

PROCESNOTA

Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA)

Aangepast naar aanleiding van start publieksraadpleging Alternatievenonderzoeksnota
versie 9 december 2016

HOOFDSTUK 1: ALGEMENE INLEIDING	4
Opzet van de procesnota	4
Doelstelling van de procesnota.....	4
HOOFDSTUK 2: PROJECTNOODZAAK EN PROJECTDOELSTELLINGEN	6
2.1. Noodzaak van het project	6
a. Bijkomende containerbehandelingscapaciteit	6
Aanbod capaciteit	7
Vraag naar capaciteit.....	11
b. Ruimte voor ontwikkeling van industriële en logistieke activiteiten	15
c. Multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet	16
2.2 Doelstellingen en afbakening van het project.....	16
2.3. Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?.....	17
2.4. Waarom kiezen voor de procesaanpak van de complexe projecten?.....	18
HOOFDSTUK 3: VOORSTEL VAN AANPAK.....	19
3.1. Inleiding.....	19
Voorgeschiedenis: verhouding complex project tot GRUPs over havenontwikkeling	19
Alternatieven	20
3.2.Voorgenomen onderzoek.....	21
3.3. Onderlinge afstemming van het te voeren onderzoek	23
3.4. Project-ricicomangement.....	23
HOOFDSTUK 4: COMMUNICATIE- EN PARTICIPATIETRAJECT	25
4.1. Stakeholdersanalyse.....	25
a. Aanzet krachtenveldanalyse.....	25
b. Overzicht actoren	25
4.2. Voorstel van projectstructuur	27
a. Task force als stuurgroep.....	27
b. Projectteam.....	28
c. Actorenoverleg	29
4.3. Voorstel van communicatie en participatieaanpak.....	31
a. Informeren.....	31
b. Participeren.....	32
4.4. Communicatie en participatieaanpak per fase	32

a. Verkenningsfase	32
b. Onderzoeksfase	33
4.5 Vooropgestelde timing	34
HOOFDSTUK 5: FINANCIËLE AFSPRAKEN	37
5.1. Raming van de middelen met betrekking tot het proces	37
5.2. Raming van de middelen met betrekking tot de uitvoering (een globale inschatting)	37
5.3. Onderzoek naar financieringsmogelijkheden	37
HOOFDSTUK 6: VERVOLGSTAPPEN	38

Hoofdstuk 1: Algemene inleiding

Opzet van de procesnota

Voorliggende procesnota ondersteunt de startbeslissing over het project **'realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'** in het kader van het decreet complexe projecten.

Doelstelling van de procesnota

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

- Het verschaffen van informatie aan alle betrokken stakeholders (adviesinstanties, burgers, actiegroepen, bedrijven, overheden) over de doelstelling en noodzaak van het project.
- Informatie geven over de procesaanpak.
- Duidelijk weergeven hoe en wanneer inspraak kan worden geleverd en op welke plaatsen de informatie digitaal en analoog beschikbaar is.
- De procesnota is een evolutief document. Bij de aanvang van elke nieuwe fase (na de verkenningsfase, onderzoeksfase en uitvoeringsfase) wordt de procesnota bijgewerkt.

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 websites www.complexeprojecten.be en www.extracontainercapaciteitantwerpen.be

De partners engageren zich om een kwalitatieve invulling te geven aan de acties uit de procesnota. De niet of laattijdige uitvoering creëert geen rechtsgrond voor latere procedures. Het voorkeurs- en projectbesluit zijn wel beslissingen die rechtsgevolgen creëren.

In dit eerste hoofdstuk wordt een algemene inleiding gegeven.

In een tweede hoofdstuk wordt de doelstelling van het project weergegeven. Waarom wordt de procesaanpak complexe projecten voorgesteld en wat houdt die procesaanpak in?

Een derde hoofdstuk gaat dieper in op de noodzakelijke onderzoeken die onderdeel zullen uitmaken van het studiewerk. Een tweede luik van dit hoofdstuk betreft het stakeholdersonderzoek. Nagegaan wordt welke stakeholders actief betrokken worden tijdens de loop van het proces. Belangrijk is ook te weten in welke fase en op welke manier dit gebeurt. In een derde luik wordt een processtructuur opgebouwd. Een projectleider wordt aangeduid die het project effectief zal leiden gedurende de hele looptijd en er wordt omschreven wie hem daarbij ondersteunt binnen het projectteam. Uiteindelijk zal dit leiden tot een processchema dat verduidelijkt welke de tijdshorizon is en wanneer besluitvorming gepland is.

In het vierde hoofdstuk wordt de focus gelegd op het geplande communicatie- en participatietraject. Hoe zult u als belangenactor gedurende de loop van het proces op de hoogte worden gehouden? Welke inspraakmomenten zijn er?

Wanneer de processtructuur is opgebouwd en de tijdslijn uitgezet zal ook duidelijk worden of er financiële afspraken moeten worden gemaakt of bevoegdheden gedelegeerd moeten worden. Dit wordt vastgelegd in een vijfde hoofdstuk.

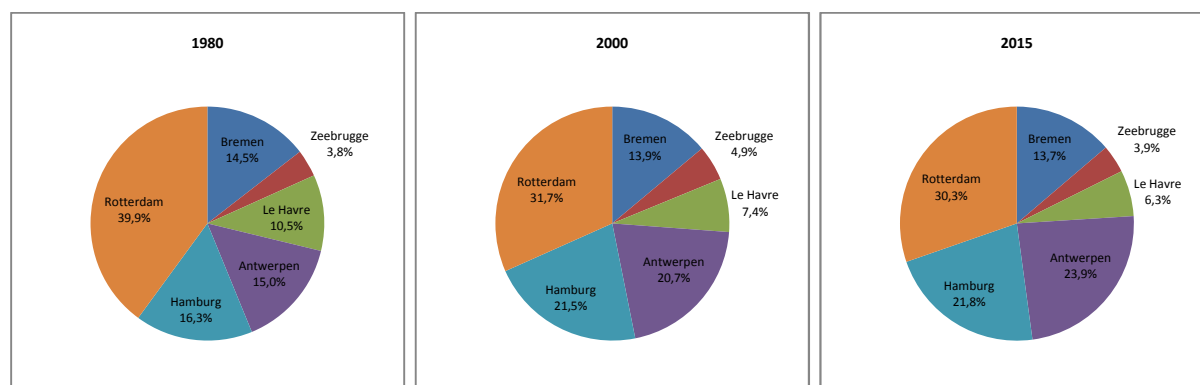
Het zesde hoofdstuk geeft inzicht in het totale procesverloop.

Hoofdstuk 2: Projectnoodzaak en projectdoelstellingen

2.1. Noodzaak van het project

a. Bijkomende containerbehandelingscapaciteit

In de afgelopen drie decennia kende de maritieme overslag in de haven van Antwerpen een sterke groei. Het overslagvolume steeg van 82 miljoen ton in 1980 tot meer dan 208 miljoen in 2015. De enorme toename van de maritieme overslag tussen 1980 en 2015 is vrijwel volledig toe te schrijven aan het containervervoer. De containeroverslag vertegenwoordigde in 2015 meer dan de helft van het overslagvolume in de haven van Antwerpen, en bijna 85% van de groei van het overslagvolume sinds 1980. De expansie van de containeroverslag in de haven van Antwerpen volgde een wereldtrend. Binnen Europa versterkte de positie van Antwerpen als containermainport (zie figuur 1). Het marktaandeel van Antwerpen in de containeroverslag van de havens van de Hamburg-Le Havre range nam over de beschouwde periode toe van 15% naar 23,9% in 2015 (gemeten in twintig voet containers of TEU).



Figuur 1. Marktaandelen van de voornaamste containerhavens in de Hamburg-Le Havre range (% TEU; 1980, 2000 en 2015)

Bron: Vlaamse havencommissie (op basis van de havenbesturen)

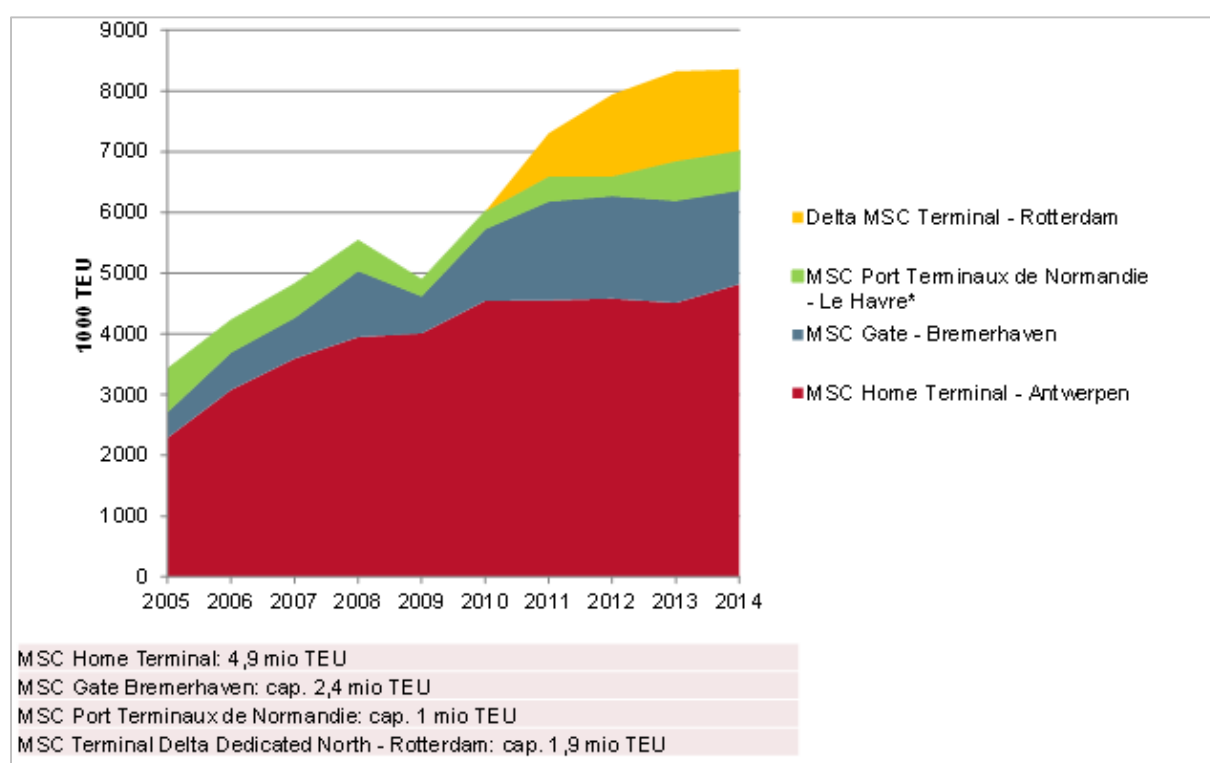
Ter verklaring van deze evolutie wordt vaak verwezen naar het lading-genererend karakter van de haven van Antwerpen. Dit betekent dat de bedrijven in het havengebied zelf veel goederenstromen opwekken. In combinatie met de centrale ligging in Europa en de connectiviteit met het achterland vormt het creëren van goederenstromen door de industrie gevestigd in het havengebied het geheim van het succes van de haven Antwerpen. De aanwezigheid van cargo die vervoerd moet worden, trekt scheepvaartlijnen aan. Er bestaat een unieke synergie tussen goederenoverslag, logistiek en industrie. Binnen de Vlaamse economie vervult Antwerpen de rol van een uniek platform. Meer dan 60.000 directe banen en 82.000 indirecte banen zijn in verband te brengen met de havenactiviteit. Dit is 6,1% van de Vlaamse werkgelegenheid en 8,2% van het Vlaamse bruto binnenlands product.

Aanbod capaciteit

- Uitgangspunt

De haven van Antwerpen heeft medio 2008 over de containertrafiek in de Antwerpse haven en de eventuele bouw van een bijkomend getijdendok aangegeven over een behandelingscapaciteit voor containers te kunnen beschikken van zowat 15 miljoen TEU maritieme trafiek (inclusief Delwaidedok). Het verder beschikken over die capaciteit enerzijds en het invullen ervan anderzijds wordt nu echter door diverse factoren beïnvloed:

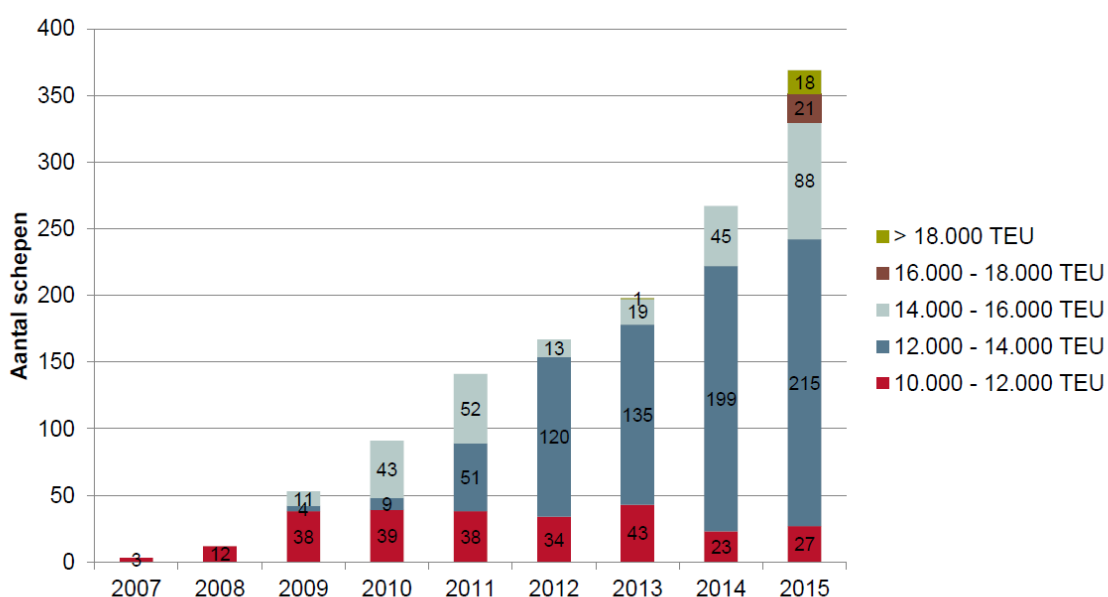
- **De verhuis van de rederij MSC van Delwaidedok naar Deurganckdok:** MSC is met 4,4 miljoen TEU van de totale 9,7 miljoen TEU (2015) de grootste containerklant van de Antwerpse haven. In 2010 bereikte de rederij in haar “home terminal” aan het Delwaidedok de volledige, maximaal mogelijke capaciteit, waardoor er vanaf 2011 een stagnatie van de groei optrad. De rederij zag zich genoodzaakt om haar groei in belangrijke mate af te leiden naar andere havens in de Hamburg-Le Havre range, waardoor de groei in Antwerpen werd afgetopt (zie figuur 2). Gezien MSC haar toekomstige groei voor de Beneluxregio wil uitbouwen in de haven van Antwerpen drong de verhuis naar een nieuwe en ruime locatie zich op. Deze werd gevonden aan het Deurganckdok.



Figuur 2. Overflow MSC-trafiek naar andere havens (1.000 TEU; 2005-2014)

Bron: Haven van Antwerpen NV

- **Toekomst containerbehandeling achter de sluisen op de Rechterscheldeoever:** Ultra Large Container Ships (ULCS), met een capaciteit van 16.000-20.000 TEU, zullen in toenemende mate op de lijnen tussen Europa en het Verre Oosten ingezet worden. Deze trend blijkt uit figuur 3.



De categorie 10-12.000 TEU schepen die het tijdperk van de +10.000 TEU schepen inluide, werd in Antwerpen al in 2010 ingehaald door de categorie 14.000 – 16.000 TEU schepen (43 aanlopen van MSC-schepen). Vanaf 2012 vormt de categorie 12.000 – 14.000 TEU schepen de ruggengraat van de +10.000 groep. In 2013 liep met de Mary Maersk het eerste +18.000 TEU schip de haven aan.

Figuur 3. Evolutie van het laadvermogen van de volcontainerschepen in de haven van Antwerpen (aantal schepen; 2007-2015)

Bron: Haven van Antwerpen NV

De inzet van meer megaschepen op de vaarroute tussen Azië en Noord-West-Europa zorgt ervoor dat het knelpunt steeds meer bij de Berendrechtssluis komt te liggen. Voor frequente aanlopen van dergelijke schepen zijn de operationele beperkingen van de sluis in de huidige omstandigheden te groot. Immers de ligging van de sluisdrempel op -13,58 meter ten opzichte van de referentiehoogte beperkt de diepgang van de containerschepen en dan voornamelijk in de afvaart. Dit resulteert in een significant lagere beladingsgraad met alle economische gevolgen van dien. Simulatoronderzoek uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium met Maersk triple E schepen naar het Delwaidedok heeft aangetoond dat het aanlopen van de Berendrechtssluis met dergelijke grote schepen onder normale (weers)omstandigheden haalbaar is. Op basis van de resultaten van dit onderzoek heeft de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit de aanvraag tot aanloop van deze schepen positief beoordeeld. Op 9 december 2014 is er dan een nieuw record gevestigd met de passage van de MSC New York (lengte 399 meter en breedte 54 meter) door de Berendrechtssluis. Naar aanleiding van deze succesvolle proefvaart heeft MSC, als reder, zelf geoordeeld dat het niet opportuun is om met deze schepen stelselmatig het Delwaidedok aan te lopen. Om de bedrijfszekerheid van hun operaties te kunnen garanderen mag het aanlopen van het Delwaidedok zich immers niet beperken tot normale (weers)omstandigheden.

- **Toekomst containerbehandeling achter de sluisen op Linkerscheldeoever:** Door de recente bouw van de **Kieldrechtssluis** ontstaan mogelijkheden voor een behandeling van containers op de Linkerscheldeoever, achter de sluisdeuren. Deze terminals kunnen

eventueel aansluiten op bestaande terminals aan het Deurganckdok. De hoger vermelde argumenten met betrekking tot de Berendrechtssluis gaan slechts in beperkte mate op voor de Kieldrechtssluis :

- De sluisdrempel bevindt zich op -17,8 meter in plaats van op -13,58 meter ten opzichte van de referentiehoogte.
- De oriëntering van de sluis is gunstiger ten opzichte van de overheersende windrichtingen.
- In de tweede helft van het Deurganckdok valt het effect van de stroming weg. Dit vereenvoudigt het manoeuvre om de sluis in te varen.

Het Waterbouwkundig Laboratorium bevestigde de minder complexe aanloop van de Kieldrechtssluis aan de hand van simulatoronderzoek voor containerschepen tot 400 meter lengte. Evenwel, het feit dat de nautische situatie aan de Kieldrechtssluis gunstiger is dan deze aan de Berendrechtssluis betekent niet dat het per definitie opportuun is om containeractiviteiten achter de Kieldrechtssluis te ontwikkelen. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen welk tijdsverlies ontstaat bij het schutten en of er een operationele flessenhals zou kunnen ontstaan.

- Op de **containerterminals** kon de afgelopen decennia een aanzienlijke **productiviteitsstijging** worden vastgesteld. Dit wordt verklaard door privé-investeringen in superstructuur (kranen...).

- Analyse

Vaak wordt de containerbehandelingscapaciteit van een terminal geschat op basis van het aantal standaard twintig voetcontainers ("TEU") die men per hectare kan behandelen. Deze methodiek, op basis van vuistregels, is erg generiek. Er zijn namelijk meer parameters dan enkel de oppervlakte die de capaciteit bepalen. Voor een accuratere capaciteitsbepaling wordt vaak beroep gedaan op gespecialiseerde private consultants. Zij houden rekening met verschillende specifieke eigenschappen per terminal. In deze benadering wordt de terminalcapaciteit beïnvloed door de kadecapaciteit, de containeropslagcapaciteit, de overslagcapaciteit en de capaciteit aan de landzijde (aan de "gate" of de railterminal). Specifiek voor de Antwerpse haven wordt gesteld dat de overslagcapaciteit en de capaciteit aan de landzijde omwille van hun ontwerp nauwelijks capaciteitsproblemen kennen. De kadecapaciteit en de containeropslagcapaciteit zijn in Antwerpen daarentegen wel relevante variabelen om de terminalcapaciteit te bepalen. Specifiek om de kadecapaciteit te bepalen, wordt rekening gehouden met de kadelengte en maximale diepgang, de kadekraan capaciteit, het aankomstpatroon van de zeeschepen, het aandeel binnenvaart en de scheepsprofielen en kraanintensiteiten. Specifiek voor de opslagcapaciteit rekent men met de opslag- en systeemruimte, de verblijftijden, de transshipmentfactor, de operationele piekfactoren en de containertypes.

Het Havenbedrijf Antwerpen raamt de beschikbare containercapaciteit van de haven van Antwerpen, na de verhuis van MSC naar het Deurganckdok op maximaal 13,1 miljoen TEU

maritieme trafiek in plaats van de eerder geraamde 15 miljoen TEU. Inclusief binnenvaart gaat het om een capaciteit van 16,7 miljoen TEU. Het terugvallen van de containerbehandelingscapaciteit van 15 naar 13,1 miljoen TEU heeft te maken met het, onder de huidige omstandigheden en randvoorwaarden, niet meer geschikt zijn van het Delwaidedok als volcontainerterminal. De beschikbare capaciteit van Antwerpen als containermainport situeert zich dus hoofdzakelijk voor de sluisen. Figuur 4 geeft een overzicht van de totale behandelingscapaciteit voor containers in de haven van Antwerpen en de verdeling ervan over de verschillende terminals.

De vraag naar nieuwe terminalruimte ontstaat vooraleer de bestaande capaciteit volledig gevuld is. Als vuistregel wordt vaak gesteld dat een bezetting van 80% leidt tot een exponentiele stijging van de wachttijden op de terminals en efficiëntiedaling van de terminals. In de praktijk is er echter wel wat meer "rek" op de behandelingscapaciteit en spelen er ook terminal-specifieke elementen. Mede daarom wordt de voorkeur gegeven aan begrippen als maximale en operationele capaciteit.

	Maximale capaciteit (maritiem + binnenvaart)	Operationele capaciteit (maritiem + binnenvaart)
Noordzee- en Europaterminal PSA (*)	3.700.000	2.960.000
Deurganckdok MPET	9.000.000	7.200.000
Deurganckdok Antwerp Gateway (**)	2.000.000	1.600.000
Totaal volcontainerterminals	14.700.000	11.760.000
Kleinere Terminals (achter de sluisen)	2.000.000	1.600.000
Algemeen Totaal	16.700.000	13.360.000

Noten: (*) een gespecialiseerde bedrijf (TBA) herberekent momenteel de exacte terminalcapaciteit (**) exclusief extensie "Ashland"

Figuur 4. Containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen (2015)

Bron: Haven van Antwerpen NV

De maximale capaciteit van het Deurganckdok inclusief de behandeling van binnenvaart wordt geraamd op 11 miljoen TEU. In de Economische Ontwikkelingsstudie (dd. 21 maart 2005) wordt een capaciteit van 6,4 miljoen TEU (maritiem) gehanteerd. Andere ramingen (zoals die van Ocean Shipping Consultants uit 2006) hanteren een maximum van 7,5 miljoen TEU. Dit is het gevolg van de technische evoluties op de terminals aan de ene kant en de impact van doorvoer anderzijds. Bij een hoge doorvoergraad kan om organisatorische redenen een hogere terminalcapaciteit worden bereikt. Bij doorvoer gaat het om containertrafiek die de rederij over zee aanvoert, op de terminal in kwestie consolideert en vervolgens opnieuw over zee afvoert. Dit trafiektype komt veel voor aan de MSC-terminal in de haven van Antwerpen en impliceert dus een hogere terminalcapaciteit. Dit doet zich ook voor bij het Deurganckdok. De huidige capaciteitsberekening houdt dus zowel rekening met de technische evolutie als met het

consolideren van ladingen. Indien daarenboven de terminals in de haven van Antwerpen blijven dienst doen als 'home terminals' betekent dit dat het aandeel doorvoer hoog zal blijven.

In 2016 benadert de containerbehandeling voor de sluizen de operationele containerbehandelingscapaciteit. De volledige verhuisbeweging van MPET naar het Deurganckdok zal afgerond zijn tegen eind 2016. Op Antwerp Gateway wordt de operationele capaciteit in 2016 overschreden. Infrastructurele optimalisatiewerken op Antwerp Gateway en de Noordzeeterminal zijn in voorbereiding en zijn noodzakelijk om de in 2017 en 2018 verwachte trafiekstijging te kunnen opvangen. De in Antwerpen thans beschikbare capaciteit kan soelaas brengen op korte termijn, maar is onvoldoende op de middellange termijn.

[Vraag naar capaciteit](#)

De terminalcapaciteit in Europa is de voorbije jaren aanzienlijk uitgebreid terwijl op hetzelfde moment het aanbod aan diensten is geslonken op het belangrijkste en grootste vaargebied, het Verre Oosten. Dit betekent dat de diensten logischerwijs, mede ook door de steeds groter ingezette schepen, meer volume verschepen. De reders en verladers ("de markt") kiezen welke havens zij wensen te gebruiken. Dit blijken in Noordwest-Europa bij voorkeur de havens Rotterdam, Antwerpen of Hamburg te zijn. Een belangrijk aspect in functie van het maken van deze keuze is het vermogen van een havengebied om zelf lading te genereren. De aanwezigheid van industrie in het havengebied, die lading genereert en lading aantrekt, biedt de containerrederijen een interessante uitvalsbasis. Havens waar dit zogenaamde ladinggenererend vermogen niet of in mindere mate aanwezig is, kunnen in moeilijkheden komen en containerlijnen verliezen.

De vraag naar containerbehandelingscapaciteit houdt verband met de economische activiteit in het achterland van de haven. Uit historisch onderzoek blijkt dat het bruto binnenlands product (BBP) als maatstaf van de economische activiteit evolueert samen met het containeroverslagvolume. Beiden zijn gecorreleerd, met in het verleden bovendien een sterk multiplicatoreffect. De groei van het bruto binnenlands product in het achterland bepaalt de groeivoet van de containeroverslag in de zeehavens. Daarom wordt bij het prognosticeren van de overslag vaak gebruik gemaakt van de voorziene ontwikkeling van het bruto binnenlands product. Om een bepaalde bandbreedte te kunnen uitwerken, wordt normaliter ook met verschillende groeiscenario's gewerkt (sterke versus zwakke groei). Omdat gepubliceerde scenario's voor de containeroverslag niet beschikbaar zijn, werden in voorbereidend onderzoek prognoses gemaakt. De groeiscenario's kunnen worden gedifferentieerd in functie van het rederijlandschap zoals we dat nu kennen. Aannames laten zich daarbij niet vermijden. De aanname voor 2015 onderschatte de uiteindelijk in dat jaar gerealiseerde trafiek van 9.653.511 TEU, waardoor in 2015 reeds de voor 2016 voorspelde trafiek in het hoge groeiscenario quasi werd gerealiseerd. Figuur 5 bevat de jaarlijkse groeivoeten in de havenrange.

Scenario	2015-2025	2025-2035	2035-2050
Laag	3,0	1,5	1,0
Midden	3,8	1,9	1,25
Hoog	4,4	2,2	1,5

Figuur 5. Jaarlijkse verwachte groei van het containeroverslagvolume in de Hamburg-Le Havrerange

Bron: Royal Haskoning DHV & Rebel (2015) Maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario's voor de Ontwikkelingszone Saeftinghe, deel 2, blz. 67 (uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever).

. De afgelopen vijf jaar bedroeg de lineaire groei in de containeroverslag in Noord-Europa +1,37% per jaar. In Antwerpen ging het om 3,14% per jaar. Hiermee is Antwerpen de afgelopen jaren de sterkste groeier binnen de Hamburg-Le Havre range. De investeringen qua nautische toegankelijkheid werpen hun vruchten af. Antwerpen heeft kunnen inspelen op de schaalvergroting van de scheepvaart. Ook een volgehouden marketinginspanning in het Verre Oosten leverde resultaten op. Antwerpen slaagde erin een groter deel van de nog steeds belangrijke Aziatische handel binnen te halen. Het groeiend marktaandeel van Antwerpen in de handel tussen Europa en het Verre Oosten is veelbelovend. Voor de verdere toekomst zijn voorspellingen minder nauwkeurig, maar indien de verwachte trafiek voor 2016 als basis gebruikt wordt, wordt tegen 2030 een capaciteitsvraag voorspeld tussen 14,2 en 16,6 miljoen TEU (maritieme trafieken), overeenstemmend met een totale capaciteitsvraag (maritiem + binnenvaart) van 18 à 21 miljoen TEU.

Belangrijk is om hierbij een onderscheid te maken tussen enerzijds de containerbehandeling, die vandaag voornamelijk achter de sluizen plaatsvindt, en anderzijds de containerbehandeling die vandaag voornamelijk voor de sluizen gebeurt.

- Containerbehandeling achter de sluizen

Er is en blijft een toekomst voor containerbehandeling achter de sluizen, zij het dan voor nichetrafieken. Voorbeelden hiervan zijn:

Nichespelers: rederijen met kleinere schepen die een product/dienst aanbieden in één of in een beperkt aantal vaargebieden waar doorgaans geen transshipment (overslag van het ene zeeschip op het andere) aan te pas komt.

Nichetrafieken: specifieke schepen/goederenstromen die een behandeling vereisen aan specifiek daartoe uitgeruste terminals (bijvoorbeeld behandeling van reefer schepen aan terminals die zijn uitgerust met cold store magazijnen).

Multipurpose-schepen die naast containers ook andere ladingen vervoeren en daardoor niet kunnen behandeld worden aan de terminals die uitsluitend voor containerbehandeling zijn bestemd (bijvoorbeeld: combinatie 'conventioneel-containers' of 'voertuigen-containers').

Lichterbehandeling van niet-maritieme gebonden containers (i.e. containers die via de binnenvaart aan- of afgevoerd worden zonder dat deze voorheen of nadien vervoerd werden/worden met een zeeschip).

De Antwerpse haven heeft dus nood aan voldoende en aangepaste containerbehandelingscapaciteit achter de sluizen. Deze capaciteit is belangrijk om nieuwe trafieken te kunnen aantrekken in deze nichesegmenten, maar biedt geen structureel alternatief voor containerbehandeling vòòr de sluizen, waar andere trafieken behandeld worden.

Deze trafieken vertegenwoordigden samen in 2016 (wanneer de trafiekcijfers van de eerste 8 maanden geëxtrapoleerd worden) circa 14 % van de totale containertrafiek, zijnde 1.756.837 TEU. Ze kunnen, naar gelang de noodzaak, capaciteit vinden achter de sluizen. De recente toewijzing van een concessie aan IMT aan het Delwaidedok, (verhuis van een bestaande concessie aan het Hansadok naar een grotere concessie aan het Delwaidedok) is daarvan een voorbeeld.

- Containerbehandeling (heden) voor de sluizen

Een andere markt, met andere behoeften, zijn de containertrafieken die vandaag behandeld worden op de grote containerterminals voor de sluizen. Deze behandeling voor de sluizen kan grosso modo ingedeeld worden in 4 categorieën:

1. Grotere deepsea rederijen (top 15) die diensten aanbieden in een wereldwijd netwerk op meerdere vaargebieden waarbij ook transshipment belangrijk is.

Ingevolge de huidige consolidatiegolf bij de grote containerrederijen wordt hier een duidelijke trend naar minder maar grotere spelers waargenomen. De voortschrijdende schaalvergroting in de vloot heeft tot gevolg dat een toenemend aantal schepen van deze rederijen niet langer op een vlotte en veilige manier door de sluizen kunnen. Daarenboven hebben deze rederijen een groot aantal schepen die de haven enkel tij-gebonden kunnen in- of uitvaren. De bestending van de positie van de haven van Antwerpen in de nieuwe 'loops' van de allianties onder andere naar het Verre Oosten (waarin de grootste schepen worden ingezet), in combinatie met de schaalvergroting op andere belangrijke vaargebieden zoals bijvoorbeeld Zuid-Amerika (mogelijk gemaakt door de uitbreiding van het Panamakanaal), houdt in dat er de komende jaren niet alleen steeds meer grote schepen in de vaart zullen komen, maar ook dat er steeds meer van deze schepen de haven van Antwerpen zullen aandoen.

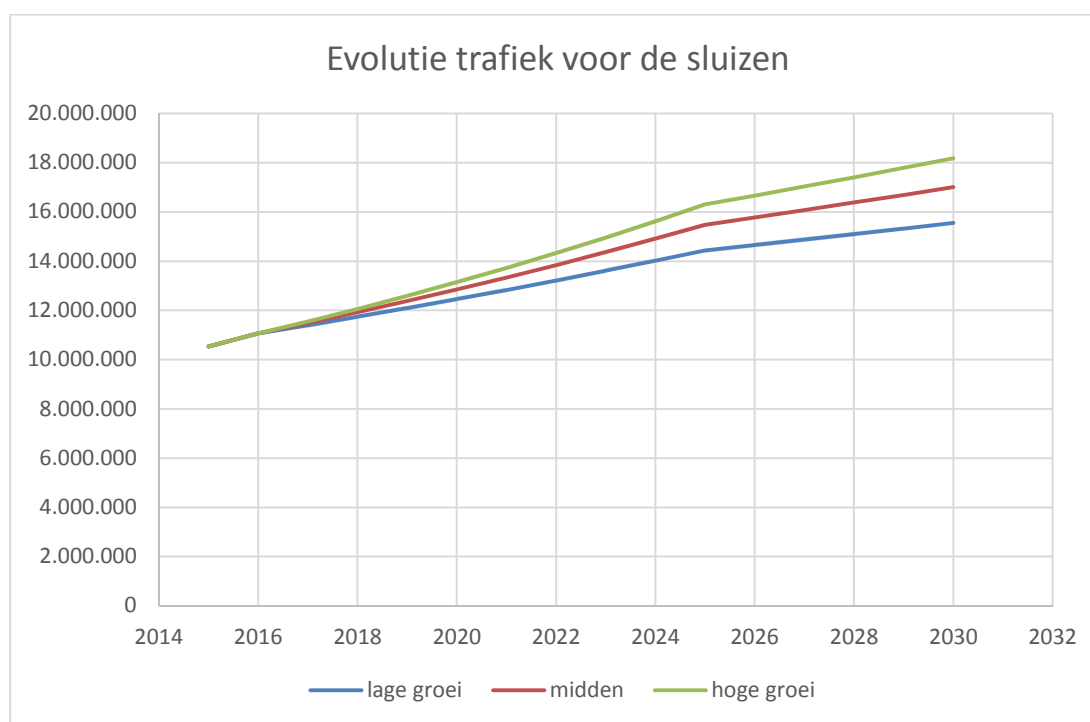
Zelfs als de afmetingen van het schip toch een behandeling achter de sluizen zouden mogelijk maken, dan geldt nog steeds dat het tijdsverlies ingevolge een sluispassage de tijd voor de terminaloperaties beperkt of tot een langer verblijf in de haven leidt, wat een nadelige impact heeft op de vaarschema's.

2. Kleinere deepsea-rederijen die actief zijn in één of een beperkt aantal vaargebieden waarbinnen gezamenlijke scheepscapaciteit wordt aangeboden met één of meerdere grotere deepsea rederijen (in de vorm van een zogenaamd "vessel sharing agreement").
3. Rederijen (de zogenaamde third party feeder rederijen) die in opdracht van de deepsea rederijen de aanvoer van containers vanuit kleinere Europese havens via de zee (kustvaart)

verzorgen. Deze containers worden vervolgens geladen op een diepzeeschip. Het omgekeerde kan ook: de afvoer van containers uit een diepzeeschip via de zee naar een kleinere Europese haven.

4. Lichterbehandeling van maritiem gebonden containers (i.e. aan- of afvoer van containers via de binnenvaart die worden geladen op of gelost uit een zeeschip).

In 2016 bedraagt deze trafiek (wanneer de trafiekcijfers van de eerste 8 maanden geëxtrapoleerd worden) circa 86 % van de totale containertrafiek, zijnde 11.066.705 TEU. Wanneer de groeivoeten uit de procesnota (versie 7 oktober 2016) op dit aandeel van de trafiek worden toegepast, krijgen we onderstaande grafiek.



Figuur 6. Evolutie containertrafiek voor de sluisen in de haven van Antwerpen (2014-2030; in TEU)

Bron: Haven van Antwerpen NV

Dit resulteert in volgende capaciteitsvraag in 2030:

	Laag	Hoog
Te behandelen trafiek	15.555.485 TEU	18.179.306 TEU
Benodigde capaciteit om zonder congestie te kunnen behandelen	19.444.356 TEU	22.724.133 TEU

In het kader van het alternatievenonderzoek zal bekeken worden in welke mate deze verwachte trafiek zal kunnen behandeld worden op de bestaande behandelingsfaciliteiten, en welke bijkomende capaciteit dient voorzien te worden.

Hierbij dient meteen vermeld te worden dat sommige spelers te kennen hebben gegeven een grotere ambitie te hebben op vlak van trafiek dan wat de in de procesnota gehanteerde groeivoeten weergeven. Ook op vlak van capaciteit werden recent door terminaloperatoren cijfers gecommuniceerd die hoger lagen dan aangenomen in de procesnota (versie 7 oktober 2016). In het kader van dit alternatievenonderzoek zal het realiteitsgehalte hiervan nagegaan worden en in voorkomend geval zal met deze bijkomende informatie rekening gehouden worden.

Hoe vertaalt deze vraag naar behandelingscapaciteit zich in gewenste terminalinfrastructuur? De capaciteit van terminalinfrastructuur wordt zoals hoger reeds uiteengezet door verschillende parameters bepaald. Afhankelijk van de aard van de capaciteitsverhogende maatregelen zal moeten bekeken worden wat het effectieve effect is van deze maatregel.

Hierbij is het essentieel dat de haven van Antwerpen voldoende containerbehandelingscapaciteit in de aanbieding heeft. Bijzondere aandacht dient te gaan naar de grote rederijen vermits die anders wellicht vertrekken naar andere, buitenlandse havens. Hiervoor dient infrastructuur voorzien te worden die afgestemd is op de noden van deze grote spelers, waardoor hen uitzicht op toekomstige ontwikkeling kan worden geboden: voldoende ligplaatsen voor Ultra Large Container Ships en voldoende capaciteit om grote ladingpakketten gebundeld en op een productieve manier te kunnen behandelen. Gebrek aan extra containerbehandelingscapaciteit in Antwerpen zal leiden tot een zoektocht naar alternatieve aan- en afvoerkanalen en uiteindelijk resulteren in een aanpassing van de supply chains. Ook de bestaande goederenstromen zullen zich dan verplaatsen naar andere havens. Dit impliceert dat Antwerpen en Vlaanderen niet langer aantrekkelijk blijven voor nieuwe investeringen. Het bestaande platform in Antwerpen zal eroderen, met eveneens belangrijk negatieve gevolgen in termen van jobs en toegevoegde waarde.

b. Ruimte voor ontwikkeling van industriële en logistieke activiteiten

De haven van Antwerpen is naast een maritieme hub ook een belangrijke industriële en/of logistieke cluster. De elkaar versterkende mix tussen goederenbehandeling-logistiek-industrie maakt Antwerpen uniek en voegt zeer veel waarde toe aan het havencomplex. De onderlinge verwevenheid tussen de pijlers van deze drie-eenheid is zeer groot. Zo voeden de maritieme goederenstromen de havenindustrie, wat deze een belangrijk locatievoordeel oplevert. Anderzijds genereert de industriële cluster veel lading hetgeen de hubfunctie van de Antwerpse haven aanzienlijk versterkt. Het uitzonderlijke evenwicht tussen import- en exportstromen is hiervan mede een gevolg –iets wat concurrenten van de haven van Antwerpen benijden. Overdekte magazijnruimtes, die in de haven van Antwerpen in talrijke mate aanwezig zijn, worden in het kader van Industrie 4.0 fabrieken van de toekomst genoemd. Het industrieel-logistieke weefsel op het havenplatform is bovendien ook onderling zeer sterk verweven en geïntegreerd. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit kan om deze redenen niet los gezien worden van en biedt nieuwe kansen voor de verdere uitbouw van de industriële en/of logistieke activiteiten op het Antwerpse havenplatform.

c. Multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet

Derde en laatste onderdeel van het complex project is de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet. Dit betreft zowel het wegennet, waterwegennet als het spoorwegennet. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit gaat gepaard of veronderstelt immers ook de aansluiting van deze nieuwe terminals (en industrieel/logistieke terreinen) aan de verschillende bestaande verkeersnetten. Aan de landzijde wordt concreet gedacht aan een spoorontsluiting. Deze bestaat niet alleen uit de aansluiting op het bovenliggende spoorwegennetwerk, maar ook uit wacht- en rangeerbundels en overslagfaciliteiten op de terminals in kwestie. Naast een spoorontsluiting ligt uiteraard ook een aantakking op het hoofdwegennet voor de hand. Wat de waterzijde betreft, wordt in eerste instantie gedacht aan capaciteit voor het behandelen van binnenvaarttrafieken. Vaak worden containers immers via de binnenvaart van/naar containerterminals vervoerd. Dat kan om haveninterne herverdeling van containers gaan, maar ook om trafieken van/naar het achterland. Voor het behandelen van binnenvaartschepen wordt in de regel gebruik gemaakt van dezelfde kaaien als voor de zeeschepen. In functie van de operationele eisen en geplogenheden kan voor binnenschepen een optimale oplossing worden gezocht. Onderdeel van die oplossing vormt ongetwijfeld het voorzien van wachtplaatsen voor de binnenvaart. Vooraleer het laden en lossen van een binnenschip aan een volcontainerterminal kan starten, dient het schip zijn beurt af te wachten of te wachten totdat de containers in kwestie effectief beschikbaar zijn (bijvoorbeeld gelost uit zeeschip).

Los van deze infrastructurele aanpassingen kan men zich de vraag stellen welke ruimte en prioriteit men binnen het havengebied moet geven om bepaalde modal split doelstellingen te halen. Hieruit kunnen flankerende maatregelen voortkomen.

2.2 Doelstellingen en afbakening van het project

Dit project heeft **als doelstelling de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen, om de verwachte groei tot 2030 te kunnen accommoderen, van de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële gronden en van de multimodale aansluiting tot aan het hoofdnet.**

Bij de ontwikkeling van containerbehandelingscapaciteit vormt het aan- en afvoeren van deze containers van en naar het achterland een wezenlijk onderdeel. De multimodale ontsluiting van de containerterminals met de bijhorende verkeersafwikkeling tot aan het hoofdnet¹ maakt daarom eveneens deel uit van de projectdoelstelling.

- ¹ In de doelstelling van het complex project is de “multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet” expliciet opgenomen omdat de ontsluiting een wezenlijk onderdeel van het project moet zijn. In die optiek zijn de aspecten van mobiliteit *vanaf* het hoofdnet geen onderdeel van het complex project zelf, maar worden zij wel volwaardig onderzocht als effecten van (de verschillende scenario's van) het complex project, via een of meerdere mobiliteitsstudies.

Het projectgebied wordt afgebakend als het volledige havengebied Antwerpen. De inschakeling van extra containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge is geen oplossing voor het capaciteitstekort in Antwerpen. Dat is, zeer kort gesteld, één van de aspecten van het rapport “Valorisatie containercapaciteit Vlaamse diepzeehavens” opgesteld door het Gewestelijk Havencommissariaat dd. 27 november 2015. Hierin wordt aangegeven dat de crisis van 2009 in combinatie met de vertraagde groei in China en andere BRIC-landen, alsook de schaalvergroting van de containerscheepvaart een structuurbreuk veroorzaakt heeft die de positie van de containerhavens in Noordwest-Europa ten gronde heeft gewijzigd. Uit de economische analyse van de huidige bedrijfscontext stelt het rapport dat de concurrentiepositie van Zeebrugge onder druk staat terwijl in de Antwerpse haven vanaf 2014 een sterke groei in containertrafiek merkbaar is alsook er een nakend tekort aan containerbehandelingscapaciteit blijkt. Er zijn bijgevolg geen alternatieven voor het project in andere havengebieden.

Om concurrentieel te blijven, hebben de havenbesturen van Antwerpen en Zeebrugge een economisch samenwerkingsakkoord gesloten om voort te bouwen op de al bestaande niet-commerciële samenwerking en deze uit te breiden naar een commerciële samenwerking. Het gemeenschappelijk doel van deze samenwerking is nieuwe trafieken naar de Vlaamse havens aan te trekken en hun marktaandeel te vergroten. Dit samenwerkingsakkoord tussen de havenbesturen werd mee ondertekend door de Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken.

Uitgangspunten hiervan zijn dat beide havenbesturen de rol van Antwerpen erkennen als internationale “gateway” voor de in- en uitvoer van containers in Noordwest-Europa en het nut van het vrijwaren van containeractiviteiten in Zeebrugge als een volwaardig containerplatform. Anderzijds wordt gefocust op de specifieke voordelen en sterktes van beide havens.

De betrokken partijen zijn er zich bewust van dat de uiteindelijke invulling van de bestaande containerbehandelingscapaciteit in belangrijke mate door de marktspelers zal worden bepaald en dat zodoende beide havenbesturen baat hebben bij voorafgaande besprekingen en desgevallend bij een gezamenlijke benadering van deze marktspelers. In het opgerichte Economisch Samenwerkingsverband worden de ontwikkelingen in de containermarkt proactief opgevolgd. Het Economisch Samenwerkingsverband doet dienst als forum voor overleg, afstemming en waar mogelijk gerichte actie.

Als versterking van beide Vlaamse havens wordt de dringende noodzaak voor de realisatie van nieuwe containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen en de valorisatie van de bestaande containerbehandelingscapaciteit in Zeebrugge erkend. In Zeebrugge blijft één containerterminal met een capaciteit van circa 1,2 miljoen TEU behouden. Het feit dat de andere terminals er alternatieve bestemmingen krijgen, duiden de grenzen van het samenwerkingsverband.

2.3. Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?

De procesaanpak is gebaseerd op de procedure die in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd uitgetekend, en omvat vier fases (verkenningfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase) met drie beslismomenten (startbeslissing, voorkeursbesluit

en projectbesluit) en twee openbare onderzoeken (ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit) (zie ook hoofdstuk 6). De onderzoeken en procedures verlopen op een geïntegreerde manier. De nieuwe aanpak betreft een werkwijze die steunt op participatie, openheid en overleg. Deze nieuwe aanpak beoogt een efficiënt en kwaliteitsvol proces, dat gericht is op de realisatie van een complex project binnen een aanvaardbare termijn en met een maximum draagvlak.

De nieuwe procesaanpak beoogt een efficiënt en kwalitatief proces met aandacht voor zes cruciale principes:

- Open communicatie
- Participatie
- Maatwerk
- Oplossingsgericht samenwerken
- Geïntegreerde aanpak
- Procesregie in handen van de actoren

Een gedetailleerd schematisch overzicht van de opeenvolgende processtappen kan wordt teruggevonden op de website www.complexeprojecten.be

2.4. Waarom kiezen voor de procesaanpak van de complexe projecten?

De procesaanpak van complexe projecten heeft een belangrijke meerwaarde voor dergelijk grootschalig project. Door de nieuwe geïntegreerde methodiek van het werken met een alternatievenonderzoeksnota en een voorkeursbesluit, zal in eerste instantie het op strategisch niveau gekozen alternatief, vastgeklikt worden. Dit alternatief zal ook reeds een actieprogramma omvatten met het flankerend beleid. Het projectbesluit zal het gekozen alternatief en flankerend beleid verder uitdiepen op uitvoeringsniveau.

In het proces zijn zeer veel actoren betrokken (zie verder). De procesaanpak van complexe projecten heeft op vlak van participatie een meerwaarde. Van bij het begin worden actoren betrokken in de wijze waarop het project uitvoering krijgt. Zowel in de onderzoeksfase als in de uitwerkingsfase zijn informatierondes en formele inspraakmomenten voorzien.

Hoofdstuk 3: Voorstel van aanpak

3.1. Inleiding

Dit hoofdstuk geeft in grote lijnen een voorstel van aanpak van het project. Dit voorstel is tijdens de verkenningsfase van het complex project uitgewerkt.

[Voorgeschiedenis: verhouding complex project tot GRUPs over havenontwikkeling](#)

De Vlaamse Regering start een complex project voor de realisatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen. Het is bekend dat de Vlaamse Regering de voorbije jaren al een aantal beslissingen genomen heeft over de verdere ontwikkeling van het havengebied Antwerpen en de containerbehandelingscapaciteit in de ontwikkelingszone Saeftinghe (een zone ten noordwesten van het Deurganckdok, ter hoogte van Doel, waar nieuwe havenuitbreiding mogelijk is):

- In 2009 koos de VR voor het “Maatschappelijk Meest Haalbare Alternatief” voor de ontwikkeling van de haven van Antwerpen. Dit werd vertaald in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de haven van Antwerpen, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering in april 2013. De regering keurde toen ook een actieprogramma “ontwikkeling havengebied Antwerpen” (OHA) goed, waarin alle milderende en compenserende maatregelen opgenomen zijn, op het vlak van landbouw, natuur, erfgoed, recreatie, mobiliteit, luchtkwaliteit, geluid, enzovoort. Nadat de Raad van State een deel van het GRUP geschorst had, besliste de regering voor het geschorste deel het GRUP in te trekken en opnieuw vast te stellen (GRUP havenontwikkeling Linkeroever, oktober 2014). Dit GRUP is intussen ten dele geschorst, met name voor een deel van de ontwikkelingszone Saeftinghe (inclusief de zone voor waterweg en omliggende gronden voor zeehaven- en watergebonden bedrijvigheid).
- Om het overkoepelende proces van GRUP en actieprogramma, benoemd als het proces “ontwikkeling havengebied Antwerpen”, in goede banen te leiden is sinds 2012 een processtructuur opgezet onder leiding van procesmanager Jan Hemelaer.
- Specifiek voor containerbehandelingscapaciteit besliste de Vlaamse Regering in juli 2015 om de voorbereiding van de bouw van eerste fase van een Saeftinghedok verder te zetten, waarbij ze de opdracht gaf om onder meer de milieueffecten, de mobiliteitsaspecten en de financieringsmogelijkheden verder te onderzoeken.

Die voorgeschiedenis van beslissingen van de Vlaamse Regering heeft als gevolg dat het voorliggende complex project niet van een wit blad start. Concreet is één van de alternatieven om invulling te geven aan de doelstelling van het complex project al gedetailleerd onderzocht (Saeftinghedok eerste fase); zijn er de twee hoger vermelde GRUPs en is er sinds 2012 een overlegstructuur over de havenontwikkeling.

Hoe verhoudt een beslissing van de Vlaamse Regering om te starten met een complex project zich nu tot alle eerder gemaakte afspraken, die vaak juridisch vastgelegd zijn (bijvoorbeeld GRUPs)? Een “startbeslissing” in het kader van een complex project is geen beslissing over een concreet project of over een oplossingsrichting. Een startbeslissing leidt niet tot bepaalde rechten of plichten en houdt geen voorafname van een bepaald alternatief in. In de huidige fase

wil de Vlaamse Regering in nauwe samenwerking met de lokale besturen en in overleg met het middenveld de mogelijkheden voor extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied onderzoeken en in kaart brengen hoe men verschillende oplossingen of scenario's kan afwegen. De startbeslissing maakt dat voornemen van de Vlaamse Regering formeel en publiek bekend, zodat er transparantie bestaat over het te voeren proces. Pas in een latere fase, wanneer de Vlaamse Regering een "voorkeursbesluit" neemt in de procedure als complex project, heeft dit effectief rechtsgevolgen.

Parallel met de overtuiging dat er voldoende argumenten zijn om het GRUP over de afbakening van het zeehavengebied Antwerpen en het GRUP over de havenontwikkeling Linkeroever verder te laten bestaan, wenst de Vlaamse Regering het signaal te geven dat de geformuleerde doelstelling (extra containerbehandelingscapaciteit) cruciaal is voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Daarom wil de Vlaamse Regering als politieke overheid niet louter een mogelijke juridische vernietiging van het GRUP door de Raad van State afwachten. De opstart van dit complex project laat toe om in een breed participatief proces het draagvlak voor de doelstelling verder te versterken, via een transparante afweging van de alternatieven die voldoen aan de beschreven doelstelling.

Alternatieven

Om extra containerbehandelingscapaciteit te creëren, kan men de containerbehandelingsinfrastructuur aanpakken (nieuwe infrastructuur bouwen en/of bestaande infrastructuur optimaliseren) of kan men de exploitatie aanpassen (containerbehandeling achter de sluisen, overslagtechnieken...). Combinaties van ingrepen op infrastructuur en exploitatie zijn ook mogelijk. Uit de verkenningsfase, die voorafgaat aan de startbeslissing, zijn een aantal mogelijke alternatieven naar voor gekomen voor de invulling van de doelstelling van het complex project:

- In de eerste plaats komt het **nulalternatief** volwaardig aan bod. Dit alternatief geeft aan wat het betekent als er geen extra containerbehandelingscapaciteit gecreëerd wordt in het havengebied Antwerpen.
- Een tweede alternatief is de bouw van een **containergetijdendok in de Saeftinghezone**, met aanpalend een zone van circa 88 ha voor niet-maritieme ontwikkelingen. Dit scenario is de voorbije jaren gedetailleerd onderzocht en uitgewerkt, in het kader van de strategische planvorming voor de haven van Antwerpen (Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief). Daarom zijn er al een maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) en enkele technische vooronderzoeken beschikbaar voor een containergetijdendok in de Saeftinghezone. De rapporten over deze vooronderzoeken zullen o.m. deel uitmaken van het alternatievenonderzoek.
- Een derde alternatief is het voorzien van **bijkomende containerbehandelingscapaciteit binnen het huidige havengebied, maar buiten de ontwikkelingszone Saeftinghe**. Binnen dit alternatief zijn verschillende (combinaties van) locaties/opties mogelijk, waarvan in het verdere proces nog bepaald moet worden of ze te beschouwen zijn als volwaardige alternatieven of als varianten van een zelfde alternatief. Zo kunnen er bijvoorbeeld nieuwe mogelijkheden ontstaan voor behandeling van containers op de Linkerscheldeoever achter de sluisdeuren, dankzij de Kieldrechtssluis.

Op basis van het openbaar onderzoek over de ‘alternatievenonderzoeksnota’ **kunnen de huidige drie alternatieven aangepast worden en/of aangevuld met andere alternatieven**. De ingesproken voorstellen zullen worden getoetst aan de geformuleerde doelstelling en verder worden onderzocht. Al de redelijke alternatieven worden op strategisch niveau én gelijkwaardig onderworpen aan een geïntegreerd onderzoek vooraleer in het voorkeursbesluit een keuze gemaakt kan worden. Dit laatste dient samen te sporen met het communicatie- en participatietraject dat onderdeel uitmaakt van het complex project.

De thema’s die centraal komen te staan in de onderzoeksfase zijn:

- leefbaarheid (omwille van de mogelijke impact op de bestaande woongebieden of woningen);
- leefmilieu (omwille van de impact op natuur, bodem, water, lucht, geluid,.....);
- landbouw (omwille van de impact op de huidige landbouwactiviteiten);
- veiligheid (omwille van de externe risico’s bij eventuele calamiteiten met gevaarlijke goederen in scheepslading of als producten in industriële activiteiten richting de woonomgeving of omliggende activiteiten, maar bv. ook mogelijke interferentie met de kerncentrale van Doel);
- beveiliging tegen overstromingsgevaar;
- mobiliteit;
- onroerend erfgoed;
- economisch-financieel (omwille van de afweging tussen het economisch belang van de bijkomende havenontwikkeling versus de kosten die noodzakelijk zijn om de haveninfrastructuur aan te leggen en inpasbaar te maken in de omgeving).
- de operationaliteit van de containerbehandelingsvoorzieningen. Gelet op het belang van de grote rederijen voor de haven van Antwerpen (cf. supra, 2.1 “Noodzaak van het project – vraag naar capaciteit”) is het aangewezen de voorgestelde alternatieven bij hen af te toetsen op vlak van de adequate invulling van de (operationele) behoeften;
- de gevoeligheid van het marktaandeel in containerbehandeling in de Hamburg-Le Havre range voor de impact van ontwikkelingen in de nautische veiligheidsmarges, in relatie tot de factoren die hierop van invloed zijn (minimale kielspelingen, kruisingen, vaarvensters, wachtzones, ketenbenadering).

De volgende passages geven reeds een eerste inzicht in het op te starten geïntegreerd onderzoek, dat verder bouwt op de voorbereidende onderzoeken en de input vanuit de reeds gevoerde communicatie tijdens de verkenningsfase. Het gaat om een eerste inschatting van het op te maken studiewerk. Later kan blijken, bijvoorbeeld uit de bevraging van de actoren, dat bijkomend studiewerk vereist is en/of dat nieuwe alternatieven in beeld komen. Belangrijk is ook het vastleggen van de wijze waarop de deelonderzoeken mekaar beïnvloeden en op welke wijze afstemming van de deelonderzoeken wordt georganiseerd.

3.2.Vorgenomen onderzoek

Het algemene doel van het onderzoek is om de beste oplossing te filteren uit de beschikbare mogelijkheden. Daarvoor worden de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen, waarbij verschillende deelonderzoeken – gekaderd binnen een participatietraject – de uiteindelijke keuze mee onderbouwen.

Bij de start van de onderzoeksfase wordt de **alternatievenonderzoeksnota** opgemaakt. In de alternatievenonderzoeksnota zal rekening gehouden moeten worden met mogelijke gevolgen van de toekomstige aanleg van bijkomende containerbehandelingscapaciteit, voor mens en milieu. Deze nota geeft een beschrijving van de doelstellingen en de geografische werkingsfeer van het complex project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. De nota beschrijft welke alternatieven er mogelijk zijn en beschrijft de onderzoeksmethodiek.

In de onderzoeksfase van het project zal het onderzoek de voorgestelde (en eventueel bijkomende ingesproken) alternatieven uittekenen en beoordelen op strategisch niveau. Dit betekent dat in de onderzoeksfase de invulling van de terreinen nog niet op detailniveau wordt onderzocht. Volgende onderzoeken worden verwacht nodig te zijn in de onderzoeksfase:

- Optimalisatie van de verdere scope van het project. Het voorafgaand studiewerk tijdens de verkenningsfase heeft geleid tot een hele reeks randvoorwaarden. Binnen de participatieronde wordt onder andere nagegaan welke knelpunten en welke potenties lokaal spelen. De optimalisatie zal leiden tot het aanpassen of verfijnen van de scope van het project, maar steeds binnen de lijnen van de doelstelling ervan.
- Veiligheidsstudie. In een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) wordt rekening gehouden met veiligheidscriteria ten aanzien van mogelijke gevoelige zones (zoals woongebieden, de kerncentrale van Doel en gevoelige functies in de mate van het mogelijke vermijden alsook functies met risico op domino-effecten). Er zal worden bekeken of actualisatie van het RVR nodig is.
- Milieu-effectbeoordeling (MER). De strategische milieu-effectbeoordeling van de onderzoeksfase zal ertoe moeten leiden de alternatieven te vergelijken in functie van de verwachte milieu-impact.
- Passende beoordeling overeenkomstig de Europese richtlijnen, als onderdeel van de MER.
- Onderzoek naar het effect op landbouw.
- Onderzoek naar het effect op erfgoed en landschap.
- Onderzoek naar het effect op mobiliteit in de ruime regio (vooral Waasland en Antwerpen, maar mogelijk effect verder in Vlaanderen). In de doelstelling van het complex project is de "multimodale ontsluiting tot *aan* het hoofdnet" expliciet opgenomen omdat de ontsluiting een wezenlijk onderdeel van het project moet zijn. In die optiek zijn de aspecten van mobiliteit *vanaf* het hoofdnet geen onderdeel van het complex project zelf, maar worden zij wel volwaardig onderzocht als effecten van (de verschillende alternatieven van) het complex project, via een of meerdere (per modus) mobiliteitsstudies.
- Maatschappelijke Kosten/Baten-Analyse (MKBA). MKBA is een integraal afwegingsinstrument waarmee alle huidige en toekomstige maatschappelijke voor- en nadelen van een project tegen elkaar worden afgewogen door ze in dezelfde eenheid, euro's, uit te drukken. Omdat het de voor- en nadelen van alle betrokkenen (overheid, burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties) in beeld brengt, is de MKBA sectoroverschrijdend. Wanneer de baten (in ruime zin) groter zijn dan de kosten die het project meebrengt, is een project maatschappelijk gezien verantwoord.

Voor de bouw van een containergetijdendok in de Saeftinghezone was al een MKBA opgesteld, om te bepalen wat de optimale invulling van de volledige ontwikkelingszone Saeftinghe (containerbehandeling, industrie en/of logistiek) zou zijn. Gezien de specifieke invalshoek van deze MKBA gelden de conclusies ervan enkel voor de invulling van OZS. In het kader van voorliggend complex project zal dus een nieuwe MKBA opgesteld worden, waarin alle redelijke alternatieven voor de invulling van de doelstelling van het complex project evenwaardig aan bod komen. Het is waarschijnlijk wel mogelijk om een aantal elementen uit de MKBA voor OZS (bijvoorbeeld economische data) te hergebruiken.

3.3. Onderlinge afstemming van het te voeren onderzoek

Met de alternatievenonderzoeksnota wordt erover gewaakt dat onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. Het is van belang dat goed over de afstemming van onderzoeken wordt nagedacht en dat gedurende de opmaak van de studies op regelmatige basis de voortgang na wordt gegaan. Volgende acties worden voorzien:

- Publieke bekendmaking van de alternatievenonderzoeksnota door middel van diverse informatiekanaalen waaronder de websites bij de betrokken gemeenten, HA, MLSO www.extracontainercapaciteitantwerpen.be en de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be);
- Een bespreking van de ontwerpeindrapporten met projectteam en task force (zie 4.2);
- De synthesenota die de conclusies van de onderzoeken bundelt, wordt ruim verspreid.

3.4. Project-risicomanagement

Elk project wordt geconfronteerd met risico's die een impact kunnen hebben op het realiseren van de projectdoelstellingen. Om deze risico's binnen het complex project tijdig te detecteren en te beheersen, maakt een actief en effectief risicomanagement integraal deel uit van het ganse proces.

Actief en effectief risicomanagement vereist een direct en proactief inspelen op projectrisico's die kunnen optreden. Enerzijds door projectrisico's vroegtijdig te onderkennen, erop te anticiperen en deze beheersbaar te maken en te houden. Anderzijds door nieuwe mogelijkheden te creëren en kansen te benutten die de uitvoering van het proces kunnen bevoordelen.

Risicomanagement draagt rechtstreeks bij aan het beheersen van het proces doordat (1) risico's continu expliciet en daardoor bespreekbaar worden gemaakt, (2) proactief wordt opgetreden in plaats van reactief, (3) op een gestructureerde manier beheersmaatregelen worden geïdentificeerd, afgewogen en geïmplementeerd. Risicomanagement maakt een project echter niet risicoloos. Dit is in de meeste gevallen onmogelijk en ook niet noodzakelijk. Belangrijker is dat er op een gestructureerde en transparante manier wordt omgegaan met onzekerheden en de beheersing ervan.

Risicomanagement vormt mee de kern van projectmanagement en vereist maatwerk. Het is een cyclisch proces dat regelmatig zal worden doorlopen. Elke cyclus start met een risicoanalyse waarbij de projectrisico's worden geïdentificeerd en geëvalueerd naar grootte. Voor de (belangrijkste) projectrisico's worden beheersmaatregelen uitgewerkt en geïmplementeerd. Vervolgens wordt de effectiviteit van de beheersmaatregelen geëvalueerd en start het proces opnieuw.

Bij het uitvoeren van een risicoanalyse wordt in de eerste plaats gekeken naar mogelijke risico's die een impact hebben op de realisatie van het project binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Daarnaast wordt ook gekeken naar mogelijke risico's met een impact op het projectbudget en de kwaliteit van het projectresultaat. De geïdentificeerde risico's worden steeds geëvalueerd naar grootte van de waarschijnlijkheid op optreden en de

grootte van de impact wanneer ze optreden. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van onderstaande Risicomatrix.

Risicomatrix			Impact (Inschatting op basis van impact op termijn, draagvlak, budget en kwaliteit)				
			1	2	3	4	5
			Verwaarloosbaar	Gering	Redelijk	Ernstig	Kritiek
Waarschijnlijkheid	5	Kans op voorkomen tussen 75-99%	5	10	15	20	25
	4	Kans op voorkomen tussen 50-75%	4	8	12	16	20
	3	Kans op voorkomen tussen 25-50%	3	6	9	12	15
	2	Kans op voorkomen tussen 5-25%	2	4	6	8	10
	1	Kans op voorkomen tussen 1-5%	1	2	3	4	5

Afhankelijk van de grootte van het projectrisico krijgt het een kleur en dienen de nodige beheersmaatregelen uitgewerkt en geïmplementeerd te worden.:

- Rood risico: Onaanvaardbaar risico - beheersmaatregelen dienen uitgewerkt en geïmplementeerd te worden. De effectiviteit van de genomen beheersmaatregelen dient opgevolgd te worden.
- Oranje risico: Te beheersen risico - enkel aanvaardbaar indien negatieve kosten-baten van beheersmaatregel(en).
- Groen risico: Aanvaardbaar risico - geen verdere beheersing noodzakelijk.

Het identificeren en evalueren van de projectrisico's gebeurt door een representatieve groep van leden uit de task force en het projectteam. Het beheersen van projectrisico's gebeurt door het projectteam (cfr. 4.2 "voorstel van projectstructuur"). Hierover wordt gerapporteerd aan de task force.

In de onderzoeksfase wordt het risicomanagement opgestart en durende het verder verloop van het complex project wordt de analyse verder uitgewerkt en aangevuld. In eerste instantie zullen de geïdentificeerde projectrisico's geëvalueerd worden naar grootte (aan de hand van de risicomatrix) en wordt de risicobeheersing opgestart. De risicomanagementcyclus wordt doorheen het proces herhaald en dit minstens op het moment dat zich (interne en/of externe) veranderingen voordoen en steeds op het einde/bij de start van elke procesfase.

Hoofdstuk 4: Communicatie- en participatietraject

4.1. Stakeholdersanalyse

a. Aanzet krachtenveldanalyse

Een belangrijke stap bij de opmaak van het communicatieplan is de actorenanalyse. We brengen de actoren en hun houding ten opzichte van het project in kaart via een krachtenveldanalyse. De resultaten van deze analyse zullen mee bepalend zijn voor het uittekenen van het informatie- en communicatieproces.

De krachtenveldanalyse identificeert de betrokken doelgroepen, geeft hun visie en belangen en geeft ook aan wat hun houding is ten opzichte van het project. We brengen de belangrijkste stakeholders in kaart en delen ze in op basis van enerzijds visie en belangen bij het project en anderzijds onderling vertrouwen. Afhankelijk van de plaats van de stakeholder in dit krachtenveld wordt hij in de communicatie op een andere manier benaderd (qua boodschap en communicatiedrager).

We geven hieronder een eerste overzicht van alle lokale en regionale actoren.

Na de startbeslissing zal de krachtenveldanalyse verder ingevuld worden via een schets van hun visie, belangen en houding. Dit gebeurt via verdere informatie- en overlegmomenten, via onlinemonitoring van berichtgeving in pers en sociale media. Een sterke betrokkenheid van stakeholders is essentieel binnen een complex project. De filosofie is dat de erkenning van stakeholders in hun rol, welk standpunt ze ook hebben, bijdraagt aan de kwaliteit van het proces.

b. Overzicht actoren

Gezien de brede focus van het project en de grootte van het onderzoeksgebied hebben heel wat instanties belang om bij het project betrokken te zijn. Hieronder geven we een overzicht van alle actoren, verder geven we aan welke groepen op welke manier betrokken worden.

Grensoverschrijdend	<ul style="list-style-type: none"> - Nederland: <ul style="list-style-type: none"> . Provinciebestuur Noord-Brabant . Provinciebestuur Zeeland . Gemeentebesturen Woensdrecht en Hulst (incl EGTS Linieland Waas en Hulst) . Vlaams – Nederlandse Schelde Commissie
Federale administratie	<ul style="list-style-type: none"> - FANC - Infrabel
Vlaamse Overheid	<ul style="list-style-type: none"> - Kabinet van de Vlaamse minister van Onroerend Erfgoed - Kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken - Kabinet van de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw - Kabinet van de Vlaamse minister van Werk en Economie - Kabinet van de Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur - Vlaamse administraties <ul style="list-style-type: none"> . Agentschap Ondernemen

	<ul style="list-style-type: none"> . Agentschap voor Natuur en Bos (incl. Beheercommissie Natuur Linker- en Rechterscheldeoever) . Agentschap Wegen en Verkeer . Agentschap Zorg en Gezondheid . Departement Landbouw en Visserij . Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (dienst Mer; dienst VR; afdeling Lucht, Hinder en Gezondheid; afdeling Milieuvergunningen) . Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afd. Beleid, afd. Maritieme Toegang, bemiddelaar infrastructuurprojecten en procesmanager OHA) . Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust . Departement Financiën en Begroting, afdeling Vastgoedtransacties . De Lijn nv . De Scheepvaart nv . Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) . Onroerend erfgoed . Ruimte Vlaanderen . Toerisme Vlaanderen . Vlaamse Landmaatschappij . Vlaamse Milieumaatschappij . Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid . Waterwegen en Zeekanaal nv . Wonen-Vlaanderen . Gewestelijke havencommissaris
Provinciebesturen	<ul style="list-style-type: none"> - Deputatie en diensten Provinciebesturen Antwerpen en Oost-Vlaanderen
Kerkbesturen	<ul style="list-style-type: none"> - Bisdom Gent - Kerkfabriek Onze-Lieve-Vrouw-Hemelvaartkerk (Doel)
Lokale besturen en Intercommunales	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten: stad Antwerpen (en districten), Stabroek, Beveren, Zwijndrecht, Sint-Gillis-Waas - Havenbedrijf Antwerpen - Maatschappij Linkerscheldeoever - Interwaas - Polderbesturen: Polder Land van Waas, Polder Ettenhoven
Strategische adviesraden Vlaams, Provinciaal, gemeentelijk	<ul style="list-style-type: none"> - Saro en Vlaamse Mina-raad - Procoro's en provinciale Mina-raden - Gecoro's en gemeentelijke Mina-raden - SERV
Sectorale actoren op federaal niveau	<ul style="list-style-type: none"> - Elia - Fluxys Belgium - Electrabel / Engie
Sectorale actoren op regionaal niveau	<ul style="list-style-type: none"> - Landbouw <ul style="list-style-type: none"> . Boerenbond, Boerenbond Antwerpen, Boerenbond Oost-Vlaanderen . Algemeen Boerensyndicaat - Natuur en milieu <ul style="list-style-type: none"> . Bond Beter Leefmilieu . Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever . Natuurpunt Antwerpen Noord - Waterintercommunales <ul style="list-style-type: none"> . Waterintercommunales (Water-link, De Watergroep) - Economische actoren <ul style="list-style-type: none"> . Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen Antwerpen en Oost-Vlaanderen . RESOC Antwerpen, ERSV Oost-Vlaanderen - VOKA Antwerpen-Waasland, VOKA Alfaport, VOKA Grootindustrie, <ul style="list-style-type: none"> . Vakbonden: ACV, ABVV, ACLVB . Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV)

	<ul style="list-style-type: none"> . Promotie binnenvaart . BV Tunnel Liefkenshoek . BAM nv - Fietsersbond - Eandis en Eandis Antwerpen - Landelijk Vlaanderen
Actiegroepen	<ul style="list-style-type: none"> - Doel 2020 en Derde Generatie - Actiecomité RODS (Rapenburg, Ouden Doel en Saftingen) - Erfgoedgemeenschap Doel & Polder - Polderfront voor behoud Opstalpolder - Straten Generaal, Ademloos, Ringland
Ruime bevolking	<ul style="list-style-type: none"> - Bewoners, eigenaars, gebruikers, recreanten,...

4.2. Voorstel van projectstructuur

Voor de onderzoeksfase van dit complex project wordt een driedelige projectstructuur opgezet.

a. Task force als stuurgroep

Het voorbereiden en ondersteunen van het verdere politieke besluitvormingsproces is de voornaamste opdracht van dit gremium. Het faciliteren van de politieke besluitvorming heeft juridische zowel als strategische facetten.

Een eerste groep van mogelijke taken zijn van strategische aard:

- anticiperen op verschillende mogelijke standpuntbepalingen;
- inschatten van mogelijke weerstand;
- rekening houden met de Europese beleidscontext;
- inschatten van economische realiteiten;
- in het oog houden van de lange termijn van het hele project
- bewaken van de timing, doelstellingen en contouren van het project;
- rapporteren naar politiek/voorstellen van beslissingen voorleggen.

Bepaalde taken zijn van juridische aard:

- inzicht verkrijgen in de toepasselijke wetgeving en procedures;
- in lijn brengen van het project met de juridische context.

Een laatste groep van onderwerpen is zowel van juridische als strategische aard:

- nagaan hoe het beoogde tempo van uitvoering kan gevolgd worden binnen de wettelijk opgelegde procedurestappen;
- vorm geven aan de verhouding tussen het complex project en de bestaande ruimtelijke uitvoeringsplannen voor het gebied.

Belangrijk is dat de task force over haar bevindingen communiceert met de verschillende belanghebbenden, zodat deze hun inzicht verruimen in het project. De task force moet dus vooral bouwstenen aanleveren voor de totstandkoming van de politieke besluitvorming over het voorkeursbesluit.

Krachtens de startbeslissing van de Vlaamse Regering van 15 juli 2017 wordt het afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang, ir. Freddy Aerts, aangesteld als voorzitter van de task force. De procesverantwoordelijke wordt aangeduid binnen de afdeling Beleid van het Departement MOW, namelijk: dr. Reginald Loyen.

Wat de politieke betrokkenheid zelf betreft, blijft de task force een louter ambtelijk college. De betrokken kabinetten, burgemeester, voorzitters van het havenbestuur en de Maatschappij LSO worden door de voorzitter van de task force regelmatig gebriefd.

Cruciaal is dat de inhoudelijke deelaspecten, die het onderwerp zullen uitmaken van de werkzaamheden van de task force, afdoende dienen ingevuld te worden door de verschillende leden van de task force. In de eerste plaats vertoont het dossier een technisch karakter. Het gaat daarbij om problematieken zoals de nautische toegankelijkheid tot de Vlaamse havens, de ruimtelijke ordening... Ten tweede vraagt het project ook om economische expertise. Kennis over de noodzakelijke achterlandverbindingen, de maritieme containersector en dergelijke meer is vereist. De technische en economische expertise situeert zich bij het Departement MOW. Bovendien is het aangewezen vanuit het departement Ruimte Vlaanderen ook brede expertise in te brengen. Daarnaast is het uiteraard van belang dat in deze task force/stuurgroep ook de haven zelf hun expertise en kennis kunnen inbrengen (door een vertegenwoordiger van Haven Antwerpen NV en van de Maatschappij LSO). De Gewestelijke havencommissaris wordt als waarnemer aan de task force toegevoegd.

Andere overheden worden betrokken in het Actorenoverleg (zie verder) en via het Procesteam OHA en/of actief betrokken in de inhoudelijke projectwerking.

b. Projectteam

Met het oog op de dagdagelijkse projectwerking wordt een projectteam opgericht. Dit is ook voorzien in het decreet complexe projecten (waar sprake is van een "multidisciplinair projectteam").

Het projectteam krijgt een mandaat van de task force. Het ontwikkelt een plan van aanpak dat door de task force wordt vastgesteld. Na de vaststelling van dit plan zorgt het projectteam voor de realisatie van de (deel)producten. Het projectteam rapporteert over (deel)resultaten aan de task force. Het leeuwendeel van het inhoudelijke werk wordt uitbesteed aan private marktpartijen. Daarbij wordt een inkoopstrategie gevolgd, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van bestaande raamcontracten bij de betrokken overheid. Het projectteam heeft dus als taken de aansturing en opvolging van de studies, het leveren van inhoudelijke bijdragen, de projectcontrole en dergelijke meer. Naargelang de noden kunnen andere experts worden toegevoegd.

We doen beroep op het integraal project management model dat binnen veel grond-, weg- en waterbouwprojecten wordt toegepast. Het model is een samenwerkingsmodel. Vanuit verschillende disciplines wordt binnen een project samengewerkt om verschillende (deel)producten goed op elkaar te laten aansluiten, uiteindelijk resulterend in één integraal projectresultaat. Het model is een organisatiestructuur, waarin het projectteam bestaat uit vijf

projectfunctionarissen, die elk de (deel)producten realiseren, die leiden tot het integrale projectresultaat. In het model zijn de taken en verantwoordelijkheden, de (deel)producten, en onderlinge samenwerking beschreven. Het gaat om volgende rollen:

Rol	Omschrijving
Projectdirecteur	Is (eind)verantwoordelijk voor het realiseren van de onderzoeksfase binnen de randvoorwaarden van tijd, geld en capaciteit. Geeft leiding aan het projectteam, zorgt voor adequate bemensing van het projectteam en zorgt voor een goede interne samenwerking in het team en met in- en externe stakeholders.
Technisch manager (plaatsvervangend projectdirecteur)	Rechterhand projectdirecteur. Heeft zicht op de technische eisen van het project. Is verantwoordelijk voor de technische uitwerking van het project tot een optimaal alternatief.
Manager Projectbeheersing	Is verantwoordelijk voor de integrale projectbeheersing (dit wil zeggen risicobeheer, scopemanagement, planningsbeheer, documentbeheer, informatie en rapportage). Biedt een actueel beeld van scope, tijd, budget, kwaliteit en risico's van het project.
Omgevingsmanager	Is verantwoordelijk voor het strategisch omgevingsmanagement en gebiedsgerichte samenwerking met andere overheden, met belangengroepen en het operationeel omgevingsmanagement. Stuur experts aan op het gebied van communicatie en ruimtelijke/juridische procedures.
Contractmanager	Is verantwoordelijk voor de inhuur binnen het project. Zorgt voor een duidelijke vraagdefinitie voor de diensten voor de contractvorming, voor het aanbestedingsdossier, het contractmanagement enzovoort.
Projectsecretaris	Staat projectmanager en manager projectbeheersing bij
Adviseur	Lid team Complexe Projecten

c. Actorenoverleg

Met het oog op het participatief traject wordt een breed actorenoverleg uitgebouwd. De oprichting van een actorenoverleg ligt in het verlengde van de participatieve aanpak die voortvloeit uit het decreet complexe projecten. Het actorenoverleg dient voornamelijk als klankbord voor task force en projectteam. Het wordt bijvoorbeeld samengeroepen voor het invullen van de alternatieven. Andere ad hoc bijeenkomsten zullen stelselmatig worden gepland met als doel het overleg tussen overheden en belangengroepen te faciliteren en te vereenvoudigen.

Het actorenoverleg komt samen onder voorzitterschap van de voorzitter van de task force. Hieronder is weergegeven welke actoren relevant zijn voor dit actorenoverleg. Naargelang de

noden kan de voorzitter ad hoc experts uitnodigen. Ook de leden van het projectteam maken deel uit van het actorenoverleg. De projectsecretaris zorgt voor uitnodigingen en verslaggeving.

Grensoverschrijdend	<ul style="list-style-type: none"> - Nederland: <ul style="list-style-type: none"> . Provinciebestuur Noord-Brabant . Provinciebestuur Zeeland . Gemeentebesturen Woensdrecht en Hulst (incl EGTS Linieland Waas en Hulst) . Vlaams – Nederlandse Schelde Commissie
Federale administratie	<ul style="list-style-type: none"> - FANC - Infrabel
Vlaamse Overheid	<ul style="list-style-type: none"> - Vlaamse administraties <ul style="list-style-type: none"> . Agentschap Ondernemen . Agentschap voor Natuur en Bos (incl. Beheercommissie Natuur Linker- en Rechterscheldeoever) . Agentschap Wegen en Verkeer . Agentschap Zorg en Gezondheid . Departement Landbouw en Visserij . Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (dienst Mer; dienst VR; afdeling Lucht, Hinder en Gezondheid; afdeling Milieuvergunningen) . Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afd. Beleid, afd. Maritieme Toegang, bemiddelaar infrastructuurprojecten en procesmanager OHA) . Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust . Departement Financiën en Begroting, afdeling Vastgoedtransacties . De Lijn nv . De Scheepvaart nv . Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) . Onroerend erfgoed . Ruimte Vlaanderen . Toerisme Vlaanderen . Vlaamse Landmaatschappij . Vlaamse Milieumaatschappij . Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid . Waterwegen en Zeekanaal nv . Wonen-Vlaanderen . Gewestelijke havencommissaris
Provinciebesturen	<ul style="list-style-type: none"> - Deputatie en diensten Provinciebesturen Antwerpen en Oost-Vlaanderen
Kerkbesturen	<ul style="list-style-type: none"> - Bisdom Gent - Kerkfabriek Onze-Lieve-Vrouw-Hemelvaartkerk (Doel)
Lokale besturen en Intercommunales	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeenten: stad Antwerpen (en districten), Stabroek, Beveren, Zwijndrecht, Sint-Gillis-Waas - Havenbedrijf Antwerpen - Maatschappij Linkerscheldeoever - Interwaas - Polderbesturen: Polder Land van Waas, Polder Ettenhoven
Strategische adviesraden Vlaams, Provinciaal, gemeentelijk	<ul style="list-style-type: none"> - Saro en Vlaamse Mina-raad - Procoro's en provinciale Mina-raden - Gecoro's en gemeentelijke Mina-raden - SERV
Sectorale actoren op federaal niveau	<ul style="list-style-type: none"> - Elia - Fluxys Belgium - Electrabel / Engie
Sectorale actoren op regionaal niveau	<ul style="list-style-type: none"> - Landbouw <ul style="list-style-type: none"> . Boerenbond, Boerenbond Antwerpen, Boerenbond Oost-Vlaanderen . Algemeen Boerensyndicaat

	<ul style="list-style-type: none"> - Natuur en milieu <ul style="list-style-type: none"> . Bond Beter Leefmilieu . Natuurpunt Wase Linkerscheldeoever . Natuurpunt Antwerpen Noord - Waterintercommunales <ul style="list-style-type: none"> . Waterintercommunales (Water-link, De Watergroep) - Economische actoren <ul style="list-style-type: none"> . Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen Antwerpen en Oost-Vlaanderen . RESOC Antwerpen, ERSV Oost-Vlaanderen - VOKA Antwerpen-Waasland, VOKA Alfaport, VOKA Grootindustrie, <ul style="list-style-type: none"> . Vakbonden: ACV, ABVV, ACLVB . Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV) . Promotie binnenvaart . BV Tunnel Liefkenshoek . BAM nv - Fietsersbond - Eandis en Eandis Antwerpen - Landelijk Vlaanderen
Actiegroepen	<ul style="list-style-type: none"> - Doel 2020 en Derde Generatie - Actiecomité RODS (Rapenburg, Ouden Doel en Saftingen) - Erfgoedgemeenschap Doel & Polder - Polderfront voor behoud Opstalpolder - Straten Generaal, Ademloos, Ringland

4.3. Voorstel van communicatie en participatieaanpak

Bij de actorenanalyse en de processtructuur gaan we uit van een grote groep mogelijk betrokken actoren. In de loop van het proces zal dit verfijnd worden, enerzijds door een inkrimping van het onderzoeksgebied (na selectie van het voorkeursalternatief in het voorkeursbesluit), anderzijds op basis van de gewenste betrokkenheid van de actoren zelf. Er zal een onderscheid gemaakt worden tussen wie actief betrokken moet worden en wie enkel informatie wenst. Bij de groep die actief betrokken wordt, zal de krachtenveldanalyse mee aansturen hoe en wanneer dat best gebeurt.

Hieronder geven we de grote lijnen voor de informatieverzorging en het participatietraject.

a. Informeren

Wanneer: op sleutelmomenten in het proces

Wie: varieert van gerichte informatie naar actoren tot ruime bevolking en geïnteresseerden

Kanalen:

- Website www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
- Website Havenbedrijf Antwerpen
- Website MLSO
- Informatiemomenten
- Informatievergaderingen
- Persberichten
- Berichten in kanalen lokale besturen en actoren

b. Participeren

Uitgangspunt bij een complex project is dat er, buiten de formele participatiemomenten, in een zeer vroeg stadium, voor de oplevering van afgewerkte rapporten, met de betrokken actoren overlegd wordt.

- Informele participatie
 - Wanneer:
 - Continu doorheen het proces
 - Wie:
 - Actorenoverleg (zie projectstructuur)
 - Ruime bevolking via informatiemomenten
- Formele participatie
 - Adviesverlening
 - Wanneer:
 - Alternatievenonderzoeksnota
 - Voorontwerp voorkeursbesluit
 - Projectonderzoeksnota
 - Voorontwerp projectbesluit
 - Wie:
 - Vlaamse administraties (gecoördineerd advies per beleidsdomein)
 - Strategische adviesraden op Vlaams niveau
 - Lokale overheden
 - Openbaar onderzoek / raadpleging
 - Wanneer:
 - Alternatievenonderzoeksnota
 - Ontwerp voorkeursbesluit
 - Projectonderzoeksnota
 - Ontwerp projectbesluit
 - Wie: elke geïnteresseerde

4.4. Communicatie en participatieaanpak per fase

a. Verkenningsfase

Participatie

- Ad hoc overleg met betrekking tot opstart van een complex project (29 april 2016)
- Overleg met de betrokken gemeenten en stad met betrekking tot de startbeslissing (20 mei 2016)
- Overleg binnen het procesteam OHA met betrekking tot de startbeslissing (7 juni 2016)
- Overleg met het Centraal Netwerk OHA (overheden en sectororganisaties) over de projectdoelstelling binnen het ontwikkelingsproces havengebied Antwerpen en interactieve workshop over opportuniteiten en risico's bij extra containerbehandelingscapaciteit (16 juni 2016)
- Toelichting voor actiegroepen over doelstelling en procedurestappen complex project (16 juni 2016)
- Adviesverlening: geen formele adviesvraag
- Formele participatie: geen

Informatie

- www.complexeprojecten.be : de pagina's voor het project worden geactiveerd zodra de startbeslissing genomen is.
 - . Inleiding project
 - . Startbeslissing
 - . Procesnota
 - . Verwijzing naar projectsite
- www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
 - . startbeslissing en procesnota
 - . stand van zaken
 - . documenten: afgeronde studierapporten
 - . resultaten participatie: powerpointpresentatie en verslagen klankbordgroep
 - . FAQ
 - . Contact
 - . Nieuwsbrief
- Mailing aan Vlaamse administraties, provincie- en gemeentebesturen en regionale actoren met
 - . mededeling dat startbeslissing genomen is
 - . verwijzing naar www.complexeprojecten.be en www.extracontainercapaciteitantwerpen.be

Pers

- Persbericht naar aanleiding van startbeslissing verstuurd door de minister op 18 juli 2016.

b. Onderzoeksfase

Participatie

- Overleg met betrokken federale en Vlaamse administraties tijdens Procesteam OHA 22 september 2016
- Gespreksavond economische noodzaak van het project (6 oktober 2016 Kallo) met het Actorenoverleg
- Workshops voor het bepalen van de alternatieven voor het project (12 oktober en 13 oktober 2016 in Kallo)
- Adviesverlening alternatievenonderzoeksnota
 - . Terugkoppeling: overwegingsdocument
- Formele participatie: raadpleging alternatievenonderzoeksnota (30d)
 - . Actorenoverleg en informatiemoment 14 december 2016
 - . Inhoud: uitleg over alternatievenonderzoeksnota
 - . Resultaten worden verwerkt in overwegingsdocument
- Adviesverlening voorontwerp voorkeursbesluit
 - . Terugkoppeling: overwegingsdocument

- Formele participatie: openbaar onderzoek ontwerp voorkeursbesluit (60d)
 - . Informatiemoment
 - . Inhoud: aanvullingen geven bij gevoerde onderzoek
 - . Terugkoppeling: overwegingsdocument op projectsite

Informatie

- www.extracontainercapaciteitantwerpen.be
- www.complexeprojecten.be actualiseren
- Websites HA en MLSO
- Projectsite aanvullen:
 - . Documenten: alternatievenonderzoeksnota en (ontwerp)voorkeursbesluit
 - . Participatiemomenten aankondigen
 - . Resultaten formele participatie: overwegingsdocumenten
 - . FAQ: aangevulde lijst met vragen en antwoorden
- Lokale besturen en actoren: korte infoberichten via hun kanalen met link naar projectsite, zeker naar aanleiding van
 - . overleg en infomoment alternatievenonderzoeksnota
 - . overwegingsdocument alternatievenonderzoeksnota
 - . openbaar onderzoek ontwerp voorkeursbesluit
 - . overwegingsdocument voorkeursbesluit
 - . voorkeursbesluit
- Publicatie in kranten en media: raadpleging alternatievenonderzoeksnota (advertenties Gazet van Antwerpen) en openbaar onderzoek ontwerp voorkeursbesluit

Pers

- Persbericht + ontmoeting bij overleg en infomoment alternatievenonderzoeksnota
- Persbericht naar aanleiding van openbaar onderzoek ontwerp voorkeursbesluit
- Persbericht naar aanleiding van voorkeursbesluit

Bij de actualisaties van de procesnota zullen ook de andere fases uitgewerkt worden.

4.5 Vooropgestelde timing

De onderstaande tabel geeft aan welke stappen volgen in de procedure van het voorliggend complex project, zonder dat er onmiddellijk voor elke stap een timing aangeduid is..

Globaal streven we naar een door de Vlaamse Regering principiële vaststelling van het voorkeurbesluit in het voorjaar van 2018.

Onderstaande tabel bevat de timing op korte termijn en, daarnaast, de belangrijkste processtappen zoals voorzien in de regelgeving. Deze timing zal later meer concreet ingevuld worden.

4.5.1. Verkenningsfase

Vorbereiding startbeslissing en procesnota	29/04/2016
Bespreking startbeslissing gemeentebesturen	20/05/2016
Bespreking startbeslissing procesteam OHA	7/06/2016
Bespreking startbeslissing met Centraal Netwerk OHA	16/06/2016
Bespreking startbeslissing met actiegroepen	16/06/2016
Vorbereiden startbeslissing door VR	16/06/2016
Startbeslissing VR	15/07/2016
Afschrift startbeslissing aan provincieraad en gemeenteraad	15/07/2016
Bekendmaking startbeslissing	15/07/2016

4.5.2. Onderzoeksfase

Alternatievenonderzoek	
Gespreksavond economische noodzaak	6/10/2016
Workshop alternatieven met Actiegroepen en stakeholders	12/10/2016
Workshop alternatieven met Bedrijven	13/10/2016
Draft alternatievenonderzoeksnota	28/10/2016
Publieksraadpleging	
Raadpleging AON bij publiek	9/12/2016 tot 18/1/2017
Actorenoverleg	14/12/2016
Formele advisering adviesinstanties en lokale besturen	9/12/2016 tot 23/1/2017
Overmaken adviezen aan dienst MER	24/1/2017
Overwegingsdocument	Eind januari
Richtlijnenvergadering	2/2/2017
Beslissing dienst MER over reikwijdte op te maken onderzoek	24/2/2017
Kennisgeving beslissing dienst MER (uiterlijk)	1/3/2017
Geïntegreerd onderzoek	
Geïntegreerd onderzoek	Tot april 2017
Actorenoverleg tussentijdse resultaten	23/3/2017
Ontwerptekstbespreking	4/5/2017
Opmaak synthesesnota en voorontwerp van voorkeursbesluit	Mei 2017
Adviesverlening voorontwerp voorkeursbesluit	Juni 2017
Adviesvergadering	22/6/2017
Definitief verslag adviesvergadering ("Overwegingsdocument")	20/7/2017
Goedkeuring milieubeoordeling door dienst MER	
Voorkeursbesluit	
Verwerken van adviezen en opmaak ontwerp voorkeursbesluit	Juli 2017
Vaststellen ontwerp voorkeursbesluit door VR	Juli 2017
Openbaar onderzoek over ontwerp van voorkeursbesluit	Tot eind september 2017
Overmaken inspraakreacties	

Overwegingsdocument	
Opmaak voorkeursbesluit	Oktober-November 2017
Voorkeursbesluit	

4.5.3. Uitwerkingsfase

Bekendmaking voorkeursbesluit en publicatie in BS (14d)	Start uitwerkingsfase
Opmaak projectonderzoeksnota	
Projectonderzoeksnota: adviesverlening (45d)	
Verwerking adviesronde en richtlijnen dienst mer (30d)	
Geïntegreerd onderzoek	
Bespreking en aanvulling ontwerp eindrapporten	
Opmaak synthesesnota en voorontwerp projectbesluit	
Terugkoppeling met stakeholders	
Adviesverlening voorontwerp projectbesluit	
Adviesvergadering	
Verwerken adviezen	
Vaststellen ontwerp projectbesluit	
Vorbereiden openbaar onderzoek	
Openbaar onderzoek ontwerp voorkeursbesluit (60 d)	
Verwerken opmerkingen openbaar onderzoek	
Goedkeuring mer en onderzoeken (30d)	
Principiële vaststelling voorkeursbesluit	
Advies Raad van state	
Projectbesluit	Start uitvoeringsfase

Hoofdstuk 5: Financiële afspraken

5.1. Raming van de middelen met betrekking tot het proces

Voor de onderzoeksfase zullen een reeks proceskosten dienen gemaakt te worden. In eerste instantie betreft het onderzoekskosten voor het vergelijken van de alternatieven en het maken van een financiële inschatting van de kostprijs voor de realisatie van elk alternatief. De onderzoekskosten worden gefinancierd door de Vlaamse overheid op de bestaande budgetten.

5.2. Raming van de middelen met betrekking tot de uitvoering (een globale inschatting)

Het noodzakelijke budget voor de uitvoering hangt nauw samen met de oplossing die gekozen zal worden in het voorkeursbesluit. Tijdens de onderzoeksfase wordt het benodigde budget voor alle te onderzoeken alternatieven geraamd. Realisatiekost vormt een essentieel onderdeel van het onderzoek. Dit moet toelaten om een gefundeerde keuze te maken voor het meest wenselijke en haalbare alternatief. Naast realisatiekosten wordt ook rekening gehouden met mogelijke onderhouds- en beheerskosten.

5.3. Onderzoek naar financieringsmogelijkheden

Op aangeven van de Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en vervoer, in samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen kan aan het eind vande onderzoeksfase gestart worden met een studie naar de financieringsmogelijkheden van het voorkeursalternatief.

Hoofdstuk 6: Vervolgstappen

Fase 1: Verkenningsfase

Een project vertrekt vanuit een probleemstelling of opportuniteit. Het doel van de verkenningsfase is tweërlei. Enerzijds komt men tot een eenduidige probleemdefinitie en projectdoelstellingen die gedragen worden door zoveel mogelijk betrokkenen; anderzijds brengt men de grote lijnen van het proces in kaart. De doelstellingen van een complex project worden opgenomen in de startbeslissing, die het engagement inhoudt van één van de bevoegde overheden om een proces op te starten. Tijdens de verkenningsfase wordt een procesnota opgemaakt die een globale omschrijving inhoudt van de stakeholdersanalyse, het uitgestippelde participatie- en communicatietraject en de procesaanpak. Mogelijk worden ook samenwerkingsovereenkomsten opgemaakt wanneer verschillende overheden of belanghebbenden betrokken zijn.

Fase 2: onderzoeksfase

De onderzoeksfase van een complex project gaat van start als de startbeslissing, met een duidelijke projectdefinitie en doelstellingen, is genomen. Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Daarvoor moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen worden.

De alternatievenonderzoeksnota wordt opgemaakt bij de start van de onderzoeksfase. 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. Met de alternatievenonderzoeksnota zorg je ervoor dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. De alternatievenonderzoeksnota gaat ruimer dan het milieukundig onderzoek. Ook ruimtelijke en economische aspecten komen in deze fase reeds aan bod. De alternatievenonderzoeksnota geldt als kennisgeving waarop ingesproken kan worden. Op basis van het onderzoek worden alternatieven met mekaar vergeleken, om te komen tot één oplossing die het voorwerp zal uitmaken van het ontwerp van voorkeursbesluit.

Fase 3: uitwerkingsfase

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, die één mogelijke oplossing naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om dit voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen.

Bij de start van de uitwerkingsfase wordt de projectonderzoeksnota opgemaakt. Deze nota beschrijft enerzijds het project en de flankerende maatregelen die opgenomen zijn in het

voorkeursbesluit. Anderzijds bepaalt deze nota wat het geïntegreerd effectenonderzoek op projectniveau moet omvatten. Daar waar het onderzoek in de vorige fase zich eerder op een strategisch niveau afspeelde, zal de focus nu op het eigenlijke projectniveau liggen.

Het projectbesluit is een beslissing van de bevoegde overheid over het geïntegreerd geheel van vergunningen, machtigingen (bijvoorbeeld onteigeningen), het bestemmingsplan en het actieprogramma. Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer en monitoring.

Fase 4: de uitvoeringsfase

De uitvoeringsfase van een investeringsproject volgt op de goedkeuring van het projectbesluit. Het doel van de uitvoeringsfase is enerzijds om de werken zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Anderzijds is het belangrijk om ook de nodige stappen wat betreft het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project uit te voeren.