

PROCESNOTA

COMPLEX PROJECT
DE NIEUWE RAND



Procesnota – Complex Project De Nieuwe Rand

Inhoud

Opzet van de procesnota	4
1. Hoofdstuk 1: Projectdoelstellingen en procesaanpak	4
Doelstelling van het project	4
Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?	5
2. Hoofdstuk 2: Voorstel van aanpak onderzoeksfase	7
3. Hoofdstuk 3: Actoren en belanghebbenden	12
3.1 Overzicht van de actoren en belanghebbenden	12
3.1.1 Te betrekken beleidsactoren en adviesinstanties	12
3.1.2 Belangengroeperingen/adviesraden/burgers	13
4. Hoofdstuk 4: Procesorganisatie en aanpak participatie en communicatie	14
4.1 Procesorganisatie	14
4.2 Aanpak van de communicatie en participatie	17
4.3 Organisatie van de formele inspraak	17
4.4 Verder traject	19

Documentbeheer

Titel : Complex project De Nieuwe Rand

Subtitel : Procesnota

Projectnummer : 9112620417

Versie :

00	11 december 2020	Versie bij startbeslissing
01	29 maart 2022	Versie n.a.v. afronden ambitiefase
02	12 september 2022	Versie n.a.v. AON
03	9 oktober 2023	Versie n.a.v. tussennota

Datum : 9 oktober 2023

Auteur(s) : Rik Houthaave, Victoria Springer, Julie Lismont

Gecontroleerd door : Stien Van Rompuy

Goedgekeurd door : David Stevens, Annelies De Ridder

Opzet van de procesnota

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

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

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

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

1. Hoofdstuk 1: Projectdoelstellingen en procesaanpak

Doelstelling van het project

Het complex project heeft als algemene doelstelling het oostelijk traject van het Haventracé te realiseren met het oog op de verbetering van de hoofdontsluiting van de haven van Antwerpen en om langsheen de noordelijke hoofdweg het doorgaand verkeer zoveel mogelijk om de stad te leiden.

De scope van het complex project is breder dan louter het verkeerskundige en infrastructurele. Het doel van de onderzoeksfase is niet enkel om te komen tot een duidelijke keuze over het infrastructurele oostelijke traject van het Haventracé, inclusief het verbeteren van bestaande situaties (bv. verkeershinder, barrières, verkeersveiligheid ...), maar om ook de kansrijke opties na te gaan om deze weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor de duurzame transportmodi. Een andere algemene doelstelling is ook om mogelijkheden en randvoorwaarden te verkennen en te onderzoeken inzake een ruimtelijk (landschaps-)concept en vervolgens een substantiële bijdrage te leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in het gebied ten oosten van Antwerpen. Het complex project zal in de onderzoeksfase komen tot een geïntegreerde gebiedsvisie als kader voor het formuleren van concrete projecten die leiden tot kwalitatieve verbetering van de omgevingskwaliteit en klimaatmaatregelen in het gebied ten noorden en ten oosten van Antwerpen. De te realiseren infrastructuurprojecten zijn structurerend voor hun omgeving, bijgevolg is het essentieel de functies en kwaliteiten van die omgeving duurzaam te versterken en klimaatrobust uit te bouwen.

De geïntegreerde oplossingen voor het complex project 'De Nieuwe Rand' omvatten een pakket maatregelen en ingrepen die de omgevingskwaliteit in de brede regio verbeteren, onder meer leefbaarheid, ruimtelijke en ecologische kwaliteit en de verkeersleefbaarheid van woongebieden, de spreiding van het verkeer over het onderliggende wegennet, de verkeersveiligheid, de lokale en bovenlokale mobiliteit (niet limitatief).

De doelstelling inzake klimaat gaat over het inzetten op een klimaatrobuste ruimtelijke

ordering: de opvang en opslag van CO₂-emissies door de creatie van een aaneengesloten en robuuste klimaatgordel en het ontharden van bebouwde ruimte om ook de bodem in te zetten in functie van klimaatoplossingen.

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

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 4 fases (verkenningfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase) met drie beslismomenten (startbeslissing, voorkeursbesluit en projectbesluit) en twee openbare onderzoeken (ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit). 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 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.

Hierna worden de verschillende fasen van de procesaanpak van de complexe projecten beschreven. Een gedetailleerd schematisch overzicht van de opeenvolgende processtappen is terug te vinden op <https://omgeving.vlaanderen.be/complexe-projecten>.

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 analyse van betrokken actoren en belanghebbenden, 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 mede op basis van de overweging van alle adviezen en inspraak 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, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer en monitoring.

Fase 4: 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 inzake het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project uit te voeren.

Onderstaand schema geeft een overzicht van de 4 fasen van het decreet voor voorliggend complex project waarbij rekening werd gehouden met de aangepaste timing van de onderzoeksfase.



Figuur 1-1 Processchema voor het complex project De Nieuwe Rand

2. Hoofdstuk 2: Voorstel van aanpak onderzoeksfase

Strategische onderzoeksvragen uit de startbeslissing

De onderzoeksfase van dit complex project zal antwoord moeten bieden aan vragen vanuit drie strategische perspectieven:

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

Verfijning en aanvulling van de doelstellingen en ambities uit de startbeslissing

In 2021 lag de focus van het complex project op de verfijning van de doelstellingen opgenomen in de startbeslissing. Tijdens gesprekken in projectteams, bilateraal overleg met de betrokken besturen, werkbanken,... werden ideeën en suggesties opgepikt. Deze zijn begin 2022 samengebracht in een syntheseverslag.

Naast dit syntheseverslag is er de inbreng die in de voorbije jaren is verzameld in vele gesprekken en overlegmomenten, zoals de bevraging van de leden van de werkbank, de analyse van de plannen en projecten in het gebied, de presentaties van de ideeën van leden van de werkbank. Dit materiaal is onder andere verzameld in diverse zogenaamde gebiedsgerichte synthesesemurals en in de presentatie van de klimaatgordel. Ook is er een bundeling gemaakt van de opmerkingen van de werkbankleden die werden ontvangen n.a.v. de presentaties in het najaar van 2021.

Dit syntheseverslag heeft niet tot doel om al het volledige inhoudelijk kader van het op te starten onderzoek en de latere besluitvormingsdocumenten (voorkeursbesluit en projectbesluiten) te omschrijven.

Uitwerking van het alternatievenonderzoek

Al die net genoemde documenten zijn richtinggevend voor het opmaken van de alternatievenonderzoeksnota en de verdere aanpak van de onderzoeksfase. De alternatievenonderzoeksnota is een formeel document in de procedure complexe projecten en geeft een uitvoerige beschrijving van de scope van het geïntegreerd onderzoek:

- welke alternatieven worden er onderzocht (inclusief concrete tekeningen en kaarten)?
- op welke wijze worden de alternatieven onderzocht?

De alternatievenonderzoeksnota geeft een gedetailleerde beschrijving van waar we met het complex project naartoe willen en hoe we de doelstellingen van het complex project gaan onderzoeken.

Het geïntegreerd onderzoek omvat een gelijkwaardig onderzoek van alle redelijke alternatieven.

Die alternatieven van de verschillende infrastructuren van het complex project (A12 noord, A102, E313 west en oost en de Nx) worden in het MER en in de MKBA met mekaar vergeleken. Tussentijdse trechtering doorheen het geïntegreerd onderzoek is belangrijk in functie van de efficiëntie van het onderzoek. Kansrijke opties om de weginfrastructuur te integreren met de infrastructuur voor duurzame transportmodi worden nagegaan en mee ontworpen.

Het geïntegreerd onderzoek omvat zowel de opmaak van een milieueffectenrapport (MER) als de opmaak van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Op een strategisch niveau zullen verschillende alternatieven gelijkwaardig met mekaar vergeleken worden. Deze vergelijking gebeurt naar een hele reeks criteria: mobiliteit (capaciteit, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid,...), leefbaarheid (lucht, geluid,...), klimaat, mens-ruimte, gezondheid, biodiversiteit, water, financiële kosten en baten,...

Dit onderzoek dient de noodzakelijke informatie beschikbaar te maken in functie van de keuzes die in het voorkeursbesluit moeten worden gemaakt.

Een tussennota

Op basis van het onderzoek dat reeds sedert oktober 2022 loopt en de hieruit opgedane kennis en inzichten, lijkt het wenselijk om na te gaan of het aantal varianten en werkvoorbeelden reeds beperkt of 'getrechterd' kunnen worden. Anderzijds biedt dit de kans om een aantal technische en ontwerpmatige aspecten op een meer strategisch niveau uitwerken.

Het onderzoek naar deze mogelijke vereenvoudiging zal net zoals voorheen in nauwe samenwerking blijven verlopen met de werkbank, de technische werkgroepen en de betrokken overheden. De inzichten hiervan worden vervolgens gepresenteerd in een tussennota en in het voorjaar van 2024 volgt dan een publieke raadpleging. In het kader daarvan zullen ook infomarkten georganiseerd worden voor het brede publiek. Nadien wordt het geïntegreerd onderzoek verder uitgewerkt om zo toe te werken naar een voorkeursbesluit. Ook hiervoor zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd, tegen midden 2025. Ook dan worden opnieuw infomarkten op de planning gezet.

Geïntegreerde gebiedsvisie

Dit complex project heeft de wens om in de onderzoeksfase te komen tot **een geïntegreerde gebiedsvisie** op het functioneren van de omgeving, dit als kader voor het formuleren van concrete investeringsprojecten en projecten die leiden tot kwalitatieve meerwaarde in het gebied van het oostelijk Haventracé.

De opbouw van de geïntegreerde gebiedsvisie gebeurt binnen de formule van de werkbank, parallel met de opstart van het alternatievenonderzoek.

Ook de geïntegreerde gebiedsvisie wordt getoetst in MER en MKBA. We willen maximaal de kansen benutten om in het voorkeursbesluit ook een significante kwaliteitsverbetering van de bebouwde en onbebouwde ruimte te bewerkstelligen (omgevingskwaliteit, leefbaarheid, biodiversiteit, landschappelijke en ecologische verbindingen, integraal waterbeleid, ontharding, versterken van de ecosysteemdiensten, klimaatrobuustheid,....).

Geografische afbakening van het complex project

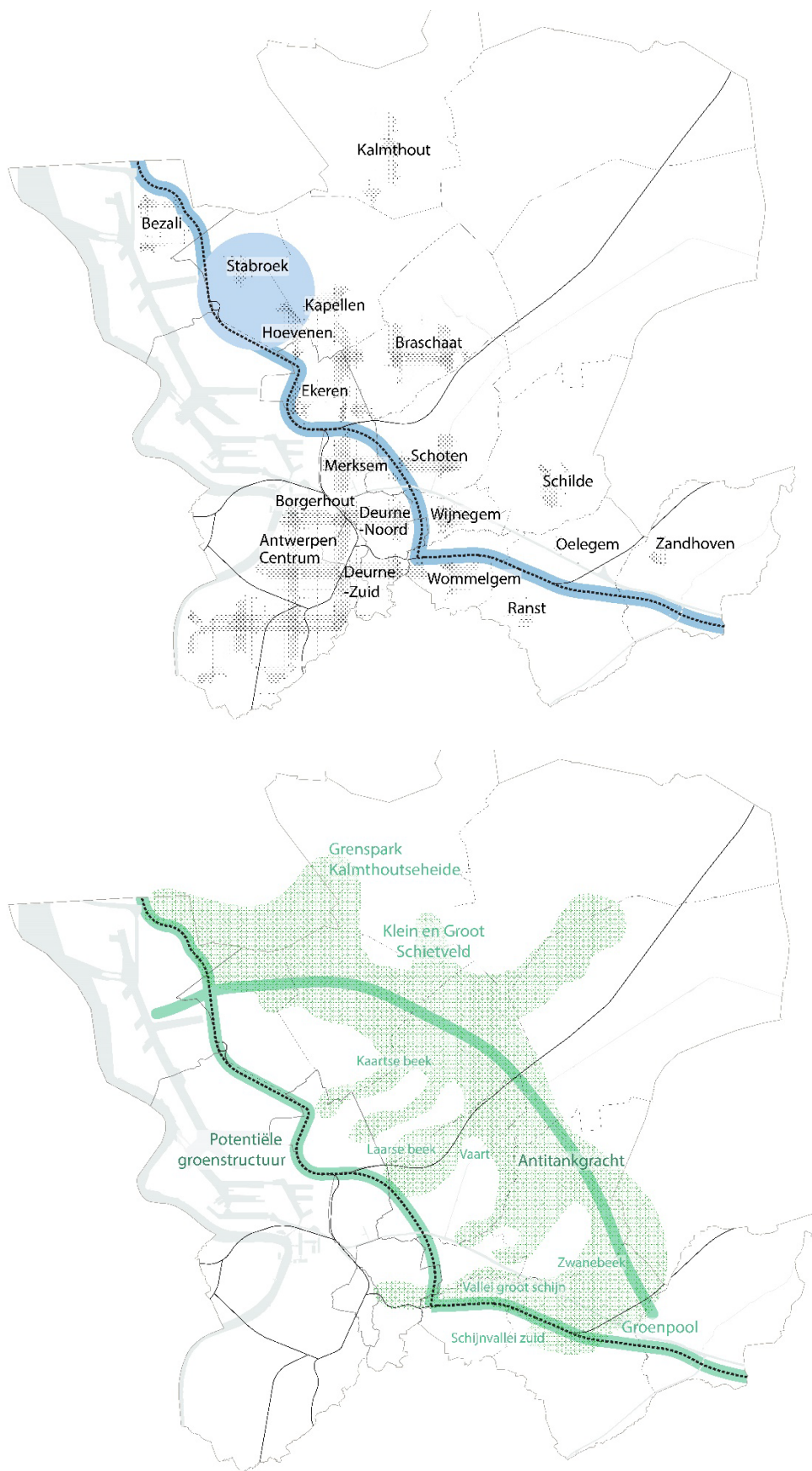
De geografische afbakening vertrekt vanuit het oostelijk traject van het Haventracé, wat in de lengte als volgt omschreven wordt: *"Het betreft zowel de A12 tot de E313 (respectievelijk vanaf de Nederlandse grens tot en met de verkeerswisselaar in Ranst) inclusief de Nx en A102, alsook de E313 van de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

In de breedte wordt de geografische afbakening door twee aspecten bepaald. Ten eerste de breedte van de infrastructurele ingrepen. Deze is zo breed als de ruimte nodig voor de projecten inzake de bundeling met zowel lijninfrastructuur voor andere duurzame modi (leidingstraat, tweede spoortoegang en hoogwaardige openbaar vervoersas) en de samenhangende overige maatregelen voor de realisatie van de modal shift (fiets- en voetgangersnetwerken, overstap- en mobipunten). Ten tweede de ruimte die nodig is voor samenhangende ingrepen en aanvullende

maatregelen op het vlak van het verbeteren van de leefbaarheid, omgevingskwaliteit, ontharding, blauwgroene netwerken, landschapsherstel en landschapsbouw, behoud van groene (landbouw)ruimte, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid, herstel en ontwikkeling van open ruimteverbindingen en ecologische netwerken, interventies om de klimaatrobustheid van het gebied te verhogen in relatie tot de ingrepen op vlak van verkeersinfrastructuur.

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

De afbakening wordt verder ook bepaald door de afbakening van de klimaatgordel.



Figuur 2-1 Schematische weergave van de infrastructuurstrook (boven) en de klimaatgordel (onder)

Quick wins

Doorheen het hele proces wordt er gezocht naar betaalbare oplossingen die toekomstgericht zijn en voldoende rekening houden met onze snel veranderende maatschappij. Hierbij is er een hoge alertheid voor mogelijke quick wins die op korte termijn al gerealiseerd kunnen worden. Er worden doorheen het proces heel wat potentiële quick wins aangeduid die het DNA van De Nieuwe Rand vertegenwoordigen. Met deze quick wins beoogt het project de drie grote ambities -leefkwaliteit (Levendige Rand), duurzame mobiliteit (Bereikbare Rand) en klimaatvriendelijkheid (Klimaatrobuuste Rand) - om te zetten in concrete realisaties.

Er werd reeds bekeken of er een mogelijkheid bestaat om vervroegd (i.e. voor het voorkeurbesluit) een gebiedsfonds op te richten voor het project ter realisatie van deze quick wins. Daartoe werd in het voorjaar van 2023 een onderzoek opgestart. Hoewel er in eerste instantie geen budget was voor dergelijk gebiedsfonds, engageren Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en Vlaams minister van Omgeving Zuhair Demir zich wel om in te zetten op een aantal quick wins die het DNA van De Nieuwe Rand vertegenwoordigen.

Een aantal quick wins werden op deze wijze in juni 2023 goedgekeurd en het proces voor uitwerking ervan opgestart. De aanpak en timing van deze projecten moet nog in detail bepaald worden. De processen daarvoor worden opgestart. Zodra er meer zicht is op de concrete uitwerking van deze quick wins zal de communicatie hierover via de website en andere communicatiekanalen verlopen.

3. Hoofdstuk 3: Actoren en belanghebbenden

3.1 Overzicht van de actoren en belanghebbenden

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

3.1.1 Te betrekken beleidsactoren en adviesinstanties

Vlaams niveau

- Departement Omgeving
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Agentschap Wegen en Verkeer – Wegen en Verkeer Antwerpen
- Agentschap Innoveren en Ondernemen
- Agentschap Natuur en Bos
- Departement MOW
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Team Vlaams Bouwmeester
- Vlaamse Landmaatschappij
- De Vlaamse Waterweg
- Toerisme Vlaanderen
- Lantis
- Departement Landbouw en Visserij
- Vervoerregio Antwerpen

Infrastructuurbeheerders en aanbieders van bovenlokale openbare diensten

- Infrabel
- Elia
- De Lijn
- NMBS
- Aquafin
- Pidpa, De Watergroep
- Fluxys
- Fluvius
- Haven van Antwerpen-Zeebrugge
- Nort Sea Port

Lokaal en Provinciaal Niveau

- Vervoerregioraad Antwerpen

- Provinciebestuur Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM)
- Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
- Stadsbestuur Antwerpen en districtsbesturen Ekeren, Deurne, Borgerhout, Merksem en Berendrecht-Zandvliet-Lillo. Gemeentebesturen Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Schilde, Wijnegem, Zandhoven, Ranst, Wommelgem, Kalmthout, Wuustwezel en Brecht
- Polders en Wateringen: Polder van Stabroek, Polder van Ettenhoven en Muisbroek, Polder van Noordland

Grensoverschrijdend

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

3.1.2 Belangengroeperingen/adviesraden/burgers/universiteiten

Fietsersbond, Voetgangersbeweging, Bond van TreinTramBusgebruikers, Natuurpunt, Boerenbond, Red de Voorkempen, stRaten-generaal, Ringland, Lenora (Burgerinitiatief leefbare Noordrand), Gruunrant, Werkgroep Snelweg, Bolse en Consensusgroep, Ademloos, Bewonersgroep HagelbergKapel, Bewonersgroep Muggellei, Bewonersgroep Rond Punt, Actiecomité Red de Keer, Werkgroep Park Groot Schijn, Actiegroep Rivierenhof, Werkgroep Leef-Omgeving Rivierenhof, Transitie Ekeren, NixNx, Merksem Leefbaar, VOKA en Alfaport, UNIZO, Boerenbond, Nijverheidskring Merksem-Deurne-Schoten, Koepel Organisatie Bedrijven Antwerpen Noord (KOBRA), Luithaven vzw, NxPlus studiegroep/ Boerenbond, TUC Rail, Evonik, Transport & Mobility Leuven, UGent, UAntwerpen, GroenRand, Greenplease, Heder, IGEAN, Tractebel, Transport en Logistiek Vlaanderen, Wijkgroep Ertbrugge, Beweging VZW, VITO, NVA Stabroek, Bewonersgroep Berendrecht, Febetra, Buurtcomité Hoekakker, Herba IQF, Regionaal Landschap De Voorkempen, CKSA (Centraal katholiek Schoolcomité Antwerpen), Gabriëls Hoeveslagerij, BASF, Natuurpunt Schijnbeemden, Natuurpunt Schijnvallei, Natuurpunt Antwerpen stad, Natuurpunt Antwerpen Noord & Kempen

4. Hoofdstuk 4: Procesorganisatie en aanpak participatie en communicatie

4.1 Procesorganisatie

De procesorganisatie werd concreet uitgetekend. De structuur/samenstelling kan naargelang het verder verloop van het proces steeds worden aangepast of gewijzigd.

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

De Administratie Wegen en Verkeer (Antwerpen) trekken samen met de afdeling GOP van het departement Omgeving het **multidisciplinair projectteam**. Dit projectteam is vast samengesteld uit het Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen, de afdeling GOP van het Departement Omgeving, het team Vervoerregio (departement MOW), de procesbegeleiding van het Haventracé via de voorzitter en de co-voorzitter van de Werkbank en het studieteam van het opdrachtnemend bureau. Sinds januari 2023 vormen ook afgevaardigde ambtenaren van de het stadsbestuur Stad Antwerpen (vertegenwoordigen ook de districtsbesturen), en Gemeentebesturen Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Schilde, Wijnegem, Zandhoven, Ranst, Wommelgem, Kalmthout, Wuustwezel en Brecht een onderdeel van dit projectteam. Afhankelijk van de agenda zullen ook de provincie Antwerpen, Infrabel en De Lijn deelnemen. Facultatief wordt het projectteam aangevuld met experts gericht op specifieke thema's. Het multidisciplinair projectteam is de groep die het complex project opvolgt op hoofdlijnen zowel voor wat betreft inhoud (scoping) als planning en meekijkt naar de voorbereiding voor de werkbanken. Het projectteam heeft niet tot doel om het debat van de werkbank te herhalen.

Het **kernteam** is de groep die alle fases van het complex project op een wekelijks tot dagelijkse basis opvolgt en coördineert. Het kernteam is samengesteld uit. AWV, Departement Omgeving, de vertegenwoordiging van de deputatie van provincie Antwerpen en het studieteam. Het kernteam is verantwoordelijk voor het begeleiden van de onderzoeksfase binnen de randvoorwaarden van tijd, budget, scope en capaciteit. Het kernteam bereidt hiertoe de nodige overlegmomenten en beslissingen voor. De aansturing en opvolging van studies, het leveren van inhoudelijke bijdragen, de projectcontrole en dergelijke meer, behoren tot de taken van het kernteam. Ook de voorbereiding van de werkbanken van het complex project behoort tot het takenpakket. Om specifieke opdrachten in gang te trekken of uit te werken, kan met een specifiek hiertoe samengestelde groep tussentijds samengekomen worden. Het kernteam verzorgt de algemene werking en is het eerste aanspreekpunt voor de verschillende betrokken actoren. Door middel van een regelmatige actualisatie van de procesnota wordt er duidelijkheid gegeven over de gerichte aanpak van het proces.

Om de belangrijke mijlpalen van het complex project te kunnen beslissen is er het **stuurcomité** van het complex project. Het gaat qua rol dan bv om groen licht voor formele proceduredocumenten zoals de start van adviesronde en publieke raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota, de conclusies m.b.t. de verwerking van de input op de AON, de trechtering van alternatieven,.... Ook beslissingen inzake de afstemming met andere planprocessen en de voorbereiding van documenten die een goedkeuring van de Vlaamse regering vereisen, behoren tot het takenpakket van het stuurcomité.

Samenstelling:

- Cathy Berx (voorzitter werkbank): voorzitter stuurcomité
- De trekkers van het complex project
- Dirk Cleiren (co-voorzitter werkbank)
- AWW
- Dep. Omgeving
- Team Vervoerregio (dep. MOW)
- Departement mobiliteit
- Een vertegenwoordiger van de kabinetten Peeters en Demir
- Een vertegenwoordiger van de deputatie van de Provincie
- Ondersteuning van het stuurcomité door het extern studieteam.

De samenstelling van het stuurcomité is geen limitatief en vast gegeven en kan steeds (indien dit nodig zou zijn) tijdens het verdere verloop van het proces worden uitgebreid of aangepast.

Vertegenwoordigers van ‘interfererende infrastructuren en parallelle processen’ kunnen uitgenodigd worden voor het stuurcomité om advies te geven over de impact van de voorliggende besluitvorming op hun taken. De provincie, de Lijn, Infrabel, Lantis, het Havenbedrijf Antwerpen, de intendant van de overkapping,,... kunnen op die manier mee zorg dragen voor een goede afstemming tussen alle parallelle processen.

Er wordt een apart overleg voorzien met de politieke vertegenwoordigers van de 18 betrokken lokale besturen. Bij voorkeur voorafgaand aan het stuurcomité, zodat de conclusies van het ‘**lokale besturen overleg**’ meegenomen kunnen worden tijdens de besprekingen in het stuurcomité. Het ‘lokale besturen overleg’ wordt voorgezeten door Cathy Berx. Ook beide trekkers nemen eraan deel. Het lokale besturen overleg heeft niet tot doel om het debat van de werkbank te herhalen, maar wel met focus op de engagementen die de lokale besturen dienen op te nemen ifv de te beslissen punten.

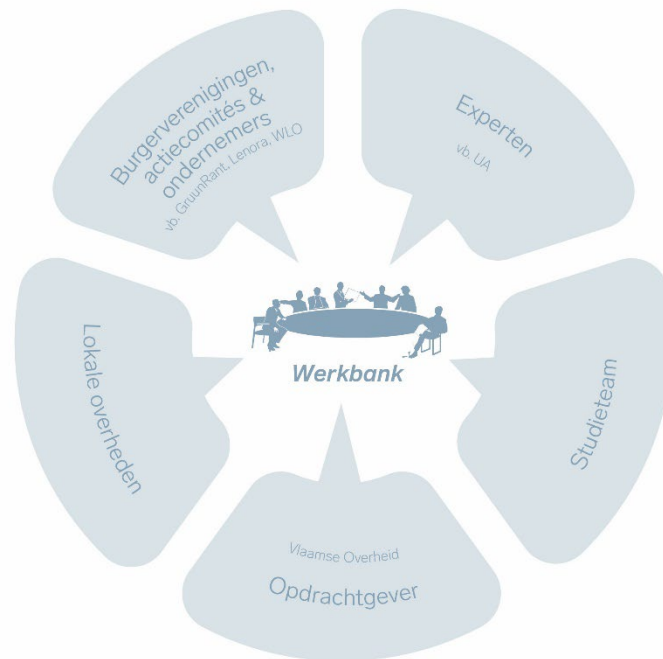
Ook brede participatie- en communicatiemomenten worden voorbereid samen met de lokale besturen. Hiervoor wordt specifiek **participatie- en communicatie overleg met de lokale besturen** voorzien. Op dit overleg worden ambtelijke- en politieke vertegenwoordigers uitgenodigd, samen met iemand van de dienst participatie/communicatie van de lokale besturen.

Het stuurcomité van het complex project ‘De Nieuwe Rand’ rapporteert aan de **stuurgroep van het Haventracé**. Via deze (overkoepelende) stuurgroep wordt afstemming nagestreefd met de projecten van het Toekomstverbond en worden de werkbanken van het volledige Haventracé voorbereid.

De **werkbank voor het complex project De Nieuwe Rand** fungeert als participatie- en klankbordgroep. Deze werkbank is samengesteld uit de leden van de overkoepelende werkbank Haventracé die daar wensen deel van uit te maken. De samenstelling van de werkbank is niet definitief, en werd sinds de eerste werkbank van 28/02/2022 aangevuld met verschillende relevante stakeholders uit het studiegebied van De Nieuwe Rand. Tot de leden van de werkbank behoren zowel de opdrachtgever (Vlaamse Overheid), de maatschappelijke groepen (o.a. actiescomités en burgerverenigingen) als de bestuurlijke adviesinstanties, het onderzoeksteam, ontwerpers en experts (zie figuur 4-1).

De werkbank van het complex project is de plaats voor captatie van voorstellen en ideeën, het oogsten van reacties op voorstellen en de interactie tussen de leden in de zoektocht naar een breed draagvlak voor de oplossingen die invulling geven aan de doelstellingen van het complex project. Communicatie en participatie staan centraal in de werking. Qua besluitvorming is de werkbank te beschouwen als adviserend. Lokale ambtenaren, mandatarissen, leden van

actiegroepen, deskundigen uit het maatschappelijk middenveld en andere stakeholders hebben zo een stem in het complex project. Om het stuurcomité efficiënt te organiseren is het een meerwaarde telkenmale ter voorbereiding van het stuurcomité de documenten die voorliggen qua interne besluitvorming te bespreken binnen de werkbankformule.



Figuur 4-1: Samenstelling van de werkbank

De werkbank van het complex project is het centrale orgaan om informatie te delen en vragen/meningen te verzamelen. De werkbank heeft evenwel een actievere rol en de rol van de leden is meer dan 'geïnformeerd worden'. Zij zullen kunnen participeren aan het ontwerpend onderzoek in de onderzoeksfase en in de latere fases van het complex project. Hiervoor worden werkbare en efficiënte methoden ingezet, zoals thematische of gebiedsgerichte workshops.

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

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

Het **werkatelier** vormt een aanvulling op de werkbank en is een korte en gerichte sessie die de ontwikkeling van een thema, vraag, gebied,... uitdiept. De werkateliers die georganiseerd worden hebben een oplossingsgerichte inzet en focussen op een specifiek gebied. Het werkatelier brengt in het proces een aantal actoren (burgerinitiatieven, omwonenden, lokale besturen,...) samen om inzicht te brengen in de verwachtingen van een groep actoren met betrekking tot een concept, een zone, een ontwerpvragestuk,..... Deelnemers werden uitgenodigd tijdens de infomarkten en via een oproep op de website en facebookpagina's van De Nieuwe Rand en de betrokken gemeenten. De focus tijdens de werkateliers ligt op specifieke gebieden. De vragen en bezorgdheden die het studiebureau tijdens de werkateliers krijgt, worden daarna tijdens een intensieve workshopweek onderzocht. Tijdens deze workshopweken worden ook experts of initiatiefnemers van andere planprocessen uitgenodigd. De bevindingen van deze

workshopweken worden steeds digitaal teruggekoppeld naar de deelnemers van de werkateliers. Het resultaat van de werkateliers wordt doorheen het proces eveneens teruggekoppeld naar de werkbank.

Tevens worden er een aantal gerichte **technische werkgroepen** georganiseerd. In deze werkgroepen worden actoren en experts die kennis hebben rond een specifieke thematiek samengebracht. De werkgroepen vormen een verlengstuk van de werkbank en kaderen in een transparant proces. Het betreft geenszins een selecte groep die onafhankelijk van de werkbank beslissingen neemt. De bevindingen uit de werkgroepen worden teruggekoppeld met de werkbank.

De werkgroepen die opgericht zijn, zijn de volgende:

- werkgroep verkeersmodellen
- werkgroep citizen science
- werkgroep lucht, geluid, gezondheid
- werkgroep klimaatgordel
- werkgroep koolstofbalans
- werkgroep Nx

4.2 Aanpak van de communicatie en participatie

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

- website www.complexeprojecten.be
- website www.routeplan2030.be
- website <https://wegenenverkeer.be/antwerpen>
- informatiemomenten (infomarkten)
- brochure
- sociale media
- persberichten
- berichten via kanalen lokale besturen en actoren
- projectwebsite <https://www.denieuwerand.be/>

4.3 Organisatie van de formele inspraak

Inspraak

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

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

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

De alternatievenonderzoeksnota/tusennota zelf kan op volgende manieren geraadpleegd worden :

1. bij de overheid die de startbeslissing heeft genomen en op haar website;
2. bij de betrokken gemeente(n) en op hun website;
3. op de website complexe projecten (<https://omgeving.vlaanderen.be/complexe-projecten>)
4. in voorkomend geval, op de website die specifiek voor het project in kwestie is ontwikkeld (www.denieuwerand.be);
5. de website van de dienst Mer.

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

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

Bovenstaande bekendmakingen zijn formeel noodzakelijk. Om de bekendmaking verder te verbeteren worden aanvullend nog verschillende andere acties georganiseerd.

Publieke raadpleging

Om een breed publiek op een toegankelijke manier te informeren en de kans te geven in gesprek te gaan met onderzoekers en ontwerpers, worden bij grote mijlpalen in het onderzoek infomarkten georganiseerd. De eerste infomarkten vonden plaats tijdens de publieke raadpleging rond de alternatievenonderzoeksnota. Van 12 september tot en met 11 oktober kreeg iedereen tijdens de kans om feedback te geven op de alternatievenonderzoeksnota. Hiervoor werden infomarkten georganiseerd in Stabroek, Ekeren, Schoten, Wommelgem en Brasschaat. Deze werden in totaal door +/- 640 mensen bezocht. Ook na de andere mijlpalen zullen infomarkten georganiseerd worden. De brede infomarkten zijn in hoofdzaak gericht op informeren en luisteren naar aandachtspunten, ideeën en bezorgdheden.

Twee openbare onderzoeken in de loop van het proces

Onderzoeksfase: na het vaststellen van een ontwerp van voorkeursbesluit Uitwerkingsfase: na het vaststellen van een ontwerp van projectbesluit

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

- 1° de bevoegde overheid;
- 2° de procesverantwoordelijke;
- 3° de betrokken gemeenten.

Bekendmaking van beslissingen:

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

- 1) door publicatie op :
 - a. de website van de bevoegde overheid,
 - b. de website van de betrokken gemeente(n),
 - c. de website complexe projecten,
 - d. in voorkomend geval, op de projectwebsite;
 - 2) door een publicatie in ten minste drie dagbladen of informatiebladen, in welbepaalde gevallen;
 - 3) door een publicatie in het Belgisch Staatsblad;
 - 4) door de aanplakking van een affiche;
 - 5) in bepaalde gevallen, door een individuele kennisgeving;
- En er is een ter inzage legging gedurende 30 dagen in het gemeentehuis van de betrokken gemeenten.

4.4 Verder traject

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

Op basis van het geïntegreerd onderzoek dat reeds sedert het najaar van 2022 loopt en de hieruit opgedane kennis en inzichten, lijkt het wenselijk om na te gaan of het aantal varianten en werkvoorbeelden reeds beperkt of 'getrechterd' kunnen worden. Anderzijds biedt dit de kans om een aantal technische en ontwerpmatige aspecten op een meer strategisch niveau uitwerken. De inzichten hiervan worden zullen gepresenteerd worden in een **tussennota** waarvoor in het voorjaar van 2024 een publieke raadpleging georganiseerd zal worden.

Nadien wordt het geïntegreerd onderzoek verder uitgewerkt om zo toe te werken naar een **voorkeursbesluit**. Ook hiervoor zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd, tegen midden 2025.

Deze stappen worden nog steeds via de verschillende werkvormen van de werkbankformule (zoals hierboven beschreven) genomen en besproken.