

Procesnota – Complex Project Oostelijke Verbinding

Versie 2

Opzet van de procesnota

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

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

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

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

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

Hoofdstuk 1: Projectdoelstellingen

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 klimaatrobuust uit te bouwen.

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

De doelstelling inzake klimaat gaat over het inzetten op een klimaatrobuuste ruimtelijke ordening: de opvang en opslag van CO₂-emissies door de creatie van een aaneengesloten en robuuste 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...

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 inspelend 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 synthesesmurals en in de presentatie van de klimaatgordel. Ook is er een bundeling gemaakt van de opmerkingen van de werkbankleden die

we ontvingen 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.

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, klimaatrobustheid,...).

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.

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
- Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
- Team Vlaams Bouwmeester
- Vlaamse Landmaatschappij
- De Vlaamse Waterweg
- Toerisme Vlaanderen
- Lantis

Infrastructuurbeheerders en aanbieders van bovenlokale openbare diensten

- Infrabel
- Elia
- De Lijn
- NMBS

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

Lokaal en Provinciaal Niveau

- Vervoerregioraad Antwerpen
- Provinciebestuur Antwerpen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM)
- Stadsbestuur Antwerpen en districtsbesturen Ekeren, Deurne, Borgerhout, Merksem en Berendrecht-Zandvliet. 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

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

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 Haven tracé via de voorzitter en de co-voorzitter van de Werkbank en het studieteam van het opdrachtnemend bureau. 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 alle fases van het Complex Project opvolgt en coördineert. Het projectteam is verantwoordelijk voor het begeleiden van de onderzoeksfase binnen de randvoorwaarden van tijd, budget, scope en capaciteit. Het projectteam bereidt hiertoe de nodige overlegmomenten en beslissingen voor. De aansturing en opvolging van studies, het leveren van inhoudelijke bijdragen, de projectcontrole en dergelijke meer, behoren tot de taken van het projectteam. 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 beperktere groep tussentijds samengekomen worden.

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

Wekelijks overleggen de beide trekkers en leden van het externe studieteam in het **kernteam** om de onderzoeksfase inhoudelijk en procesmatig te organiseren en uit te werken.

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 mbt 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

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 burgemeestersoverleg 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 ivv de te beslissen punten.

Het stuurcomité van het Complex Project 'Oostelijke Verbinding' 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 Oostelijke Verbinding** 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, start vanuit de bestaande leden maar kan ten allen tijde aangevuld worden. Tot de leden van de werkbank behoren zowel de maatschappelijke groepen als de bestuurlijke adviesinstanties. De leden van de werkbank van het complex project kunnen tevens lid zijn van de overkoepelende werkbank van het Haventracé.

De werkbanken van het complex project zijn 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.

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.

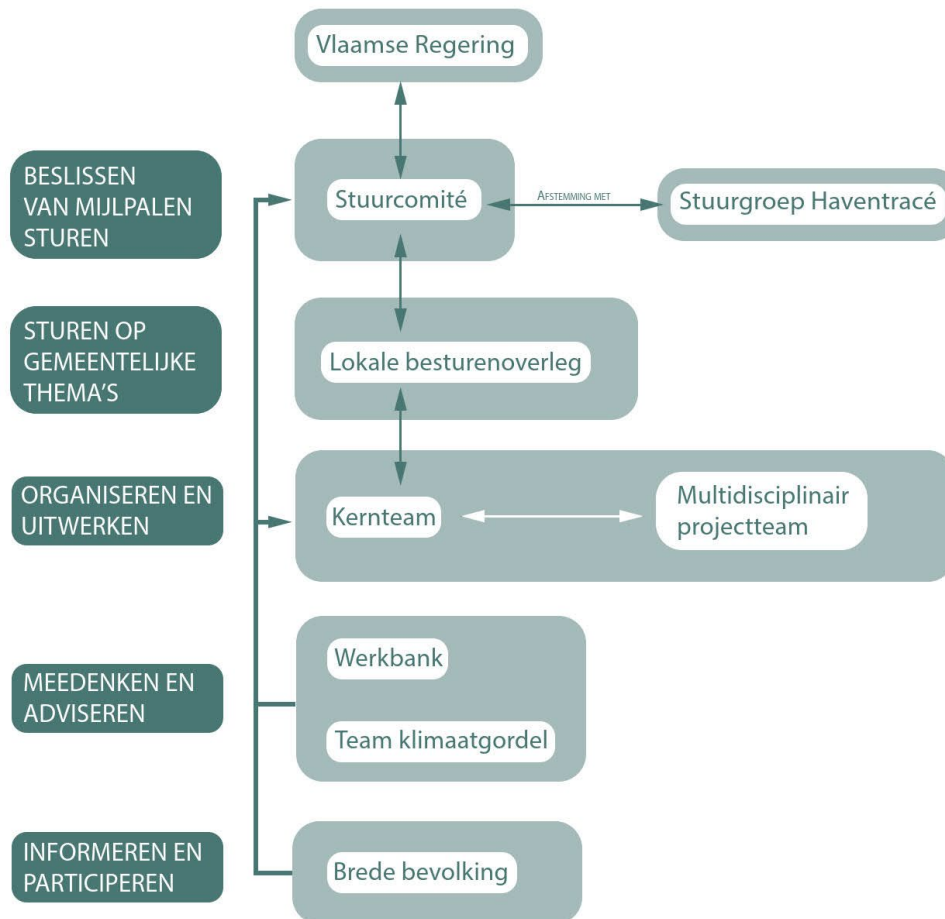
Dit geeft de mogelijkheid om cruciale actoren meer betrokkenheid te geven. De werkbank is het instrument om tot een gemeenschappelijke gebiedsvisie te komen als kader voor een programma met ingrepen op vlak van infrastructuur, mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbaarheid en omgevingskwaliteit.

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

Er is tenslotte nog het **team klimaatgordel** dat de realisatie van concrete projecten inzake de klimaatgordel opvolgt. Het team bestaat uit een mix van Vlaamse instanties en lokale besturen. De doelstellingen van de klimaatgordel zijn als volgt:

1. De opvang en opslag van broeikasgasemissies 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.
2. De ontwikkeling van schakels of missing links tussen aanwezige ecologische en landschappelijke gehelen
3. De uitbouw van grotere en aaneengesloten natuur- en bosgebieden.
4. Integratie van robuuste agrarische ruimte binnen het landschap.
5. Verwevenheid van de groene en blauwe structuren met oog op natte natuur en kwalitatieve watersystemen.
6. Ontharding en bouwshift als tegenhanger van de verrommeling van de ruimte
7. Zachte recreatieve verbindingen creëren, ifv ontmoetingsruimte tussen mens en dier

Het team klimaatgordel bestaat uit de afdeling GOP van het departement Omgeving, ANB, VLM, VMM, OE, departement L&V, de provincie (dienst Waterlopen en dienst Gebiedsgericht Beleid), het regionaal landschap De Voorkempen, Boerenbond, Natuurpunt, en de volgende gemeenten: Antwerpen, Brasschaat, Brecht, Kalmthout, Kapellen, Ranst, Schilde, Schoten, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Wuustwezel en Zandhoven.



Figuur 1: Schema procesorganisatie Oostelijke Verbinding

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 in kanalen lokale besturen en actoren

4.3 Organisatie van de formele inspraak

Inspraak

Alle betrokkenen worden op de hoogte gebracht van het voorgenomen plan. Het is de bedoeling dat

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

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

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

De alternatievenonderzoeksnota zelf kan op volgende manieren geraadpleegd worden :

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

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

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

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

Twee openbare onderzoeken worden voorzien

Onderzoeksfase: na het vaststellen van een ontwerp van voorkeursbesluit

Uitwerkingsfase: na het vaststellen van een ontwerp van projectbesluit

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

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

Bekendmaking van beslissingen:

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

- 1) door publicatie op :
 - a. de website van de bevoegde overheid,
 - b. de website van de betrokken gemeente(n),
 - c. de website complexe projecten,
 - d. in voorkomend geval, op de 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.

Via verschillende werkvormen zullen we de komende maanden verder in overleg gaan met de werkbankleden. We willen informatie verzamelen die nuttig kan zijn in functie van de cartografische analyse en gebiedskennis vergaren in functie van de realisatie van de projectdoelstellingen.