

VR 2106 1507 DOC.0899/1BIS



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN,  
VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Startbeslissing complex project "Realisatie van extra  
containerbehandelings-capaciteit in het havengebied  
Antwerpen"**

**1. SITUERING**

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

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

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

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

## **2. INHOUDELIJK**

### **2.1. Doelstellingen 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, de daarmee samenhangende ontwikkeling van industriële/logistieke gronden en de multimodale ontsluiting tot aan het hoofdnet.

De doelstelling van dit project is dus drieledig: extra containerbehandelingscapaciteit creëren, bijhorende industriële/logistieke gronden ontwikkelen op het havenplatform en de aanleg van een multimodale ontsluiting.

- De noodzaak en de timing van de realisatie van bijkomende containerbehandelings-capaciteit werd onderzocht in een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) voor de invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe fase 1, opgeleverd in 2015. In deze studie werd de nood voor bijkomende containerbehandelingscapaciteit in de Antwerpse haven geraamd in functie van de verwachte containeroverslagvolumes in de Hamburg - Le Havre range en het marktaandeel dat de haven van Antwerpen kan verwerven. De MKBA hanteert drie verschillende groeiscenario's voor de toekomstige containeroverslag. In een sensitiviteitsanalyse werd ook de impact van een winst van het marktaandeel van 4% en een verlies van 4% nagegaan. Hieruit blijkt dat ook in die gevallen de varianten in kwestie een ruimschoots positieve maatschappelijke waarde hebben. Door de aldus voorspelde containeroverslag in de haven van Antwerpen te confronteren met de containeroverslag-capaciteit die momenteel in de haven van Antwerpen aanwezig is, werd in de MKBA berekend dat in 2019 de kritische drempel bereikt zal zijn en er een concrete vraag zal ontstaan naar bijkomende containeroverslagcapaciteit, ongeacht of er een hoog, gemiddeld of laag groeiscenario voor de Antwerpse haven wordt gehanteerd. Het Haven-bedrijf wijst er op dat die concrete vraag zich op dit ogenblik (medio 2016) al voordoet.
- De ontwikkeling van containerbehandelingscapaciteit hangt samen met het ontwikkelen van bijhorende industriële/logistieke gronden op het havenplatform. De samenhang volgt uit het economisch weefsel van de haven van Antwerpen, waar de mix tussen goederen-behandeling, logistiek en industrie elkaar

onderling versterkt. 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. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit biedt nieuwe kansen voor de verdere uitbouw van de cluster, ook op vlak van de energietransitie.

- Zowel de containerbehandelingscapaciteit als de industriële/logistieke gronden moeten kunnen beschikken over een multimodale verkeersverbinding met het hoofdnet. Het gaat dan om spoorlijnen, wegen en binnenvaartontsluiting. Voor de binnenvaart moet voldoende behandelingscapaciteit worden ingepland, net als voldoende wachtplaatsen voor de binnenschepen.

## **2.2. Beleidscontext**

Het Vlaams regeerakkoord 2014-2019 onderschrijft de doelstelling van dit project als volgt: "Door de voortdurende schaalvergroting van de scheepvaart in het algemeen en de containervaart in het bijzonder, de verworven positie van de havens in de vaarschema's van de grote, mondiale allianties van rederijen en de eruit voortvloeiende trafieken, is er een grote kans dat we tegen 2021 over bijkomende behandelingscapaciteit moeten kunnen beschikken."

De ontwikkeling van het Antwerpse havengebied past in een proces van overleg dat zich uitstrekt over meerdere decennia. Startpunt van dit proces was het opstellen van de strategische plannen voor elk van de Vlaamse zeehavens. De strategische plannen werden opgemaakt conform de bepalingen in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (1997), het havendecreet (1999) en de opeenvolgende regeerakkoorden. Voor de haven van Antwerpen zijn de voornaamste mijlpalen in dit proces:

- 25 mei 1999: de Vlaamse Regering keurt de "Principes met betrekking tot het Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied" goed;
- 26 april 2004: ondertekening van de "geactualiseerde principes" op basis van talrijke studies;
- 16 december 2005: de Vlaamse Regering stelt het ruimtelijk uitvoeringsplan "Waasland-haven fase 1 en omgeving" vast op basis van deze principes;
- 3 april 2006: de Vlaamse Regering neemt kennis van het "tussentijdse strategisch plan haven van Antwerpen" waarin een geïntegreerd streefbeeld van beide oevers van de Schelde wordt vooropgesteld en de gewenste economische, ruimtelijke en milieu-ontwikkelingen op elkaar zijn afgestemd;
- 11 september 2009: de Vlaamse Regering kiest voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen conform het Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief zoals omschreven in het plan-milieueffectrapport;
- 22 juli 2011: de Vlaamse Regering keurt de gemotiveerde afweging goed van alle door het plan-milieueffectrapport voorgestelde milderende en compenserende maatregelen die betrekking hebben op het Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief, met de doelstellingen voor en de fasering van

natuurontwikkeling. Tevens wordt de proces-architectuur goedgekeurd (aanduiding van procesmanager, procesteam en Centraal Net-werk);

- 27 april 2012: de Vlaamse Regering keurt het flankerend beleid goed (dit wil zeggen de overeenkomsten voor verwerving, inrichting, beheer en monitoring van de natuurgebieden en het sociaal begeleidingsplan);
- 15 maart 2013: de Vlaamse Regering keurt het Actieprogramma "Ontwikkeling Havengebied Antwerpen" goed. Dit programma vat alle te nemen acties tot 2030 in een coherente structuur.

Binnen deze procesarchitectuur werd vervolgens een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) opgemaakt, waarin het havengebied Antwerpen werd afgebakend. Op 30 april 2013 stelde de Vlaamse Regering het GRUP "Afbakening zeehavengebied Antwerpen" definitief vast. Op 3 december 2013 schorste de Raad van State het GRUP met betrekking tot de Linkerscheldeoever met uitzondering van de natuurgebieden die het GRUP er aanduidt. Reden voor de schorsing is dat de stedenbouwkundige voorschriften volgens de Raad van State onvoldoende bepalen dat de realisatie van nieuwe natuur op de Linkerscheldeoever moet voorafgaan aan de haven-ontwikkeling. Over de verzoeken tot vernietiging van het GRUP van 30 april 2013 die betrekking hebben op de Linkerscheldeoever, heeft de Raad van State zich nog niet uitgesproken.

Als gevolg van deze schorsing koos de Vlaamse Regering er voor om het definitieve vaststellings-besluit van 30 april 2013 voor de geschorste delen van het GRUP Afbakening zeehavengebied Antwerpen in te trekken en deze vervolgens opnieuw vast te stellen voor diezelfde gebieden, met aangepaste voorschriften die de proactieve natuurontwikkeling verordenend vastlegt. De stedenbouwkundige voorschriften zijn zo aangepast dat ze uitdrukkelijk bepalen dat de natuur-ontwikkeling vooraf moet gebeuren aan de havenontwikkeling. De contouren van het havengebied en de bestemmingen van de verschillende gebieden uit het GRUP van 30 april 2013 bleven behouden. Dit aangepast GRUP werd op 24 oktober 2014 definitief vastgesteld. Op 20 november 2015 schorste de Raad van State dit GRUP voor wat betreft de Saeftinghedokzone (bestaande uit de daarin gelegen bestemmingsgebieden 'gebied voor waterweginfrastructuur', 'fasering Saeftinghedok' en 'fasering Saeftinghedokmonding') en het onmiddellijk ten zuiden en ten noorden van de Saeftinghedokzone, maar ten oosten van de Oostlangeweg, gelegen gedeelte van het niet-gefaseerde bestemmingsgebied 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' met de daar-in voorziene overdruk 'hoogspanningsleiding'. Reden voor de schorsing is dat, in afwachting van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie over een prejudiciële vraag, volgens de Raad op het eerste gezicht niet kan worden uitgesloten dat er sprake is van compenserende maatregelen in de zin van artikel 4 van de Europese Vogelrichtlijn en artikel 6 van de Europese Habitatrichtlijn. Over de verzoeken tot vernietiging van dit GRUP heeft de Raad van State zich nog niet uitgesproken.

Concreet is één van de alternatieven (namelijk Ontwikkelingszone Saeftinghe Fase 1) om invulling te geven aan de doelstelling van het complex project al gedetailleerd onderzocht; zijn er de vermelde

GRUP's; is er sinds 2012 een overlegstructuur over de havenontwikkeling. Bovendien nam de Vlaamse Regering op 17 juli 2015 al een conceptnota aan, met procesafspraken houdende de bouw van Fase 1 van de Ontwikkelingszone Saeftinghe. Voorliggende startbeslissing haakt in op deze conceptnota, met name op de vaststelling dat het economisch verantwoord is extra containerinfrastructuur te voorzien in de haven van Antwerpen. Dit is mogelijk omdat een start-beslissing geen beslissing over een concreet project of over een oplossingsrichting inhoudt. 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 haven-gebied onderzoeken en in kaart brengen hoe men verschillende oplossingen of alternatieven 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 regering het voorkeursbesluit neemt in de procedure complexe projecten, volgen er beslissingen met rechtsgevolgen.

De Vlaamse Regering onderschrijft blijvend de definitief vastgestelde GRUP's in het gebied en de uitvoering ervan, onder meer door de proceswerking en het actieprogramma van 'Ontwikkeling Havengebied Antwerpen'. De Vlaamse Regering geeft daarnaast het signaal 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 maakt het mogelijk om in een breed participatief proces het draagvlak voor de doelstelling verder te versterken. Er wordt gebruik gemaakt van de methodologie van een complex project om de economische argumentatie achter de havenontwikkeling verder te verfijnen en scherp te stellen en de structurele dialoog met de actoren nieuw leven in te blazen, gelet op de noodzaak om zowel naar bijkomende containercapaciteit als industrieel-logistieke ontwikkelingen de nodige stappen te kunnen zetten. Voorliggende startbeslissing laat de voornoemde besluit-vorming en procedures omtrent het GRUP, dat zich uitstrekt over een veel ruimer gebied, dus onverlet. De procedure complexe projecten wordt opgestart onverminderd (de procedures met betrekking tot) het planologische traject voor het zeehavengebied Antwerpen.

### **2.3. Bevoegde overheid**

Overeenkomstig de bevoegdheidsverdeling die bij het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning werd bepaald, is de Vlaamse Regering bevoegd voor:

- "aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter binnen de grenzen van de zeehaven [...] van Antwerpen, zoals afgebakend in een ruimtelijk uitvoeringsplan;
- aanvragen ingediend door de wegbeheerder van [...] gewestwegen, met betrekking tot of in functie van het beheer van die wegen;

- aanvragen met betrekking tot [...] openbare spoorwegen voor [...] het goederenvervoer, met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations;
- aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter van [...] waterwegen en onbevaarbare waterlopen van de eerste categorie;
- aanvragen met betrekking tot het transmissienet en het plaatselijk vervoer van elektriciteit".

De Vlaamse Regering is met andere woorden de bevoegde overheid die de beslissingen neemt in functie van een mogelijke realisatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit in het Antwerpse havengebied.

#### **2.4. Omschrijving van de complexiteit van het project**

Het project voldoet aan de criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten:

- de probleemstelling is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen: de aanleg van nieuwe containerbehandelingscapaciteit en de daarmee samenhangende ontwikkeling van gronden en multimodale ontsluitingen interfereren met verschillende bestaande functies zoals wonen, landbouw en natuur;
- het project is onontbeerlijk voor de verbetering van de economische ontwikkeling: de ontwikkeling van bijkomende containerbehandelingscapaciteit is een noodzakelijke voorwaarde om de verwachte groei in intercontinentale containertrafiek te kunnen opvangen;
- bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent: de creatie van toegenomen economische ontwikkeling zal meer toegevoegde waarde en extra werkgelegenheid realiseren binnen een maatschappelijke context die een goede leefbare omgeving, leefbare dorpen, alsook natuurontwikkeling vooropstelt;
- het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie en wordt voorzien in een complexe omgeving, gezien de verschillende functies die doorkruist worden (wonen, landbouw, natuur, waterhuishouding, hoogspanningsleidingen en kerncentrale, ontsluitings-wegen enzovoort);
- het project heeft een grote rechtstreekse en onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieugerelateerde en verkeerskundige impact;
- het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op het vlak van ontwikkeling en beheer.

De procesaanpak van complexe projecten biedt een belangrijke meerwaarde aan dit project, waarin zoveel verschillende facetten met elkaar interageren.

#### **2.5. Globale beschrijving van de aanpak**

Na de verkenningsfase volgt de onderzoeksfase waarbij een initiatief tot complex project op zijn effecten onderzocht wordt. Voorliggende startbeslissing vormt het beginpunt van de onderzoeksfase. Het eindpunt van de onderzoeksfase is het voorkeursbesluit. Dit is het

eerste besluit van de bevoegde overheid over een complex project waarin op strategisch niveau een bepaald alternatief wordt gekozen en formeel wordt vastgesteld.

In de onderzoeksfase worden alle redelijke alternatieven onderworpen aan een geïntegreerd onder-zoek ter voorbereiding van het voorkeursbesluit. Om extra containerbehandelingscapaciteit te creëren kan men de infrastructuur of de exploitatie aanpakken, of beide aspecten combineren. De te onderzoeken alternatieven die momenteel in de bijgevoegde procesnota worden vermeld, zijn:

- een nulalternatief waarbij geen bijkomende containercapaciteit wordt gecreëerd;
- 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);
- bijkomende containerbehandelingscapaciteit binnen het havengebied, maar buiten de ontwikkelingszone Saeftinghe. Binnen dit alternatief zijn verschillende (combinaties van) locaties/opties mogelijk.

Mogelijke andere alternatieven, die bijvoorbeeld in het kader van het openbaar onderzoek aan bod komen, worden getoetst aan de geformuleerde doelstellingen en verder onderzocht. In de onderzoeksfase staan thema's als leefbaarheid, leefmilieu, veiligheid en mobiliteit centraal maar ook landbouw, onroerend erfgoed en dergelijke. Uiteraard worden ook afwegingen gemaakt met betrekking tot de economisch-financiële aspecten en de robuustheid van de investeringen in containercapaciteit. In dit geïntegreerd onderzoek zal de impact van de haveninfrastructuur verder onderzocht worden. Door middel van een participatief proces, waarbij alle actoren input kunnen leveren, moeten al deze functies en effecten goed in beeld worden gebracht, zodat de Vlaamse Regering een gefundeerde afweging en een helder en stevig onderbouwd voorkeursbesluit kan nemen. De procesnota in bijlage bij deze startbeslissing gaat dieper in op dit communicatie- en participatietraject.

## **2.6. Scope van het project**

Bij de realisatie van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit moet rekening worden gehouden met zeer veel randvoorwaarden qua vormgeving, mobiliteit, (ruimtelijke) inpasbaarheid en natuuraspecten. Dit hoofdstuk biedt een eerste inzicht in het geïntegreerd onderzoek, dat verder bouwt op bestaand studiewerk. Het gaat om een eerste inschatting van het te verrichten studiewerk tijdens de onderzoeksfase en de latere uitwerkingsfase. Het valt niet uit te sluiten dat later kan blijken, bijvoorbeeld uit de bevraging van de actoren, dat bijkomend studiewerk vereist is.

### 2.6.1. Technische vereisten

De containerbehandelingscapaciteit moet beantwoorden aan bepaalde eisen inzake diepgang, terminaloppervlakte, aantal ligplaatsen en dergelijke. Essentieel is dat het om één of meerdere vol-waardige terminals gaat die mainstream transcontinentale containertrafiek technisch aankunnen. De eisen en de afmetingen van de containerbehandelingscapaciteit werden gedetermineerd op basis van een trafiekprognose en aannames met betrekking tot de ruimteproductiviteit (zie proces-nota). Bij de vormgeving van het project moet rekening worden gehouden met nautische aspecten, technische bouwkundige aspecten om de kaaimuren aan te sluiten op bestaande gebieden, de integratie van efficiënte binnenvaartfaciliteiten en de mogelijke aanslibbing in de projectzone.

### 2.6.2. Mobiliteit

De realisatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit zal een belangrijke impact hebben op de mobiliteit in en rond het havengebied. Het is de verwachting dat een aanzienlijk deel van de containertrafiek op de terminals zelf verblijft (zee-zee doorvoer), de haven niet verlaat en dus ook geen achterlandverbindingen belast. Aan de hand van een doorvertaling van de trafiek-prognoses naar elke vervoersmodus zal bepaald worden wat de nodige randvoorwaarden zijn om dit achterlandvervoer te kunnen afwikkelen. Deze randvoorwaarden kunnen zowel infrastructuureel als organisatorisch van aard zijn.

- De lokale wegontsluiting zowel als de bovenlokale aansluiting tot aan het hogere wegen-net alsmede de impact van de verkeersafwikkeling op het hogere wegennet zullen verder worden onderzocht.
- Ook qua spoorverkeer wordt bepaald welke optimale spoorinfrastructuur noodzakelijk is tot aan het hogere spoornet alsmede de impact van de verkeersafwikkeling op het hogere spoornet. Met Infrabel zal verder bekeken worden welke faciliteiten verder nog nodig zijn (laad- en losbundels, rangeerbundels, ...).
- Inzake binnenvaart zullen bij de ontwikkeling van de nieuwe containerbehandelings-capaciteit de scheepvaartbewegingen toenemen. De vaarschema's worden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd door middel van het Barge Traffic System en de Centrale lichterplanning. Toch moeten schepen vaak wachten voor ze behandeld worden bij de terminals en/of aan de sluizen. Dit kan meestal niet op de concessie zelf om operationele redenen. De beschikbaarheid van voldoende wachtplaatsen is daarom een rand-voorwaarde voor de efficiënte afhandeling op de containerterminals én voor de nautische veiligheid.
- Inzake pijpleidingen wordt vooral rekening gehouden met de ruimte die vereist zal zijn voor leidingenstroken die de installaties in het havengebied met elkaar en met andere petrochemische clusters buiten het havengebied verbinden.

### 2.6.3. Ruimtelijke inpasbaarheid



De realisatie van de bijkomende containerbehandelingscapaciteit zal interfereren met bestaande infrastructuur, gebouwen en activiteiten.

- Betreffende de interferentie met woon- en landbouwactiviteiten wordt het beslist beleid met betrekking tot het sociaal begeleidingsplan niet uit het oog verloren. Ook worden buffers voorzien tussen het zeehavengebied en de aangrenzende zones.
- De aanleg van bijkomende containerbehandelingscapaciteit kan een impact hebben op de waterhuishouding en afwatering in het projectgebied en de polders. In functie van een gewijzigde situatie zal een oplossing voor de afwatering van de polders gezocht worden.
- Een groot deel van het zeehavengebied op de Linkerscheldeoever en een beperkt deel van het zeehavengebied op de Rechterscheldeoever ligt binnen speciale beschermingszones (SBZ) van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Of de realisatie van een alternatief een belangrijke impact kan hebben op deze SBZ's zal verder worden verduidelijkt in het kader van een Passende Beoordeling.
- De creatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit kan een impact hebben op bodem, water, lucht en geluid.
- De creatie van bijkomende containerbehandelingscapaciteit kan een impact hebben op het erfgoed dat in het gebied aanwezig is.
- Wanneer een alternatief interfereert met onder- of bovengrondse leidingen (bijvoorbeeld hoogspanningsleidingen), moet een oplossing worden gezocht in het verplaatsen, verhogen of ondergronds brengen van de leidingen.
- In alternatieven, gelegen in de onmiddellijke omgeving van de kerncentrale van Doel, moet rekening worden gehouden met de eisen die worden gesteld door Electrabel en het Federaal Agentschap Nucleaire Controle.

## **2.7. Participatietraject**

Uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het project is een grote betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen.

In 2012 werd de processtructuur 'Ontwikkeling Havengebied Antwerpen' (OHA) opgestart (zie procesnota, 4.2 "Voorstel van processtructuur"), waarbij onder leiding van de "procesmanager" en ondersteund door het "processteam" op geregelde tijdstippen een breed actorenoverleg werd (en wordt) georganiseerd. Dit breed actorenoverleg vindt plaats onder de vorm van het "Centraal Netwerk", dat bestaat uit vertegenwoordigers van alle organisaties die vanuit hun bevoegdheid en/of expertise een rol spelen bij de verdere uitwerking en opvolging van het OHA-actie-programma. Het gaat om sectororganisaties uit de regio, zoals de landbouw-, natuur- of binnenvaartsector, en overheden van diverse niveaus, zoals de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen, de stad Antwerpen, de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas, Zwijndrecht en Stabroek en het district Beren-drecht-Zandvliet-Lillo.

Het Centraal Netwerk OHA wordt ingeschakeld in het participatief traject voor voorliggend complex project. Een procesteam voor het complex project zal, naar model van en in samenhang met het procesteam OHA, de implementatie van het complex project op zich nemen.

Ter voorbereiding en ondersteuning van het verdere politieke besluitvormingsproces wordt een taskforce in het leven geroepen (zie procesnota, deel 4.2.d). Deze bestaat uit de leidende figuren uit de administratieve wereld en wordt geleid door een voorzitter, aan te duiden door de Vlaamse Regering. Voor de samenstelling wordt verwezen naar de procesnota.

De aanpak volgens de procedure complexe projecten houdt een hoge mate van transparantie in, waarbij -zelfs voorafgaand aan de startbeslissing- breed informeel overleg met belanghebbenden gevoerd wordt. In voorliggend dossier is deze aanpak gevolgd. Het ontwerp van procesnota in bij-lage is uitgewerkt binnen het procesteam OHA. Ter voorbereiding van het ontwerp van procesnota en telkens onder voorbehoud van een nog te nemen startbeslissing door de Vlaamse Regering, hebben de procesmanager en het procesteam volgend overleg georganiseerd:

- overleg met de gemeentebesturen van Beveren, Sint-Gillis-Waas en Zwijndrecht op 20 mei 2016. Ook de stad Antwerpen en de gemeente Stabroek waren uitgenodigd voor deze vergadering;
- overleg met het Centraal Netwerk OHA op 16 juni 2016: toelichting procedurestappen en doelstelling complex project extra containerbehandelingscapaciteit plus interactieve workshop over opportuniteiten en risico's van voorliggend complex project;
- overleg met actiegroepen Doel 2020, Erfgoedgemeenschap Doel en Polder, Straten-Generaal, Ademloos en Ringland op 16 juni 2016: toelichting procedurestappen en doelstelling complex project extra containerbehandelingscapaciteit plus captatie bekommernissen.

### **3. WEERSLAG OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

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

Gelet op het feit dat het voorstel van beslissing ook de oprichting van een taskforce voorziet, is toch het advies van de Inspectie van Financiën gevraagd. De inspecteur heeft op 23 juni 2016 (kenmerk: LDJ/TDK/16/0277) een gunstig advies verleend, met volgende opmerking met betrekking tot de taskforce: "De Inspectie van Financiën adviseert dat het punt 3 van het voorstel van beslissing de

ontvangsten en uitgaven van de Vlaamse overheid niet bijkomend beïnvloedt.”.

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Het in de procesnota voorziene studiewerk wordt bijna volledig bekostigd door entiteiten die niet tot de Vlaamse Gemeenschap worden gerekend (in casu het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever). Alleen de ruimere mobiliteitsstudie en de financieringsstudie worden door de Vlaamse overheid betaald. Het gaat om beperkte bedragen die in het kader van de bestaande budgetten worden opgevangen.

#### **5. WEERSLAG OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

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

#### **4. WEERSLAG OP DE LOKALE BESTUREN**

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

#### **6. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

De startbeslissing houdt geen regelgeving in en vereist dan ook geen reguleringssimpactanalyse.

#### **7. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde startbeslissing van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' in de zin van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten;
2. de ter zake bevoegde ministers te gelasten met de uitvoering van voornoemde startbeslissing;
3. een taskforce op te richten onder leiding van het afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang ter ondersteuning van de politieke besluitvorming voor dit complex project.

Deze startbeslissing houdt geen budgettair of financieel engagement in vanwege de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaams Gewest.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,  
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE