interne verbindingen, + aansluiting "groene ring"

- Vrijwaring en vormgeving van de koppelingsgebieden in functie van de leefbaarheid van de dorpskern waar nodig in samenspraak met Vlaams Gewest, haven, enz.
- Uitbouw fort St. Marie
- Openstelling fietspad buitendijkse dienstweg naar fort Liefkenshoek
- Melkader: verhogen landschappelijke en natuurwaarde, uitbaggeren vervuild slib, storten in haven
- Aandacht voor integratie van het golfterrein in zijn natuurlijke, landschappelijke en sociale omgeving. Een eventuele uitbreiding van het golfterrein (provinciale bevoegdheid) koppelen aan randvoorwaarden: fiets- en wandeldoorsteken, natuurontwikkeling, landschappelijke integratie en groene overgangen naar zuidelijk gelegen natuurgebied, beperkte horeca-gelegenheid op terrein zelf.
- Versterking band met de Schelde (Fort St. Marie, Havenpunt, Sigmadijk)

1.2.2 Lange termijn

- Aanleg publieke ruimte
 - Heraanleg centrum fase 2: tussen kerk en bib
 - Heraanleg Dammeke, St. Pietersstraat, westelijk deel Victoriestraat, Hoog Kallostraat tot aan de school, Gasthuistraat tot aan Gemeentepark
- Woningaanbod
 - Gefaseerde invulling woonuitbreidingsgebied achter Kruisdijklaan
 - Aangrijpen van opportuniteiten in de Fabriekstraat, evt. landbouwbedrijven die hun activiteiten staken
 - Nieuw bouwproject in de kern. Het verouderde woningbestand en leegstaande handelszaken geven de indruk aan de buitenwereld, dat in Kallo de tijd is blijven stilstaan. Nieuwe projecten geven het tegenovergestelde beeld en vormen een stimulans voor anderen om hetzelfde te doen. Daarnaast is de meerwaarde voor de kern ook belangrijk. Meer inwoners in het centrum, nieuwe mogelijkheden voor de vestiging van voorzieningen en dergelijke, verhogen de aantrekkingskracht en het draagvlak van de kern. Daarom is het belangrijk dat binnen de kern van Kallo wordt gezocht naar een opportuniteit (leegstaande panden, panden te koop) waar een nieuw project kan worden gerealiseerd. Bij meer complexe en grotere initiatieven vraagt dit een actieve participatie en betrokkenheid van de gemeente, in samenwerking met de eigenaars. De gemeente beschikt momenteel echter niet over de mogelijkheden en de mankracht om een dergelijk proces te trekken. Daarom dienen adequate instrumenten en middelen te worden ingezet. De gemeente werkt momenteel een grond- en pandenbeleid uit, wat mogelijk een geschikt instrument is voor dergelijke initiatieven. Een andere mogelijkheid is het werken met een projectmanager die enerzijds de nodige financiële en juridische onderzoeken uitvoert naast een beperkt markt- en woningonderzoek. Anderzijds zorgt hij voor overleg met alle direct betrokkenen. Uiteraard dienen ook privé-initiatieven in die richting gestimuleerd te worden.
- Recreatie

- Recreatieve route op 'groene ring': Melkader, Noord-zuid-as, Beverse dijk, Karperreed

1.3 Verrebroek

1.3.1 Korte termijn

- Aanleg publieke ruimte
 - Heraanleg Kerkplein: het Kerkplein dient een sterk centrum te vormen voor Verrebroek, waar de twee assen kruisen. Het dient een dorpsplein te zijn waar het aangenaam is te vertoeven.
 - Publiek maken van de pastortuin + creëren verbinding naar Ed. Jacquemijnslaan
- Verkeersveiligheid en recreatie
 - Uitbouwen van functionele fietsverbindingen naar de haven, Meerdonk, Kieldrecht, Vrasene en Beveren. Recreatieve routes dienen aan te sluiten bij deze fietsroutes, blijft te onderzoeken welke bestaande wegen hiervoor dienst kunnen doen en welke verbindingen nog moeten worden gecreëerd.
 - Uitbouwen van recreatieve routes bv. in de omgeving van de havenbuffer, rond Spaans Fort, natuurgebied Drijdijk en in de polders
- Woningaanbod
 - Uitwerken geschikt instrumentarium voor aanpak van leegstand en verouderde bebouwing in de kern
 - Gabariet verhogen in de kern dmv stedenbouwkundige voorschriften waardoor meer woningen in de kern kunnen gerealiseerd worden, invulling van resterende woonzone
 - Opmaak BPA voor invulling woonuitbreidingsgebied ten westen van Groothuiswijk met beperking van de sociale woonuitbreiding (cfr. woonbehoeftenstudie) en versterking van de recreatieve functies ifv; de sociale woonwijk, schoolomgeving en open ruimte.
 - Structuur geven aan de huidige ad hok ontwikkelingen in dit gebied, creëren van fiets en voetgangersdoorsteken naar dit intern gelegen gebied
- Bedrijvigheid
 - Er wordt onderzocht hoe het voormalig veevoederbedrijf een bestemmingsverbreding (naar gemeenschapsondersteunende functies) kan krijgen en de schaal van het bedrijf kan gereduceerd worden.

1.3.2 Lange termijn

- Recreatie
 - Jeugd- en sportaccommodatie kan in het koppelingsgebied verder ontwikkeld worden.

1.4 Kieldrecht

1.4.1 Korte termijn

- Aanleg publieke ruimte
 - Op het kerkplein wordt de mogelijkheid onderzocht om gemeenschapsondersteunende functies uit te bouwen.
 - Opmaak ontwikkelingsperspectief voor een groene sportzone: creëren van een centraal gemeentepark waarin een aantal voorzieningen zijn opgenomen; antwoord bieden op de huidige willekeurige inplanting van de verschillende, geïsoleerde fragmenten; aandacht moet uitgaan naar de functionele versterking van het gebied door een bundeling van activiteiten, de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende entiteiten, het versterken van de structuur en het verbeteren van de toegangen en relaties met de kern. Belangrijke relaties zijn deze met de Dorpsstraat, centrumplek Noord, Merodestraat en de rijkswachtkazerne. Voor de doorgang naar de Dorpsstraat dient gezocht te worden naar opwaardering van bestaande doorsteken. De huidige parking van supermarkt Alvo biedt hierbij mogelijkheden. Deze parking zou samen met deze van de bibliotheek en het rusthuis kunnen gecombineerd worden.
 - Zichtrelatie met de kreek herstellen
 - Verbetering van de toegang en de omgeving van de begraafplaats
- Verhogen verkeersveiligheid
 - Doorgaand verkeer remmen: aanleg van poorten:
 - waterpoort op de N451 ter hoogte van de Grote Geul = brugconstructie voelbaar maken en verkeersplateau om oversteekbaarheid fietsers en voetgangers te vergemakkelijken
 - poort ter hoogte van kruispunt met de Kouterstraat aan de Pillendijk dmv. bv. verkeersplateau
 - poort in de Molenstraat bij het binnenrijden van het dorp dmv. bv. verkeersplateau
 - Zone 30 invoeren in het dorp binnen de poorten
 - Functionele fietsverbindingen
 - Aanleg vrijliggend fietspad langs Nieuw Arenbergstraat op de oude trambedding
 - Aanleg vrijliggend fietspad langs N451
- Woningaanbod
 - Strategie uitdenken voor het herstel van het sociaal – economisch draagvlak
 - Prioritair moet woonverdichting gebeuren binnen de huidige perimeter van het dorp: dmv verhoging van gabarriet rond de Markt, renovatie schoolgebouw, schoolomgeving en kreek, invulbouw omgeving Singel – Kouter, invulling resterende woonzone Fort Verboomstraat en Oud Arenbergstraat.
 - Uitwerken geschikt instrumentarium voor de aanpak van leegstand en verouderde bebouwing in het oudste gedeelte van de kern: bv. rond centrumplek Zuid, gefaseerde invulling woonuitbreiding.

- Recreatie
 - Wandelpad ten noorden van de Grote Geul
 - Herstellen 'Vingerlingpad'
 - Nieuwe locatie voor jeugdherberg, bv. Augustushoeve, aantakken op een recreatief fietsnetwerk.

1.4.2 Lange termijn

- Woningaanbod
 - Aansnijden verkaveling (centrum noord-oost) op een landschappelijk passende wijze uitgevoerd worden: nieuw concept wonen aan het water te onderzoeken: gegroepeerde bouwvolumes met doorzichten naar het landschap en met een gracht en groenstructuur die aansluit op de omgevende straten.
- Recreatie
 - Uitbouw centrumplek noord, bv door het voorzien van accommodatie voor hoevertoerisme of jeugdherberg.
 - De oude rijkswachtkazerne vraagt om een geschikte nabestemming. Een locatie voor een jeugdlokaal en andere culturele groeperingen is mogelijk.

2. AANBEVELINGEN NAAR HET STRATEGISCH PLAN

- De grondenbank werd door de Vlaamse regering operationeel gemaakt. De gemeente Beveren dient aan te dringen bij de verschillende partners (Vlaamse Landmaatschappij, de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van de Linkeroever, het Antwerps Havenbedrijf en minister Stevent, bevoegd voor het havenbeleid) deze procedure zo snel mogelijk af te werken en de grondenbank operationeel te maken. Naast deze officiële weg dient de gemeente ook haar landbouwers te informeren en te begeleiden over de mogelijkheden van de grondenbank. Waar de inrichting van koppelingsgebieden voor de buffering of landschapsontwikkeling de inname van landbouwpercelen noodzakelijk zou maken, dienen ook die verliezen gecompenseerd te worden. Een uitbreiding van de bevoegdheid van de grondenbank dringt zich daartoe op.
- Besluiten omtrent **mobiliteit**:
 - De aanleg van de primaire weg west ten oosten van de Watergang (en niet ten westen zoals eerder voorgesteld)
 - om de leefbaarheid van Verrebroek te garanderen door lawaaihinder en visuele hinder te minimaliseren,
 - deze oplossing biedt bovendien het voordeel dat de landschappelijke structuur van watergang en dijk maximaal wordt gevrijwaard, in plaats van nog eens een nieuwe dijk te moeten leggen ten westen van de primaire weg (indien de weg zelf ten westen van de watergang zou worden ingeplant),
 - om de ecologische verbinding tussen de buffer rond de haven en de zuidelijk groenzone optimaal te voorzien,
 - bij de bouw van het rond punt en Hollands complex nabij Verrebroek, dienen de beste technieken aangewend te worden om de hoogtes hiervan te reduceren,
 - ook de hoogte van de primaire weg over zijn volledig tracé is van belang voor de leefbaarheid van de dorpen; een verdiepte ligging levert bv. minder hinder op.
 - Bij eventuele herlocatie van het knooppunt R2 te Kallo, een locatie zo ver mogelijk van de kern, om de geluids- en visuele hinder zoveel mogelijk te beperken.
 - Gebruik van fluisterasfalt voor de primaire weg en knooppunten
 - Principes van het raamplan van mobiliteit moeten eerst uitgevoerd worden voordat het containerdok begint te functioneren
- **Natuurontwikkeling** rond krekens als alternatief voor de bouw van de nieuwe buffer ten midden van het landschap in Kieldrecht. In samenspraak met Aminal en natuurverenigingen zoals Natuurpunt, kan dit voorstel aangebracht worden bij de werkgroep Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied, door de gemeente Beveren. Dit project is een perfecte illustratie van hoe een win-win situatie kan bekomen worden voor de verschillende partijen: de haven kan zijn natuurcompensatie realiseren en deze wordt ingepast in de bestaande landschappelijke en natuurlijke structuur. Als illustratie van dit idee kan gestart

worden met een pilootproject. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is het opstellen van duidelijke beheersovereenkomsten met de landbouwers, langs wiens percelen de krekken lopen.

Natuurcompensatie moet in de toekomst vertrekken van de bestaande landschappelijke structuur, bodemgebruik en natuurwaarden. Waar dit niet meer mogelijk is binnen de besluitvorming rond de natuurcompensatie voor de bouw van het Deurganckdok (validatiedecreet) moet dit alleszins de basis zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

- Indien de **gewestplanwijziging**, die momenteel geschorst is, zou worden nietig verklaard, dient zich de noodzaak van een nieuwe gewestplanwijziging aan, die het gewestplan van 1978 vervangt. Hiervoor dient een Ruimtelijk Uitvoeringsplan opgemaakt te worden. Bij het vastleggen van de bestemmingen en inrichting van haar grondgebied dient de gemeente Beveren nauw betrokken te zijn. De bescherming van de leefbaarheid van de dorpen aan de rand van de haven moet een harde randvoorwaarde zijn. Voor de leefbaarheid van Verrebroek is het erg belangrijk dat zo weinig mogelijk haven- of logistieke functies doordringen ten westen van de bestaande Watermolendijk en noord-zuid watergang. Er kan ruimte voorzien worden voor lokale ondernemingen en mits zorgvuldige afweging door de haven gegeneerde ondersteunende bedrijvigheid, met aandacht voor een zorgvuldige landschappelijke, groene inpassing. Naast bovenstaande aanbevelingen, dient dan door de gemeente Beveren gepleit te worden voor het hanteren van de bestaande dijken als tijdelijke grens voor de haven.
- Aandringen op een aantal **inrichtingsprincipes**:
 - Buffer: voorzien van enkele doorkijken 'scenic viewpoints' in de buffer waardoor men een zicht krijgt op het havengebeuren als een attractief element. Een fietspad langs de dijken en de buffer geeft toegang tot deze 'viewpoints'.
 - In de toekomst wordt er een spoorlijn voorzien ten noorden van de N49. Aandringen op het aanplanten van bossen en boomgaarden van de zone tussen de waterloop en de N49 als buffer ten opzichte van de toekomstige spoorontsluiting en de N49.
 - Zone ten westen van primaire weg: aan te leggen als een groen bedrijvenpark. Voorafgaand kan hieromtrent een wedstrijd uitgeschreven worden. Binnen het ontwerp dient aandacht uit te gaan naar volgende aandachtspunten en inrichtings- en bestemmingsvoorschriften:
 - geen hinderlijke bedrijvigheid eigen aan een logistiek park;
 - alleen lokale bedrijvigheid ingebed in een landschappelijke structuur toegelaten;
 - versterken van de Havinkbeek;
 - inplanten van de infrastructuur ten oosten van de watergang;
 - realiseren van een ecologische verbinding tussen de bufferzone langs het Spaans Fort en de Zuidelijke Groenzone.
 - Hanteren van een duidelijke zonering in de haven, waarbij de meest hinderlijke activiteiten zo ver mogelijk van de kernen worden gesitueerd, vrijwaren van de noordelijke rand van de zwaairom, zone tussen Ketenislaan en zwaairom, van hinderlijke activiteiten.

- Effectieve buffering rond Kallo: ten noorden, ten westen, ten oosten (grondgebied Zwijndrecht) en bijzonder aandacht voor geluidsbuftering N49 en R2

3. INITIATIEVEN NAAR ANDERE MOGELIJKE PARTNERS

- Verhogen verkeersveiligheid
 - Aandringen bij provincie en AWV op herinrichting van de N451, doortocht van de kern Verrebroek.
- Recreatie
 - Ontwikkeling Havenpunt Kallo, als knoop binnen het recreatieve netwerk van de polders. De gemeente dient AGHA haar plannen tot ontwikkeling van de havenpunt kenbaar te maken. Beide partners kunnen samen een ontwikkelingsperspectief opstellen voor deze plek.
 - Ontwikkelen van verblijfsaccommodatie in Kallo (herbestemming locatie chirolokalen) en Kieldrecht (centrumplek noord: Augustushoeve). Ondersteuning kan gezocht worden bij Toerisme Vlaanderen.
 - Aandringen bij de provincie Oost-Vlaanderen tot de uitbouw van een fietsknooppuntennetwerk in de polders, naar analogie van dat in Limburg en de Kempen.
 - De ontwikkeling van Fort St-Marie (kaderend in globaal plan Fortengordel, provincie Antwerpen). De gemeente Beveren dient hierbij actief betrokken te zijn, ook al ligt het fort niet op haar grondgebied, en dient haar wens tot participatie kenbaar te maken bij de provincie. Een belangrijk project voor Kallo is de aanleg van een non-stop fietsroute langs de fortgracht, over de N49 via de spoorwegbrug en verder over de verdedigingsdijk, aansluitend op de andere forten en de tramterminal in Melsele.
 - Uitvoering project sanering (ism haven) en herinrichting Melkader en omgeving met natuur en zachte recreatieve bestemming. In samenspraak met de provincie, recreatief medegebruik in aan te leggen buffers en natuurgebieden, voor passieve recreatie en natuureducatie
- Landschap
 - Aandringen bij het Vlaams Gewest op garanties betreffende de havenontwikkeling: bv. realiseren buffer ten oosten R2 bij invulling van het gebied tussen R2 en Steenlandlaan. (garanties timing).
 - Samenwerking met Aminal, landbouworganisaties en natuurverenigingen om projecten op te starten rond natuurontwikkeling langs kreken en kreekrestanten, zeker als bijkomende natuurcompensaties zouden geëist worden. Mogelijkheden te onderzoeken aan Muggenhoek, Oude Sluis, in Oud Arenbergpolder en Karperreed. In een volgende fase kan het verbinden van de kreek van de Oude Sluis met de kreek in Oud Arenbergpolder tot aan de dijk van Koningskieldrecht polder onderzocht worden, evenals de doortrekking van Karperreed in Kallo tot in Groot Rietveld.
- Landbouw
 - Bij de Vlaamse Landmaatschappij dient aangedrongen te worden tot de oprichting van een infopunt m.b.t. beheersovereenkomsten. Maximale aandacht voor de leefbaarheid van de landbouw.

- Bedrijvigheid
 - Aandringen bij Melkfabriek, elektriciteitscentrale, Borrealis, Fina en ADPO rechteroever tot het nemen van maatregelen in overeenstemming met de normen omtrent lucht-, licht- en geluidspollutie.

BESLUIT

In dit rapport werd een beeld geschetst van hoe de polderdorpen hun eigenheid kunnen versterken en de aanwezige potenties ten volle kunnen benutten. De structuurschetsen van de verschillende kernen visualiseren deze kernideeën. Daarnaast werd ook aandacht besteed aan de naaste omgeving die een grote impact heeft op de leefbaarheid van de kernen, het landschap en de haven.

Om deze gewenste ontwikkeling van de kernen werden een aantal acties aangereikt, zowel op korte als op lange termijn. Sommige van deze acties kan de gemeente zelf initiëren, voor andere dienen de juiste partners aangesproken te worden. Doordat de gemeente bij eventuele onderhandelingen reeds zelf vertrekt van een duidelijke visie, die in dit rapport werd uitgewerkt, is al een groot deel van het te volgen parcours afgelegd. In plaats van een zoveelste drukwerk te worden, dient dit rapport een startblok te zijn voor de vernieuwing van de polderdorpen.