

## **Een netwerk van ecologische infrastructuur in het Antwerpse havengebied: kan dat?**

De Antwerpse haven en natuur. Ze lijken niet meteen met elkaar te verzoenen. Doorheen de jaren heeft de ontwikkeling van de haven helaas voor het verdwijnen van heel wat waardevolle natuurgebieden en landschappen gezorgd. Toch zijn er maar weinig voorbeelden te vinden waar net de verweving tussen zware industrie en zeer zeldzame, hoogwaardige natuur zo uitgesproken is. Op bepaalde plaatsen werden snippers van de natuur van weleer bewaard, op andere plaatsen schiep de havenactiviteit dan weer nieuwe kansen. Europese topnatuur versmolten met haveninfrastructuur: het is een uniek voorbeeld in Vlaanderen en in Europa, en wellicht zelfs wereldwijd.

Wat maakt dit havengebied zo uniek?

- Het telt tien verschillende wilde orchideeënsoorten, waaronder de, naar Vlaamse normen, extreem zeldzame en Europees beschermde groenknolorchis.
- Je vindt er twee huiszwaluwkolonies die tot de grootste van Vlaanderen mogen gerekend worden.
- 15 tot 20% van de totale Vlaamse oeverzwaluwpopulatie nestelt er in tijdelijke grondstocks en werfzones.
- De grootste Vlaamse populatie zwartkopmeeuwen broedt er op een terrein dat dienst doet als parking.
- Je vindt er de grootste populatie rugstreeppad van Vlaanderen in een netwerk van ecologische infrastructuur (EI).

De populaties van het merendeel van deze soorten nemen bovendien nog elk jaar toe dankzij het soortenbeschermingsprogramma, dat in 2014 van start ging. Wat verklaart het succes van het soortenbehoud in deze uiterst dynamische industriële omgeving?

Dat uitgerekend in de Antwerpse haven dergelijke zeldzame natuur voorkomt, is op zich eigenlijk niet zo verwonderlijk. In het havengebied is de nabijheid van de Schelde met haar (restanten van) slikken en schorren niet weg te denken. Je kunt je haast niet voorstellen wat een aantrekkingskracht dit gebied moet hebben gehad voor (trekkende) vogels toen de wijde omgeving er eeuwen geleden bij lag zoals het Verdrongen Land van Saeftinghe: een grote gedekte tafel. Ook de invloed van het aanwezige substraat in het havengebied mag niet worden onderschat. Het schelpenrijke zand, afkomstig uit de Noordzee en de Schelde, waarmee het havengebied werd opgespoten, is in vergelijking met alle andere aardlagen maagdelijk jong. De bufferende werking van de kalkrijke schelpen is nog niet (zoals bij onze kustduinen) uitgelooft, wat de verzuring en vermesting voldoende tegengaat. Afgaande op dit substraat lijkt het havengebied dus op een zeer recent ontstane duinengordel met droge zandheuvelds in de hogere delen en natte duinpannes in de lagere delen. Gezien de schaarste van onze Belgische natuurlijke duinhabitats is het dus ook niet verwonderlijk dat er in het havengebied zo veel bijzonders te vinden is.

De aanwezigheid van zeldzame natuur was dus een cruciale factor in de ontwikkeling van het netwerk van ecologische infrastructuur. Maar dergelijke zeldzame natuur komt, gezien de verbinding met de rivier en het veelal opgespoten karakter van industriegebieden, ook in de meeste andere havens voor. Wat maakt de situatie in het Antwerpse dan zo speciaal in vergelijking met bijvoorbeeld de haven van Rotterdam? Het antwoord op die vraag is een speciaal beschermingsstatuut. Eind jaren 80 werd het Europese vogelrichtlijngebied 'Schorren en Polders van de Benedenschelde' door

Vlaanderen aangemeld bij Europa als een gebied van internationaal belang voor de instandhouding van een aantal (trek)vogelsoorten.

Aan dit statuut werd de eerste jaren echter geen gevolg gegeven. Het was een bescherming op papier die in de praktijk maar weinig betekende. Eind jaren 90, bij de start van de werken aan het Deurganckdok, werd zelfs geen rekening gehouden met in de werfzone broedende vogels. De maat was vol. Lokale actiegroepen, waaronder de voorloper van het huidige Natuurpunt Waasland, besloten juridische stappen te ondernemen. Met succes! De werken aan het nieuwe dok werden stilgelegd met torenhoge schadeclaims van de betrokken aannemers tot gevolg. De Vlaamse regering en de havenontwikkelaars moesten daardoor in sneltempo werk maken van een plan waarbij rekening werd gehouden met de aanwezige natuur in het haven(uitbreidings)gebied. De eerste natuurcompensaties voor Vlaanderen waren daarmee een feit. En dit niet enkel voor het verdwijnen van natuur door de havenuitbreiding, maar meteen ook terugwerkend voor het zogenaamde 'historische passief' waarbij de verloren natuur bij eerdere havenontwikkelingen ook in rekening werd gebracht. Over precedenten gesproken!

Een juridisch afdwingbare bescherming is dus een tweede belangrijke factor geweest in het succesverhaal van de natuur in de Antwerpse haven. De laatste en wellicht belangrijkste factor is de menselijke factor, die verschillende facetten omvat. Een eerste facet van die menselijke factor zijn de mensen die zich met hand en tand hebben verzet tegen de ontwikkeling van het havengebied waarbij geen rekening werd gehouden met de natuur. Zonder een aantal koppige dossierbijters die de nodige (natuur)kennis hadden bijeen geraapt om de lopende ontwikkelingen aan te vechten, was dit allemaal niet mogelijk geweest. Koppig verzet was hier dus een absolute troef.

Een tweede belangrijk facet is dat er in navolging van het Deurganckdok-dossier een klimaat was ontstaan van open dialoog. Geruggensteund door de juridische uitspraken schoof de natuursector immers mee aan de onderhandelingstafel aan waar beslist werd over verdere havenontwikkelingen. In de jaren nadien werd daardoor een wetenschappelijk en maatschappelijk onderbouwde visie uitgewerkt die rekening houdt met de noodzakelijke ruimte voor groen bij de verdere havenontwikkeling. Door de natuur te clusteren in een uithoek van het vogelrichtlijngebied werd een schaalvoordeel bekomen tegenover een scenario waarbij de natuur op versnipperde wijze verspreid lag over verschillende natuurgebieden rond de haven. Doordat de broedvogels geen grote afstanden moeten afleggen tussen nestplaats en voedselgebied kunnen meer jongen per koppel succesvol worden grootgebracht. Ook de Schelde, met haar voedselrijke slikken en schorren, zou er mee voor zorgen dat er een robuuste natuurkern ontstond die een duurzame instandhouding van de natuur verzekert. Door deze samenwerking groeide het vertrouwen tussen beide sectoren die van nature uit eerder elkaars tegengestelden waren.

Dankzij die open dialoog lag er nu wel een oplossing op tafel ten aanzien van de verplichtingen van de Europese vogelrichtlijn, maar dat betekende nog niet dat alle conflicten tussen natuur en haven definitief van de baan waren. In het havengebied waren er op beide oevers immers nog andere (al dan niet strikt) beschermde natuurwaarden die een oplossing vergden. Dat lag echter niet voor de hand. Voor de beschermde natuur in het havengebied kon echter een gelijkaardige strategie worden uitgewerkt als voor de beschermde natuur van het vogelrichtlijngebied: zorg voor een plaats waar de beschermde natuur zich ten volle kan ontwikkelen (en gezonde populaties kan opbouwen) zodat de rest van je (haven)gebied niet langer gebukt hoeft te gaan onder de beschermingsverplichtingen die aan die natuur gekoppeld zijn. De oplossing leek zo voor de hand liggend, maar voor veel havenbestuurders en bedrijven was dit toch een brug te ver: er zou immers aan natuurbescherming moeten worden gedaan in het havengebied zelf, en dat was onmogelijk!

Deze visie doordrukken, was vooral een kwestie van de juiste mensen op de juiste plaats, wat kan beschouwd worden als het derde facet van de menselijke factor. Zowel bij het Havenbedrijf

Antwerpen als bij de Maatschappij Linkerscheldeoever waren een aantal belangrijke figuren ervan overtuigd dat een netwerk van ecologische infrastructuur noodzakelijk was om uit de impasse te geraken. Vooral het argument dat instandhouding van de natuur in het EI ook zou leiden tot rechtszekerheid voor bedrijven in de rest van het havengebied is hierbij cruciaal gebleken.

Alvorens dit netwerk in 2014 ook effectief kon worden vastgelegd, was er nood aan een nieuw wettelijk kader. Tot op dat ogenblik was er immers geen vastgelegd (Vlaams) beleid dat de bescherming van soorten regelde. Enkel gebiedsgerichte natuurbescherming was reeds in voege. Opnieuw was het de koppigheid van enkele mensen met een duidelijke visie die ervoor gezorgd heeft dat er in 2009 een Soortenbesluit werd goedgekeurd. Hierbij is het merkwaardig dat niet alleen vanuit Natuurpunt, maar ook vanuit het Havenbedrijf en de Maatschappij druk werd uitgeoefend op het kabinet leefmilieu. Met de goedkeuring van het besluit kon ook eindelijk begonnen worden aan de opmaak van een Soortenbeschermingsprogramma (SBP) voor het Antwerpse havengebied. Dit gebeurde in nauw overleg met de bevoegde overheidsinstanties zoals het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, de afdeling Maritieme Toegang (AMT) en vertegenwoordigers van de privésector (VOKA en Alfaport). Vier jaar later rolde het SBP - 500 pagina's dik - van de pers, waarin voor 90 beschermde en havenspecifieke dier- en plantensoorten maatregelen werden voorgesteld in een netwerk van ecologische infrastructuur. Het was meteen ook het eerste SBP in Vlaanderen.

Nu, zowat 5 jaar later, staan we al een stuk verder, maar ligt er nog steeds een heleboel werk op de plank. Zo moet er bijvoorbeeld nog behoorlijk gewerkt worden aan het verder ontsnipperen van het netwerk met behulp van tunnels en geleidingswanden. Bovendien moeten alle partijen in het havengebied (van privébedrijven over leidingbeheerders en aannemers tot overheden) beter op de hoogte worden gebracht van het bestaan en het belang van dit netwerk. Er wordt dan ook naarstig gewerkt om een vervolg-SBP op te maken om ook die resterende maatregelen te kunnen nemen. Naar de toekomst toe hopen we zo een paradigmashift te kunnen teweegbrengen waarbij "Haven en natuur? Dat is om problemen vragen!" wordt vervangen door "Haven en natuur? Geen probleem!".

Die shift is er natuurlijk deels al, maar dan vooral bij de bevoegde administraties. Bij veel van de privébedrijven – maar lang niet allemaal - leeft nog steeds de schrik dat de aanwezigheid van een beschermde dier- of plantensoort wel eens de uitbreidingsplannen zou kunnen dwarsbomen. Eens het netwerk van ecologische infrastructuur zijn rol in de instandhouding van alle beschermde havenspecifieke soorten ten volle kan waarmaken, is er echter geen reden meer om schrik te hebben van die natuur. Al wat er dan aan beschermde natuur op bedrijfsterreinen voorkomt, kan dan immers als een surplus worden beschouwd op de reeds duurzame populaties in het EI en kan in principe zonder problemen "weg" (weliswaar wel rekening houdend met broedseizoenen e.d.)

Het meest inspirerende aan dit verhaal? Als een succesvolle soortenbescherming en natuurontwikkeling mogelijk is in een zwaar industrieel gebied zoals dat van de Antwerpse haven, kan het overal. Waar een wil is, is er immers altijd een weg!