



Advies

Tussennota complex project Extra containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen

Brussel, 17 augustus 2018

Adviesvraag: Tussennota complex project Extra containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen

Adviesvrager: departement Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag: 4 juli 2018

Adviestermijn: 19 augustus

Goedkeuring Raad: 17 augustus 2018 via schriftelijke procedure

Contactpersoon: Nico Milo – nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Advies	6
1 Aandachtspunten m.b.t. mobiliteit	6
2 Bemerkingen t.a.v. de procesaanpak	7

Inleiding

De MORA is door het departement Mobiliteit en Openbare Werken op 4 juli 2018 om advies gevraagd over de tussennota in het kader van het complex project Extra containerbehandelingscapaciteit havengebied Antwerpen (ECA). Het advies wordt gevraagd tegen 19 augustus 2018.

Gezien het grote maatschappelijk en economisch belang van dit project is een efficiënt en gedragen proces om te komen tot het beste alternatief noodzakelijk. Een goed participatietraject en grondig overleg spelen hierbij een belangrijke rol.

De MORA betreft dan ook dat over dergelijk omvangrijk project advies wordt gevraagd in volle vakantieperiode. De Raad begrijpt dat vertragingen van het beleidsproces waar mogelijk moeten vermeden worden. Een adviesvraag in de vakantieperiode biedt hiervoor echter geen oplossing, aangezien dit een gedegen consultatie- en overlegproces met de MORA-leden erg bemoeilijkt.

Daarom opteert de MORA om nu een kort advies te geven waarin de Raad de koppeling maakt met de aanbevelingen en bemerkingen zoals geformuleerd in zijn advies over de alternatievenonderzoeksnota van het complex project ECA van 18 januari 2017.

Op de bijeenkomst van de MORA van 31 augustus 2018 zal de Raad zich beraden over de vraag of er bijkomende elementen aan het advies moeten worden toegevoegd en er een formele vraag zal worden gesteld om de voorliggende alternatieven ook aan de MORA te komen toelichten.

De MORA verwacht dan ook dat eventuele bijkomende advieselementen meegenomen worden in de verdere procedure.

Het procesverloop

De Vlaamse Regering besliste op 15 juli 2016 tot de opstart van het planningsproces voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen volgens de methodiek van de complexe projecten (decreet van 25 april 2014). Concreet betekent een convergerende aanpak in 4 fasen en drie beslismomenten¹ o.m. op basis van een publieke raadpleging en adviesverlening vanuit diverse adviesinstanties.

Eind 2017 werd de alternatievenonderzoeksnota opgemaakt en parallel met de publieke raadpleging, voor advies voorgelegd aan de MORA. Deze nota bevat de te onderzoeken projectalternatieven (op dat ogenblik acht alternatieven) alsook de onderzoeken die moeten worden verricht en de effecten die moeten worden bestudeerd. De MORA gaf advies over de alternatievenonderzoeksnota op 18 januari 2017. In het advies benadrukte de Raad o.m. het belang van een grondig onderzoek naar de mobiliteitseffecten van de verschillende alternatieven in het havengebied en op de ontsluitende infrastructuur buiten de havenzone.

Na de consultaties startte het geïntegreerd onderzoek van de acht alternatieven. Deze onderzoeksfase moet uitmonden in een onderbouwd en afgewogen voorkeursbesluit.

Begin 2018 werden de onderzoeken van de acht alternatieven afgerond. Na politiek overleg werd de mogelijkheid gesuggereerd om een bijkomend alternatief uit te werken. Dit resulteerde in een

¹ Verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase

negende alternatief waarbij een aantal van de reeds onderzochte bouwstenen van de acht alternatieven werd samengevoegd².

Het is de bedoeling dat dit negende alternatief op een exact gelijkwaardige manier wordt onderzocht (op zijn verschillende effecten) dan de overige acht alternatieven, aan de hand van de methodologie uit alternatievenonderzoeksnota. Om de negen alternatieven in een volgende fase onderling te kunnen afwegen en te komen tot een onderbouwd voorkeursbesluit, is de gelijkwaardigheid van de onderzoeksmethodiek dus essentieel.

De verschillende deelonderzoeken voor het negende alternatief, waaronder o.m. het onderzoek naar de mobiliteitseffecten, moeten nog uitgevoerd worden. De resultaten worden verwacht in november 2018.

De MORA zal over het voorontwerp van voorkeursbesluit om advies worden gevraagd. De Raad verwacht de adviesvraag eind december 2018.

De tussennota

Met de adviesvraag van 4 juli wordt de MORA om advies gevraagd over een tussennota. Deze nota heeft als doel het bijkomend alternatief voor te stellen en te motiveren, en aan te geven welke bijkomende onderzoeken worden gepland. De tussennota is een uitbreiding van de alternatievenonderzoeksnota, waarbij het negende alternatief op dezelfde wijze onderzocht moet worden als de andere acht alternatieven.

Gegeven de vaststelling dat de tussennota de facto een update is van de eerder geadviseerde alternatievenonderzoeksnota en gelet op de moeilijke timing van de adviesvraag midden in de vakantieperiode, besliste de Raad om het advies over de tussennota beperkt te houden. Een uitgebreider advies kan geformuleerd worden wanneer het voorontwerp van voorkeursbesluit in december 2018 voor advies aan de MORA wordt voorgelegd.

² Uitbreiding Noordzeeterminal zijde Zandvlietsluis, voorzien van containerterminals langs het Waaslandkanaal en het Doeldok ter uitbreiding van de terminals Deurganckdok west en oost, realisatie van een getijdendok dwars op het Deurganckdock in noordwestelijke richting.

Advies

De tussennota is een uitbreiding van de alternatievenonderzoeksnota. Mobiliteit, milieu, veiligheid, nautische impact, enz. zullen voor het bijkomende negende alternatief op dezelfde manier worden onderzocht als de overige alternatieven. In dit advies maakt de MORA een koppeling met zijn advies over de alternatievenonderzoeksnota van 18 januari 2018. De Raad belicht in de eerste plaats de adviezelementen m.b.t. mobiliteit die niet of onvoldoende zijn meegenomen in het onderzoek van de alternatieven.

Daarnaast geven de leden van de Raad nog bemerkingen mee over het procesverloop en de aanpak van het participatietraject.

1 Aandachtspunten m.b.t. mobiliteit

Mobiliteitseffecten voor alle modi grondig bestuderen

De effecten van de negen alternatieven op de mobiliteit van het wegvervoer, het spoorvervoer en de binnenvaart moeten grondig worden bestudeerd. Niet alleen is het nodig om de mobiliteit en de druk op de infrastructuurcapaciteit in het havengebied te onderzoeken, ook de mobiliteitseffecten op de ontsluitende infrastructuur buiten de havenzone.

De MORA vindt het aangewezen dat er naar een manier wordt gezocht om de lopende onderzoeken in het kader van verschillende MERs en GRUPs, zoals de extra containerbehandelingscapaciteit haven van Antwerpen, Oosterweel en R4 West-Oost, gezamenlijk te bekijken.

De bereikbaarheid van de economische poorten – in casu de haven van Antwerpen – is voor de MORA een cruciale factor om de positie van Vlaanderen op het vlak van logistiek te blijven garanderen en te versterken.

Daarom vraagt de MORA om de mobiliteitsimpact op de hoofdwegen scherper en dynamischer in beeld te brengen en daarbij verder te kijken dan de locaties waar congestie wordt gecreëerd. Een congestieknelpunt kan immers een enorm terugslageffect veroorzaken op het verdere netwerk. Een zicht op deze terugslageffecten is dan ook nodig. De Raad is van oordeel dat best gebruik gemaakt wordt van de bijkomende mogelijkheden van het dynamisch verkeersmodel dat nu beschikbaar is voor de verdere voorbereiding van dit complex project.

Zicht op de effecten van de modale verdeling

Bijkomende containercapaciteit veroorzaakt bijkomende mobiliteit en legt bijkomende druk op de capaciteit van de infrastructuurnetwerken. De Raad vindt het aangewezen dat een zicht wordt verkregen over de impact van deze bijkomende containercapaciteit op de (evolutie van) de modal split van het goederenvervoer van en naar de haven. De beoordeling van de modal split wordt hierbij best niet alleen vanuit kwalitatieve invalshoek gedaan, maar vereist ook een objectiverende kwantitatieve onderbouwing. Deze informatie is nodig voor de planning en uitwerking van gerichte flankerende maatregelen die bijdragen aan de effectieve implementatie van een duurzame modal shift. Een efficiënte en economisch duurzame modal split moet hierbij de leidraad zijn.

Volgens de Raad moet daarbij ook grondig worden bekeken of de voorziene infrastructuur voldoende capaciteit bevat voor alle modi. Meer in het bijzonder wijst de MORA op de ambities van het Toekomstverbond en in de Visienota 2030 van de Vervoerregio Antwerpen om een modal split te realiseren waarbij 50 procent van alle verplaatsingen via alternatieve modi en niet met de wagen zou gebeuren. De huidige doorrekening van de alternatieven houdt nog geen rekening met deze ambitie.

Onderscheid tussen uitgevoerd beleid en beleidsintenties

Bij de inschatting van de mobiliteitseffecten is het aangewezen om een duidelijk onderscheid te maken tussen effectief uitgevoerd beleid en beleidsintenties. Dit vermindert het risico op een vertekening van de effectramingen.

Bij de afweging van de negen alternatieven is het belangrijk om te weten of de capaciteit op de verschillende netwerken al dan niet voldoende is om de verwachte mobiliteitsgroei efficiënt te kunnen opvangen en of bijkomende ingrepen op deze netwerken nodig zijn. Een duidelijk zicht op welke van die ingrepen reeds in uitvoering of effectief gepland zijn en welke zich nog op het niveau van de beleidsintenties situeren is nodig om de alternatievenafweging te onderbouwen.

Het beslist beleid uit het referentiescenario bevat een zeer uitgebreide lijst aan infrastructuurprojecten. De Raad vraagt zich af wat de gevolgen zullen zijn voor het ECA-project indien deze niet allemaal (tijdig) zijn uitgevoerd. Daarom stelt de Raad voor om hiervoor een sensitiviteitsanalyse uit te voeren.

Daarnaast vraagt de Raad om de strategische MER van het ECA-project inhoudelijk af te stemmen op de MER voor het Oosterweelproject en er over te waken dat beide MER's uitgaan van dezelfde aannames en parameters, zoals bijvoorbeeld de parameters voor het meten van de verkeersbelasting.

Belang van de maatschappelijke kosten-baten analyse

De MORA is van oordeel dat de alternatieven grondig moeten worden beoordeeld op hun maatschappelijke en economische effecten. Voor de acht projectalternatieven werd een maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd. De Raad dringt er op aan dat ook voor het negende alternatief dergelijke analyse wordt uitgevoerd zodat een evenwaardige beoordeling van alle alternatieven op hun maatschappelijke maar zeker ook op de economische effecten mogelijk is. Dit moet de MORA in staat stellen om bij de volgende processtappen een gericht advies uit te brengen over het project en de alternatieven.

2 Bemerkingen t.a.v. de procesaanpak

Het is positief dat in de onderzoeksfase van het complex project werk wordt gemaakt van een uitvoerig participatie- en communicatietraject. De Raad apprecieert dat naar aanleiding van de tussennota, op het vlak van inspraak dezelfde rechten worden toegekend als het geval was bij de alternatievenonderzoeksnota en dat ook de tussennota zowel voor advies wordt voorgelegd aan de adviesinstanties als in publieke raadpleging gelegd wordt.

Dat in extremis en zonder voorafgaandelijke communicatie een negende alternatief wordt ingebracht, nadat reeds een gans participatietraject is doorlopen voor de acht alternatieven, vindt de Raad jammer. In tegenstelling tot het tot dan doorlopen participatie- en communicatietraject,

is de manier waarop het negende alternatief werd ingebracht en gecommuniceerd geenszins transparant te noemen, maar moet deze aanvulling toch grondig onderzocht worden op zijn merites.

De MORA wijst erop dat dergelijke aanpak het maatschappelijk draagvlak voor het ECA-project niet ten goede komt en in het verlengde daarvan de globale procedure van de complexe projecten bemoeilijkt.