

Voorstel van Procesnota – Complex Project Oostelijke Verbinding

Opzet van de procesnota

Voorliggende procesnota ondersteunt de startbeslissing van het project **Oostelijke Verbinding** in het kader van het decreet complexe projecten.

De procesnota is een informatief document, geen beslissingsinstrument. De doelstelling van de nota is:

- Het verschaffen van informatie aan alle betrokken stakeholders, adviesinstanties, burgers, actiegroepen,.. over de aanpak van het project.
- Duidelijk weergeven hoe en wanneer inspraak kan worden geleverd, op welke plaatsen de informatie digitaal en analoog beschikbaar is en op welke wijze participatie wordt georganiseerd.

De procesnota is een evolutief document dat tijdens de loop van het proces steeds geactualiseerd wordt. Zo blijft iedereen op de hoogte van de meest recente stand van zaken van het project. De procesnota is continu raadpleegbaar op de website www.complexeprojecten.be.

De partners engageren zich voor een kwalitatieve invulling van de acties uit de procesnota, maar de niet uitvoering of laattijdigheid creëren geen rechtsgrond voor latere procedures. Het voorkeurs- en projectbesluit zijn wel beslissingen die rechtsgevolgen creëren.

Hoofdstuk 1: Projectdoelstellingen

Doel van het project wordt inhoudelijk omschreven. Dit is een letterlijke overname uit de startbeslissing.

Om de ambities op vlak van mobiliteit, leefbaarheid, klimaat en omgevingskwaliteit te kunnen vertalen naar een concreet programma is een geïntegreerde en gebiedsgerichte aanpak nodig. De scope is breder dan louter het verkeerskundige en infrastructurele.

Het Complex Project heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren met het oog op 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 Complex Project zal in de onderzoeksfase 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 en ecologische 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, een breed scala aan burgerbewegingen, individuele burgers...

Hoofdstuk 2: Voorstel van aanpak onderzoeksfase

2.1 Voorafgaand onderzoek

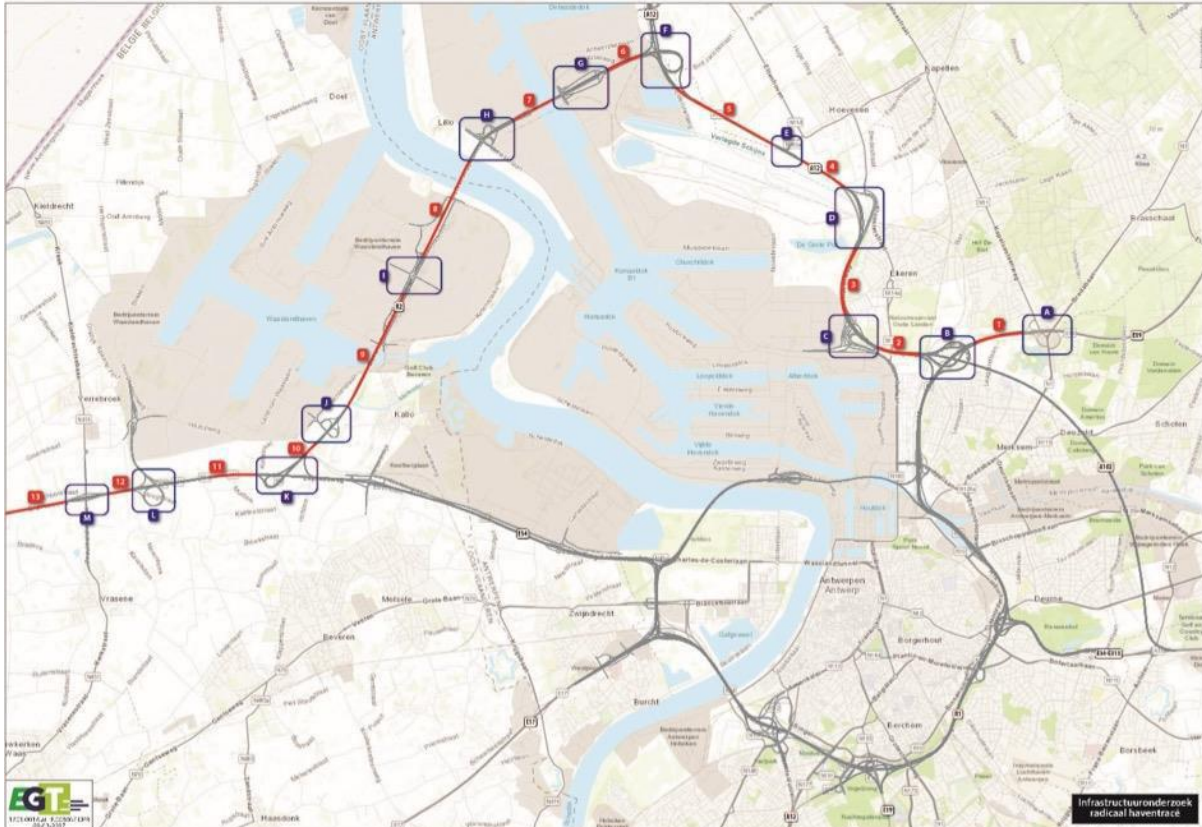
2.1.1 Infrastructuuranalyse Haventracé (2018)

Na de beslissingen in het kader van het Toekomstverbond voerde BAM (nu Lantis) een verkennend infrastructuuronderzoek uit voor het Haventracé, exclusief de A102. Het onderzoek betreft een potentieel-analyse en had tot doel na te gaan in welke mate de bestaande infrastructuur kan benut worden voor het Haventracé, exclusief A102, en welke knelpunten er vervolgens optreden. De analyse vertrok vanuit de aanname van een maximale benutting van de capaciteit van de Liefkenshoektunnel (2 x 2 rijstroken – 4.400 pae/uur) voor doorgaand en havengerelateerd verkeer. Zo werden de potentiële verkeersstromen bepaald voor de bestaande infrastructuur in de zone E34 West – R2 – A12 Noord.

Op basis van deze analyse zien we waar zich in dit scenario knelpunten kunnen voordoen vertrekkende van een maximale benutting van de capaciteit van de Liefkenshoektunnel. De analyse geeft eveneens inzicht in mogelijke projecten om deze knelpunten aan te pakken. Hierbij werd een afweging gemaakt van een mogelijke clustering vanuit volgende uitgangspunten:

- Het wegwerken van belangrijke bottlenecks op de bestaande infrastructuur;

- Het waarborgen van de bereikbaarheid van de haven;
- De samenhang met andere projecten, zowel vanwege de mogelijkheid van minder hinder en bereikbaarheid (bijv. de beschikbaarheid van Oosterweel en de Oosterweelknoop biedt alternatieve routes voor de bereikbaarheid van de haven), als de noodzakelijke afstemming op scope en beleidstraject.



De infrastructuuranalyse gaf zo uitzicht op prioritaire uitwerking van de optimalisatie en structuurverbetering op het traject tussen de E34-West en de E19-Noord. Hiertoe behoort de optimalisatie van de E34, inclusief aansluiting met de R2, de Tweede Tijsmanstunnel en de aansluiting van de A12 met de E19.

2.1.2 Verkeersonderzoek (2019)

Het verkeersonderzoek staft het nut en de noodzaak van het Haventracé. Het Haventracé draagt aanzienlijk bij aan de gewenste evenwichtige spreiding van het verkeer over de drie Scheldekrusingen. Dat doet het door zoveel mogelijk doorgaand en havengerelateerd verkeer om de stad te leiden via de R2 door middel van de uitbouw van een infrastructureel versterkte R2 en verkeerssturing (gedifferentieerde tol).

Uit de verkeersmodellering van verschillende scenario's, met en zonder de realisatie van de A102, blijken de onderlinge verschillen in verkeersintensiteiten beperkt en niet doorslaggevend in de

vertaling naar het benodigd aantal rijstroken ter hoogte van de segmenten Tijsmanstunnel en E34-West¹. Er is dus geen risico op een wederzijdse afhankelijkheid: de toekomstige configuratie van de segmenten E34-West tot en met de Tijsmanstunnel zal niet bepaald worden door de verdere uitwerking van het Haventracé. Beide projecten zijn bovendien voldoende robuust om, naar de voorziene functie, ook als schakels te dienen in het gehele Haventracé: ze kunnen los staan van het verder onderzoek met betrekking tot A12-A102-Nx-E313. Deze projecten kunnen verder ontworpen en uitgevoerd worden, zodat ze op hun beurt kunnen bijdragen tot het optimaal functioneren van het Haventracé.

Het verkeersonderzoek toont wel de samenhang aan tussen de A12 en A102. Het inschakelen van de A102 in het volledige Haventracé voedt de A12 in functie van het geleiden van doorgaand verkeer naar de R2, in die mate dat noodzakelijke aanpassingen aan de A12 en het knooppunt met de E19 verdere overweging vergen. Ook de problematiek van de E313 (van de R1 en tot en met de verkeerswisselaar te Ranst) en de Nx (een nieuwe verbinding tussen Stabroek en de Havenweg ten noorden van Antwerpen) hangen samen met het Haventracé. Deze projecten worden voorlopig verder samen onderzocht aangezien uit de huidige inzichten blijkt dat hier wel wederzijdse afhankelijkheid bestaat: de A102 heeft een impact op of veronderstelt aanpassingen aan de desbetreffende verkeersassen en knooppunten.

2.2 Voorgenomen onderzoek

De onderzoeksfase van dit Complex Project zal antwoord moeten bieden aan vragen vanuit drie strategische perspectieven:

1. De rol van het Oostelijk Haventracé in het verbeteren van de verkeerstructuur in de Antwerpse regio en de bijdrage van het Oostelijk Haventracé in het realiseren van de modal shift
2. De bundeling van weg-infrastructuur met infrastructuur voor duurzame mobiliteit
3. De integratie van het Oostelijk Haventracé in een gebiedsvisie op verbetering van de omgevingskwaliteit en inspelend op de uitdagingen inzake klimaat.

Bij de start van de onderzoeksfase worden deze perspectieven verder uitgewerkt tot ambities van het Complex Project. Dan zal er verdere uitwerking worden gegeven aan de algemene doelstellingen in functie van de concretere uitwerking van een onderzoeksprogramma voor het Complex Project. Die ambitiefase houdt verder overleg in met stakeholders en (mogelijke) partners,

Vanuit het verkennend traject kunnen, niet-limitatief, reeds volgende deelonderzoeken, in functie van de drie strategische vragen, meegegeven worden:

¹ Bijkomende analyses worden bij de verdere uitwerking van de projecten nog uitgevoerd om te bepalen wat extra nodig is om weefbewegingen veilig en vlot op te vangen en of er extra rijstroken in functie van calamiteiten moeten worden voorzien. In het bijzonder voor de Tijsmantunnel impliceert dit verder onderzoek om te bepalen welke eisen aan de robuustheid van de te bouwen tunnel gesteld moeten worden om calamiteiten op te vangen in situaties waar havenverkeer moet omrijden via de Tijsmanstunnel.

Doorwerking onderzoeksvragen en onderzoekskader

De onderzoeksvragen en het onderzoekskader uit de beleidscontext en ruimtelijk samenhangende projecten werkt door in het onderzoeksprogramma (zie 2.1.1, 2.1.2 en 2.3).

Bijkomend verkeersonderzoek

Uit het reeds gevoerde verkeersonderzoek bleek voor het oostelijk traject van het Haventracé de noodzaak aan bijkomend onderzoek over de A12-Noord, de Nx en de nieuwe verbinding A102 (tussen de E19 en E313) in functie van het verder bepalen van de capaciteits- en ontwerpeisen voor deze verbindingen. Verder wordt er in de onderzoeksfase van het Complex Project afstemming nagestreefd met het verkeersonderzoek voor het overkoepelende Haventracé, dit met betrekking tot de rol en de mogelijkheden/effecten van de A12/A102, zowel in het raam van een robuust ringsysteem als in afstemming met het onderliggend wegennet en het hoofdwegennet op Vlaams niveau.

De nood aan bijkomend onderzoek naar de gevolgen van het Haventracé voor het ruimere net van hoofd- en primaire wegen en onderliggende wegen rijst weliswaar voor het volledige Haventracé. Maar in het bijzonder is aanvullend onderzoek nodig voor het oostelijk traject van de A12 - Noord en de nieuwe verbinding A102 (tussen de E19 en E313). Dit geldt in zekere mate ook voor de A12 en de hieraan gekoppelde Nx. Aandacht moet gaan naar de regionale ontsluitingen en de relatie met het onderliggende wegennet. Het ontwerp Routeplan 2030 biedt hier op hoofdlijnen houvast: verbeteren van regionale aansluitingen, verbeteringen voor de verkeersleefbaarheid en -veiligheid van de omliggende woonkernen.

De verkeersmodellering moet verder verfijnd worden om exacter de rol en mogelijkheden/effecten van de A102 te bepalen. Dit geldt voor de vaststelling dat de capaciteit die vrijkomt op de R1 (omwille van het verkeer dat verplaatst wordt naar de A102) verkeer aantrekt uit het onderliggende wegennet en vanuit Brussel. Er dient onderzocht te worden of en hoe de vrijgekomen 'capaciteit' op het onderliggende wegennet (omwille van het verschuiven van verkeersstromen naar het hoofdwegennet) een duurzamere en verkeersveilige invulling krijgt om te vermijden dat er nieuwe verplaatsingen worden aangetrokken. Verder moet onderzocht worden welke effecten welke de voor- en nadelen op vlak van leefbaarheid en omgeving dit met zich mee brengt op het onderliggend wegennet, met als uitgangspunt op zoek te gaan naar meerwaarde.

Op het overkoepelende niveau vraagt dit een aanpak met duidelijke afstemming met de overige projecten van het Toekomstverbond (het regionaal mobiliteitsplan, de robuustheid van de ringstructuren en het bewaken van de gewenste evenwichtige spreiding van het verkeer over de drie Scheldekruisingen) en een blik op de ruimere omgeving (verkeerseffecten op de hoofdwegen en het onderliggende wegennet). Dit zal een doorrekening vragen van effecten op zowel het hoofdwegennet, Vlaanderen breed, als op het onderliggend wegennet.

Verder onderzoek is nodig om de betekenis, ligging en ontwerpeisen van de gewenste verkeersinfrastructuur van de oostelijke segmenten van het Haventracé te omschrijven en keuzes te maken.

Verkennen van randvoorwaarden en mogelijkheden op vlak van omgevingskwaliteit en klimaatacties

Er wordt onderzoek gevoerd naar de mogelijkheden om de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied van het Haventracé te verbeteren. Om in de omgeving van de verkeersinfrastructuur de verkeersleefbaarheid in het gebied te verbeteren, dit in relatie tot het programma van het Oostelijk Haventracé en met de infrastructuur voor duurzame transportmodi, daar waar er een ruimtelijke interferentie is.

In het gebied ten oosten van Antwerpen gaan we op zoek naar ruimtelijke acties die tegemoet kunnen komen aan de uitdagingen inzake klimaat, waarbij we focussen op acties die tevens een meerwaarde hebben inzake natuur en bos (zowel in een open ruimte context als inzake stedelijke natuurkwaliteit), recreatie,....

In functie van het overkoepelend kader inzake mobiliteit

In de onderzoeksfase wordt de samenhang bekeken met een flankerend mobiliteitsprogramma met o.a. sturende maatregelen (zoals gedifferentieerde tolheffing). Ook algemene maatregelen die kaderen binnen de modal shift doelstellingen voor personen- en goederenverkeer worden samen bekeken (zoals het aanbieden van duurzame alternatieve vervoersmodi of een duurzamer parkeerbeleid). Deze kunnen het functioneren van het (Oostelijk) Haventracé ondersteunen en het is van belang deze inzichten en gevolgen te kennen.

Het Haventracé zal bijdragen aan het opvangen van doorgaand verkeer op het hoger wegennet en de bereikbaarheid van de haven op beide Scheldeoeveren waarborgen. In de onderzoeksfase moet daarom in beeld gebracht worden hoe de uitwerking van het programma van het Oostelijk Haventracé kan bijdragen aan de realisatie van de gewenste modal shift (in samenhang met de uitwerking van het programma van de Vervoerregio Antwerpen).

In de alternatievenonderzoeksnota zal een gedetailleerde beschrijving van het mobiliteitsonderzoek opgenomen worden.

Aanvullende inzichten

Uit de besprekingen tijdens de werkbank kwam een duidelijke maatschappelijke vraag naar voor over de financiële aspecten van deze projecten². Dit zal worden opgenomen in het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten, als onderdeel van het geïntegreerd onderzoek. Ook de afweging over de uitvoeringstechniek hangt hiermee samen.

² Het is van belang om steeds kwalitatief te evalueren, volgens verschillende afwegingen hoe en in welke mate de inzet van de budgettaire middelen bijdraagt tot de doelstellingen van het Haventracé. Deze doelstellingen zijn ruimer dan het verkeerspotentieel want het betreft een geïntegreerde project inzake mobiliteit (verkeers-) leefbaarheid en omgevingskwaliteit.

Geïntegreerde gebiedsvisie en ontwerpend onderzoek

Dit Complex Project heeft de wens om in de onderzoeksfase te komen tot **een geïntegreerde gebiedsvisie** als kader voor het formuleren van concrete investeringsprojecten en projecten die leiden tot kwalitatieve meerwaarde in het gebied van het oostelijk Haventracé, cf. de drie strategische vragen, en de projecten waarvan de ruimtelijke afstemming wordt onderzocht (de infrastructuur voor de duurzame transportmodi).

Voor wat het infrastructurele programma betreft zal op het niveau van de onderzoeksfase een **ontwerpend onderzoek** gevoerd worden naar enerzijds het mogelijke wegenontwerp (met alternatieven en varianten) en de aansluiting van dit wegenontwerp bij de bestaande hoofdwegenstructuur en het onderliggende wegennet. Naast het zoeken naar mogelijkheden om de omgevingskwaliteit, (verkeers-)leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren in het gebied, onderzoeken we ook de impact van deze structurerende verkeersinfrastructuren en de mogelijkheden om deze impact te voorkomen of te milderen en de samenhangende klimaatacties.

Alternatieven, afstemming en afweging

Het geheel van de bovenstaande onderzoekslijnen convergeert in de opmaak van mogelijke toekomstschetsen voor het samenhangend geheel van het oostelijk traject van Haventracé, de infrastructuren voor duurzame transportmodi en omgeving. De werkwijze is een **integreend participatief ontwerpend onderzoek**. De toekomstschetsen verkennen de **ambities** van de brede **infrastructuur-, mobiliteits- en gebiedsopgave** en **geven zicht op concrete uitvoeringsprojecten**.

In het kader van de alternatievenonderzoeksnota vormen deze toekomstschetsen van verschillende oplossingen het startpunt van het geïntegreerd onderzoek. Het onderzoek zal in de onderzoeksfase het project met al de voorgestelde alternatieven beoordelen op strategisch niveau. Dit betekent dat in de huidige fase de invulling van de terreinen nog niet op detailniveau wordt onderzocht, maar het onderzoek kijkt wel door naar mogelijke interventies en concrete uitvoeringsprojecten.

Het doel van het onderzoek is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Bij de start van de onderzoeksfase wordt de alternatievenonderzoeksnota opgemaakt. Deze nota geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het complexe project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. De nota beschrijft welke alternatieven er mogelijk zijn en hoe de effecten van het complexe project zullen onderzocht worden. Uit de inspraak op de alternatievenonderzoeksnota kunnen bijkomende alternatieven voortkomen.

De alternatievenonderzoeksnota zorgt ervoor dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. Het is van belang gedurende de opmaak van de studies op regelmatige basis de voortgang na te gaan en de afstemming tussen de verschillende studies te verzekeren.

Diverse projecten worden omwille van de ruimtelijke interferentie in samenhang onderzocht, eerst op het overkoepelde niveau van de geïntegreerde gebiedsvisie en dan op het niveau van de verschillende deelgebieden m.b.t. het verder ontwerpend onderzoek van kansrijke alternatieven. We streven hier integratie na: een integraal ontwerp. Voor sommige projecten zal rekening gehouden moeten worden met de reeds gevoerde besluitvorming. Deze projecten vormen randvoorwaarden

en hier streven we afstemming na (overeenstemming in ontwikkeling, vermijden van wederzijdse of eenzijdige afhankelijkheid/uitsluiting).

Geografische afbakening van het Complex Project

De geografische afbakening vertrekt vanuit het oostelijk traject van het Haventracé, wat in de lengte als volgt omschreven wordt: *“Het betreft zowel de A12 tot de E313 (respectievelijk vanaf de Nederlandse grens tot en met de verkeerswisselaar in Ranst) inclusief de Nx en A102, alsook de E313 van de R1 tot aan de verkeerswisselaar in Ranst”*.

In de breedte wordt de geografische afbakening door twee aspecten bepaald. Ten eerste de breedte van de infrastructurale ingrepen. Deze is zo breed als de ruimte nodig voor de projecten inzake de bundeling met zowel lijninfrastructuur voor andere duurzame modi (leidingstraat, tweede spoortogang en hoogwaardige openbaar vervoersas) en de samenhangende overige maatregelen voor de realisatie van de modal shift (fiets- en voetgangersnetwerken, overstap- en mobipunten). Ten tweede de ruimte die nodig is voor samenhangende ingrepen en aanvullende maatregelen op het vlak van het verbeteren van de leefbaarheid, omgevingskwaliteit, ontharding, blauwgroene netwerken, landschapsherstel en landschapsbouw, behoud van groene (landbouw)ruimte, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, herstel en ontwikkeling van open ruimteverbindingen en ecologische netwerken, interventies om de klimaatrobustheid van het gebied te verhogen in relatie tot de ingrepen op vlak van verkeersinfrastructuur.

Wanneer in de onderzoeksfase een geïntegreerde gebiedsvisie uitgewerkt wordt, als kader voor de afweging en besluitvorming voor het voorkeursbesluit, dan zal het geografische bereik van deze visie het geheel beslaan van een infrastructuurbundel (waarvan de breedte afhankelijk is van de specifieke deelzone) en een verzameling van interventies in de omgeving, zijnde op andere vlakken (punctueel, in netwerken of deelgebieden).

Het studiegebied voor deze geïntegreerde gebiedsvisie wordt gevormd door de omhullende van de hierboven beschreven geografische afbakening van het geheel van mogelijke interventies.

2.3 Mogelijke knelpunten/risico-analyse

De knelpunten van het proces worden tijdens de ambitiefase I ingeschat. Dit gaat over welke onzekerheden het proces kunnen bedreigen. Parellel aan de ambitiefase wordt met sleutelactoren een reeks sessies georganiseerd om de risico's in te schatten en beheermaatregelen uit te werken zodat het proces robuuster wordt. De beheersmaatregelen en acties om aan de knelpunten tegemoet te komen worden opgesteld en teruggekoppeld naar de (regionale) werkbank. In een latere fase kunnen de voorgestelde acties worden geëvalueerd.

Hoofdstuk 3. Actoren en belanghebbenden

3.1 Overzicht van de actoren en belanghebbenden

Onderstaande opsomming geeft een voorlopig overzicht van de betrokken actoren en belanghebbenden in het kader van het Havenraccé. Deze hebben allen een rol en/of belang in de uitwerking en uitvoering van het project. Het betreft zowel bestuurlijke actoren die een beslissende of adviserende rol hebben als maatschappelijke groepen die een invloed van het project kunnen ondervinden. De opsomming dient om deze betrokken actoren en belanghebbenden zichtbaar te maken, zodat ook aanvulling mogelijk is. Verder dient het overzicht om hen een plaats te geven in het model van overleg en participatie. De informatie vanwege en de inzichten van de actoren zullen verder worden aangevuld in de ambitiefase van het complex project. De uitbreiding van de meervoudigheid van het complex project noodzaakt deze verbreding en actualisatie.

In wat volgt wordt een eerste inschatting van de betrokken actoren opgenomen. Dit kan later, na de ambitiefase, worden aangevuld.

3.1.1 Betrokken beleidsactoren en adviesinstanties

Vlaams niveau

- Departement Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Agentschap Innoveren en Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Departement MOW, afdeling Beleid
- Departement MOW, afdeling Maritieme Toegang
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
- Team Vlaams Bouwmeester
- Vlaamse Landmaatschappij
- De Vlaamse Waterweg (Scheepvaart + Waterwegen en Zeekanaal)
- Toerisme Vlaanderen
- VITO
- Lantis

Infrastructuurbeheerders en aanbieders van bovenlokale openbare diensten

- Infrabel
- Elia
- De Lijn
- NMBS

- Aquafin
- Pidpa, De Watergroep
- Fluxys
- Fluvius
- Haven van Antwerpen

Lokaal en Provinciaal Niveau

- Vervoerregioraad Antwerpen
- Provinciebestuur Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM)
- Stadsbestuur Antwerpen en districtsbesturen. Gemeentebesturen Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Schilde, Wijnegem, Ranst en Wommelgem
- Polders en Wateringen: Polder van Stabroek, Polder van Ettenhoven en Muisbroek, Polder van Noordland

Grensoverschrijdend

- Provincie Noord-Brabant (Nederland)
- Rijkswaterstaat (wegbeheerder A4)

3.1.2 Belangengroeperingen/adviesraden/burgers

Fietsersbond (Kapellen, ...), Voetgangersbeweging, Bond van TreinTramBusgebruikers, Natuurpunt (Antwerpen Noord, Antwerpen Stad, Schijnvallei), Boerenbond, Red de Voorkempen, stRatengeneraal, Ringland, Lenora (Burgerinitiatief leefbare Noordrand), Gruunrant, Werkgroep Snelweg, vzw Vooruitkensheide, Wijkvereniging De List, Comité site Ruggenveld, Bolse en Consensusgroep, Ademloos, Bewonersgroep HagelbergKapel, Bewonersgroep Muggellei, Bewonersgroep Rond Punt, Actiecomité Red de Keer, Wijkvereniging De List, Werkgroep Park Groot Schijn, Actiegroep Rivierenhof, Werkgroep Leef-Omgeving Rivierenhof, Transitie Ekeren, nx Infogroep, NixNx, Merksem Leefbaar, VOKA en Alfaport, UNIZO, Boerenbond,, Nijverheidskring Merksem-Deurne-Schoten, Koepel Organisatie Bedrijven Antwerpen Noord (KOBRA), Luithaven vzw.

3.2 Analyse van de standpunten van actoren en belanghebbenden van het Haventracé

Op basis van de opdracht gegeven door de Vlaamse Regering, een bevraging en de bespreking die hieraan gegeven werd in de werkbank (2018) werd een visie gevormd over de doelstellingen bij de uitwerking van het Haventracé (zie bijlage). In de ambitiefase worden standpunten verder aangevuld en geactualiseerd.

Hoofdstuk 4 Procesorganisatie en aanpak participatie en communicatie

4.1 Voorstel voor procesorganisatie

De procesorganisatie werd concreet uitgetekend en geactualiseerd op basis van de opstart van de onderzoeksfase. Deze is voorlopig in die zin dat de structuur/samenstelling naargelang het verder verloop van het proces steeds kan worden aangepast of gewijzigd.

Het **team complexe projecten** zal het Complex Project Oostelijke Verbinding intensief opvolgen en procesmatig begeleiden.

De Vlaamse overheid is volgens artikel 6§1 van het decreet complexe projecten van 24 april 2014 bevoegd voor het nemen van de startbeslissing. Het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen neemt na de startbeslissing de coördinerende en uitvoerende rol in de verdere uitwerking van het complex project op zich en is aangeduid als de projectleider. Zij doet dit samen met het Departement Omgeving.

De Administratie Wegen en Verkeer (Antwerpen) bouwt samen met het departement Omgeving een **multidisciplinair projectteam** uit. Dit projectteam is vast samengesteld uit het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen, het Departement Omgeving, de procesbegeleiding van het Haventracé en de voorzitter en co-voorzitter van de Werkbank, het studieteam van het opdrachtnemend bureau, de vertegenwoordiger van het team complexe projecten en wordt facultatief aangevuld met experts. Het multidisciplinair projectteam kan uitgebreid worden met stakeholders die in het verder procesverloop partners worden in de onderzoeksfase van het Complex Project (zoals De Lijn, Infrabel, de provincie Antwerpen,...).

De **procesbegeleider, de Antwerpse Gouverneur Cathy Berx**, maakt er deel van uit. Het multidisciplinair projectteam is de groep die alle fases van het Complex Project doorloopt en coördineert. Het projectteam is verantwoordelijk voor het realiseren van de onderzoeksfase binnen de randvoorwaarden van tijd, budget, scope en capaciteit. Het projectteam bereidt hiertoe de nodige overlegmomenten en beslissingen voor. De aansturing en opvolging van studies, het leveren van inhoudelijke bijdragen, de projectcontrole en dergelijke meer, behoren tot de taken van het dagelijks bestuur.

Het projectteam verzorgt de dagelijkse werking en is het eerste aanspreekpunt voor de verschillende betrokken actoren. Door middel van een regelmatige actualisatie van de procesnota wordt er duidelijkheid gegeven over de gerichte aanpak van het proces. Een procesverantwoordelijke neemt de dagelijks opvolging op.

De **projectstuurgroep van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding'** is het structureel ambtelijk platform op directieniveau dat het traject zal begeleiden en sturen. De projectstuurgroep wordt voorgezeten door de gouverneur van de provincie Antwerpen als procesbegeleider van de werkbank Haventracé (Besluit van de Vlaamse Regering 2017, 1512 MED.0487/BIS). De leden van het integraal projectteam behoren tot de projectstuurgroep, aangevuld met het Team Vervoerregio Antwerpen, Lantis, MOW.

De samenstelling van de projectstuurgroep is geen limitatief en vaststaand gegeven en kan steeds (indien dit nodig zou zijn) tijdens het verdere verloop van het proces worden uitgebreid of aangepast. Elk lid van de stuurgroep duidt tevens een vaste vervanger aan. De stuurgroep komt regelmatig samen en telkens als daartoe nood zou bestaan.

De projectstuurgroep van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' rapporteert aan de stuurgroep van het Haventracé. De taken van de stuurgroep van het Haventracé overstijgen het Complex Project. De stuurgroep fungeert immers voor het overkoepelende project van het gehele Haventracé. De samenstelling van deze stuurgroep is dan ook breder dan de betrokkenen besturen bij het Complex Project 'Oostelijke Verbinding'. Via deze (overkoepelende) stuurgroep wordt afstemming nagestreefd met de projecten van het Toekomstverbond.

De **regionale werkbank voor het oostelijk traject van het Haventracé** fungeert als participatie- en klankbordgroep voor het complex project 'Oostelijke Verbinding'. Deze regionale werkbank is samengesteld uit deze leden van de overkoepelende werkbank Haventracé die de wensen deel uit te maken van de regionale werkbank. De samenstelling van de werkbank is niet definitief, start vanuit de bestaande leden maar kan ten allen tijde aangevuld worden. Tot de leden van de werkbank behoren zowel de maatschappelijke groepen als de bestuurlijke adviesinstanties. De leden van de regionale werkbank kunnen tevens lid zijn van de overkoepelende werkbank van het Haventracé.

4.2 Aanpak van de communicatie en participatie

De regionale werkbank is het centrale orgaan om **informatie te delen en vragen/meningen te verzamelen**. De werkbank heeft evenwel een actievare rol en de rol van de leden is meer dan 'geïnformeerd zijn/worden'. Zij zullen/kunnen **participeren aan het ontwerpend onderzoek** in de onderzoeksfase. Hiervoor worden werkbare en efficiënte methoden ingezet, zoals thematische of gebiedsgerichte workshops. In de ambitiefase wordt verder uitgewerkt op welke wijze meer stakeholder kunnen betrokken worden in deze participatie. Deze werkwijze wordt verder overlegd met de leden van de werkbank.

Dit geeft de mogelijkheid om cruciale actoren meer betrokkenheid te geven. De werkbank is het instrument om tot een gemeenschappelijke gebiedsvisie te komen als kader voor een programma met ingrepen op vlak van infrastructuur, mobiliteits- en omgevingskwaliteit.

De werkbank spreekt een interne 'etiquette' af inzake **constructief en respectvol samenwerken**.

Op sleutelmomenten in het proces wordt er gericht gecommuniceerd naar de brede bevolking en geïnteresseerde burgers. Volgende kanalen kunnen ingezet worden:

- website www.complexeprojecten.be
- website www.routeplan2030.be
- website <https://wegenenverkeer.be/antwerpen>
- informatiemomenten (infomarkten)
- brochure
- sociale media

- persberichten
- berichten in kanalen lokale besturen en actoren

4.3 Organisatie van de formele inspraak

Inspraak

Alle betrokkenen worden op de hoogte gebracht van het voorgenomen plan. Het is de bedoeling dat er uit de inspraak zoveel mogelijk zinvolle en bruikbare ideeën komen om het voorgenomen onderzoek of de processtructuur te verbeteren en/of te vervolledigen. Het publiek, alsook het maatschappelijke middenveld en alle andere betrokken instanties krijgen de mogelijkheid om aanvullingen te geven over de inhoud van het gevoerde onderzoek in de alternatievenonderzoeksnota.

Het feit dat de alternatievenonderzoeksnota geraadpleegd kan worden, wordt bekendgemaakt :

- via een bericht in ten minste één dagblad OF in het gemeentelijk infoblad dat verspreid wordt in de betrokken gemeente of gemeenten;
- EN door aanplakking op de aanplakplaatsen van de gemeenten.

De alternatievenonderzoeksnota zelf kan op volgende manieren geraadpleegd worden :

1. bij de overheid die de startbeslissing heeft genomen en op haar website;
2. bij de betrokken gemeente(n) en op hun website;
3. op de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be)
4. in voorkomend geval, op de website die specifiek voor het project in kwestie is ontwikkeld;
5. De website van de dienst Mer.

Bij de bekendmaking moet worden aangegeven dat eventuele opmerkingen binnen dertig dagen na de bekendmaking worden bezorgd aan de procesverantwoordelijke of de betrokken gemeente of gemeenten.

De concrete modaliteiten voor de bekendmaking en de behandeling van de opmerkingen werden opgenomen in het besluit van de Vlaamse regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Twee openbare onderzoeken worden voorzien

Onderzoeksfase: na het vaststellen van een ontwerp van voorkeursbesluit

Uitwerkingsfase: na het vaststellen van een ontwerp van projectbesluit

Tijdens het openbaar onderzoek kan iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon schriftelijk opmerkingen of bezwaren indienen bij :

- 1° de bevoegde overheid;
- 2° de procesverantwoordelijke;

3° de betrokken gemeenten.

Bekendmaking van beslissingen:

- na de goedkeuring van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering
- na de goedkeuring van het projectbesluit door de Vlaamse Regering

1) door publicatie op :

- a. de website van de bevoegde overheid,
- b. de website van de betrokken gemeente(n),
- c. de website complexe projecten,
- d. in voorkomend geval, op de project-website;

2) door een publicatie in ten minste drie dagbladen of informatiebladen, in welbepaalde gevallen;

3) door een publicatie in het Belgisch Staatsblad;

4) door de aanplakking van een affiche;

5) in bepaalde gevallen, door een individuele kennisgeving;

En er is een ter inzage legging gedurende 30 dagen in het gemeentehuis van de betrokken gemeenten.

4.4 Verder traject:

Deze procesnota wordt samen met de startbeslissing door de Vlaamse regering goedgekeurd. Dan 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.

Het multidisciplinair projectteam wil alle partners (publiek en privaat) actief betrekken bij deze 'ambitiefase'. Er ligt reeds een uitgebreid document van de werkbank op tafel met de scope van het complex project. Dat zal mee ingebracht worden in de besprekingen dit najaar. Via een uitgebreide stakeholderanalyse gaan we na of alle stakeholders aan boord zijn. Via verschillende werkvormen zullen we in overleg gaan met hen. We willen informatie verzamelen die nuttig kan zijn in functie van de cartografische analyse en gebiedskennis vergaren in functie van de realisatie van de projectdoelstellingen. We willen hen informeren en enthousiasmeren voor een actieve deelname aan het proces en het opnemen van concrete engagementen. Er is geen timing vastgesteld voor deze informele fase. We schatten in dat deze een vijftal maanden zal duren.

Parallel met de organisatie van de 'ambitiefase' zal het multidisciplinair projectteam het bestek voor de onderzoeksfase opmaken en in de markt zetten. De indiening van offertes, de jurering en de gunning van de opdracht zullen ook een vijftal maanden duren.