Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME
DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van de startbeslissing van het complex project 'Oostelijke Verbinding'

Voor de realisatie van het Haventracé oost wordt een complex project 'Oostelijke Verbinding' opgestart. In de startbeslissing worden de verschillende doelstellingen inzake infrastructuurbouw, leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid en maximale co-creatie verankerd. In de bijgevoegde procesnota wordt de aanpak van de onderzoeksfase omschreven.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De startbeslissing van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' start het proces om op een geïntegreerde manier onderzoek te doen richting besluitvorming (Voorkeursbesluit) over het oostelijk traject van het Haventracé. De aanleiding van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' is het beleidsvoornemen inzake het Haventracé, onderdeel van het Toekomstverbond (15 maart 2017).
De opdracht werd gegeven door de bevoegde Vlaams Minister aan de voorzitter van de werkbank (15 december 2017) en verduidelijkt in de mededeling van de bevoegde Vlaams Minister aan de Vlaamse Regering (29 mei 2020).
Gezien de focus op autowegen infrastructuur is het van belang de realisatie ervan te linken aan een reeks andere doelstellingen (leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid) zodat de potentiële negatieve impact op de omgeving pro-actief, geïntegreerd en gebiedsgericht kan aangepakt worden (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan). De uitwerking van deze opgave is bovendien gevat door een aantal ruimtelijk samenhangende infrastructuurprojecten voor duurzame modi (de Tweede Spoortoegang tot de haven van Antwerpen, de leidingstraat Antwerpen-Geleen en de hoogwaardige openbaar vervoersas langsheen de E313).

In het Vlaams Regeerakkoord en in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken zijn verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit opgenomen, die zich vertalen door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode (naast al deze die al vervat zijn in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma)). Het Toekomstverbond, afgesloten in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding, wordt volledig (Oosterweel, Haventracé, overkappingen, modal shift, …) uitgevoerd en blijft een belangrijk speerpunt van de Vlaamse Regering om de economische motor van Vlaanderen te versterken. Daarbij blijven we inzetten op een goede

constructieve samenwerking met de verschillende partners, administraties, overheden en de maatschappelijke actoren.

In het Vlaams regeerakkoord wordt aangegeven dat geïntegreerde gebiedsontwikkeling de motor is om de ruimtelijke transformatie te realiseren. We maken werk van gezamenlijke gebiedsprogramma's hand in hand met grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten die hiervoor een hefboom vormen. Het betreft omgevingsopgaven zoals een infrastructuurproject, woon- en werkontwikkelingen, klimaatbuffering, biodiversiteit, hernieuwbare energie,..
Bij elke ontwikkeling moet er aandacht zijn voor omgevingskwaliteit, mobiliteit, openbare ruimte en groenblauwe verbindingen en zuinig en efficiënt ruimtegebruik waarbij verharding beperkt wordt. Het regeerakkoord bevat daarnaast relevante doelstellingen met betrekking tot natuurrealisatie, bijkomende bossen, milderen van klimaat verandering, koolstofopslag..

In de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) formuleert de Vlaamse Regering doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren.

Het complex project 'Oostelijke Verbinding' zal vanuit de doelstellingen van het regeerakkoord , de strategische doelstellingen van het BRV en kernkwaliteiten specifiek mee inzetten op het vrijwaren van inname open ruimte, ontharden en het herstellen van open ruimte verbindingen (groenblauwe netwerken). Bij ruimtelijke interventies in functie van de verkeersinfrastructuur en het verbeteren en versterken van de omgevingskwaliteit wordt uitgegaan van de kwaliteiten en karakteristieken van het erfgoed en landschap, ecologische samenhang en biodiversiteit, klimaatbestendigheid en wordt een maximale ontharding nagestreefd.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De keuze om voor het oostelijk traject van het Haventracé een Complex Project te starten werd door de bevoegde Vlaams Minister Peeters medegedeeld aan de Vlaamse Regering op 29 mei 2020 (MED 20202905 MED 0164-1 Haventracé - mededeling).

Het Haventracé maakt, samen met de Oosterweelverbinding, de herinrichting (en overkapping) van de R1 en het nastreven van een modal split 50/50, deel uit van het Toekomstverbond, afgesloten op 15 maart 2017 tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, met als doel een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio.

Minister Demir heeft recent ook het bosuitbreidingsplan 'Meer bos in Vlaanderen' goedgekeurd. Het plan heeft tot doel om partnerschappen te creëren in functie van meer bosuitbreiding. Focus ligt dan op de uitbreiding van bestaande boscomplexen, het versterken van de valleien via een groenblauwe dooradering, verbindingen tussen kleinere of geïsoleerde bossen, stadsrandbossen en lokale bossen/bosjes (zowel nabij plattelandskernen als in suburbane gemeenten). Prioritair in groene bestemmingen te realiseren, maar niet uitsluitend. De ambitie voor 2024 is duidelijk, maar de doorkijk naar 10.000 hectare extra bos tegen 2030 is dat ook. Daarom worden ook grotere bebossingsprojecten voorbereid, waarbij een afweging tussen verschillende functies van ruimtelijke bestemmingen in een gebiedsvisie worden uitgewerkt.

2. INHOUD

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 en het uitvoeringsbesluit van 12 december 2014 is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht. De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn

gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit.

De startbeslissing (zie bijlage) is het concreet engagement van één van de bevoegde overheden, in dit geval de Vlaamse Regering, om een proces op te starten. Uit de startbeslissing vloeien geen rechten of plichten voort voor derden. En aan de startbeslissing is geen (voorafname op de) goedkeuring van het project of de oplossingsrichting gekoppeld. De startbeslissing is als engagement bindend voor de actoren die er in zijn opgenomen. Het mandateert de actoren om een rol op te nemen in de proces-structuur. De startbeslissing geeft aan hoe zal worden samengewerkt met de betrokken actoren.

De startbeslissing is ook een publiek document. De inhoud wordt actief naar actoren en belanghebbenden gecommuniceerd. Aan de startbeslissing wordt een (eveneens openbare) procesnota toegevoegd (zie bijlage). De procesnota is een document met als doelstelling te informeren over nut en doel van het project en over de procesaanpak. Door het publiek karakter van de procesnota verhoogt de transparantie van het proces. De procesnota is, in tegenstelling tot de startbeslissing, een dynamisch document dat in de loop van het proces regelmatig geactualiseerd wordt op basis van nieuwe inzichten of een gewijzigde omgevingscontext.

Samengevat geeft voorliggende startbeslissing groen licht voor de onderzoeksfase waar het de bedoeling is om de beste oplossing te filteren uit de mogelijke alternatieven. Daarvoor worden de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen. De beste oplossing wordt uiteindelijk neergeschreven in het voorkeursbesluit. Dit voorkeursbesluit kan, anders dan voorliggende startbeslissing, desgevallend een wijziging of zelfs herroeping van eerdere beslissingen van de Vlaamse Regering inhouden.

Het Complex Project heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren in functie van de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden.

Het doel van de onderzoeksfase is evenwel niet enkel om te komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid …), maar om ook de kansrijke opties na te gaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi. Een andere algemene doelstelling is ook om mogelijkheden en randvoorwaarden te verkennen en te onderzoeken inzake een ruimtelijk (landschaps-)concept en vervolgens een substantiële bijdrage leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten oosten van Antwerpen.

Het betreft volgende infrastructuurprojecten:

- de optimalisatie van de A12 en de realisatie van de Nx;
- een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19;
- de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1)
- tramlijn gebundeld met de E313

Het Complex Project wenst in de onderzoeksfase eerste te komen tot een geïntegreerde gebiedsvisie als kader voor het formuleren van concrete projecten die leiden tot kwalitatieve verbetering van de omgevingskwaliteit en klimaatmaatregelen in het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen. De te realiseren infrastructuurprojecten zijn structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam te versterken en klimaatrobuust uit te bouwen.

De geïntegreerde oplossingen voor het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' omvatten een pakket maatregelen en ingrepen die de omgevingskwaliteit in de brede regio verbeteren, onder meer leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en de verkeersleefbaarheid van woongebieden, de spreiding van

het verkeer over het onderliggende wegennet, de verkeersveiligheid, de lokale en bovenlokale mobiliteit (niet limitatief).

De doelstelling inzake klimaat gaat over het inzetten op een klimaatrobuuste ruimtelijke ordening: de opvang en opslag van CO2 emissies door de creatie van een aaneengesloten en robuuste klimaatbossengordel en het ontharden van bebouwde ruimte om ook de bodem in te zetten in functie van klimaatoplossingen.

We streven naar een maximale co-creatie om de bovenstaande doelstellingen gebiedsgericht en geïntegreerd vorm te geven, in nauwe samenwerking met de lokale besturen, maatschappelijk middenveld, burgerbewegingen,...

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Een startbeslissing in het kader van artikel 7, §1, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten is een beslissing op krachtlijnen, die voorafgaat aan een definitieve beslissing, in casu het voorkeursbesluit. Overeenkomstig artikel 15, §2, 4°, en artikel 6, §5, van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole en -opmaak is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting dan ook niet vereist.

B. ESR-TOETS

De proces- en onderzoekskosten worden opgenomen in de Vlaamse begroting.
Het in de procesnota voorziene studiewerk van de onderzoeksfase wordt volledig bekostigd door het Agentschap Wegen en Verkeer.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De goedkeuring van de startbeslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Met de goedkeuring van de startbeslissing kan de onderzoeksfase van start gaan. De eerste formele stap in die onderzoeksfase heeft betrekking op de alternatievenonderzoeksnota. Daarin worden de verschillende alternatieve oplossingen voor de doelstellingen van het complex project en de scope van het geïntegreerd onderzoek (incl. MER) beschreven. Er is nog een vertaalslag nodig om te komen van de in de startbeslissing opgenomen doelstellingen tot de te onderzoeken alternatieven. Vandaar dat na de validatie van de startbeslissing er ingezet wordt op de 'ambitiefase'. Op die manier kan een breed draagvlak opgebouwd worden m.b.t. de inhoud van het complex project.

De alternatievenonderzoeksnota zal vervolgens in publieke raadpleging gaan, parallel met de adviesronde. Na verwerking van de inspraak kan het geïntegreerd onderzoek van start gaan. De onderzoeksfase wordt afgerond met een voorkeursbesluit, dat motiveert welk alternatief gekozen

werd. Er wordt een adviesronde en een openbaar onderzoek georganiseerd over het voorkeursbesluit. In de daaropvolgende uitwerkingsfase worden verschillende projectbesluiten opgemaakt, die tegelijk de herbestemmingen vastleggen evenals de noodzakelijke vergunningen, machtigingen en toelatingen om de werken te kunnen starten.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde startbeslissing van het complex project 'Oostelijke verbinding' in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten;

2. de ter zake bevoegde ministers te gelasten met de uitvoering van voornoemde startbeslissing;

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS