

PROCESNOTA ‘verbeteren van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge’



foto PR/MBZ

Inhoudsopgave

Doelstelling van de procesnota.....	5
1 Algemene inleiding.....	6
1.1 De haven van Zeebrugge.....	6
1.2 Strategisch Plan.....	8
1.3 GRUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge.....	10
1.4 Beslissing Vlaamse Regering 3 april 2009.....	10
1.5 Omschrijving van de problematiek.....	10
1.5.1 Capaciteit.....	11
1.5.2 Toestand P. Vandammesluis.....	11
1.6 Doelstelling van het project.....	12
1.6.1 Doelstelling.....	12
1.6.2 Randvoorwaarden.....	12
1.6.3 Opportuniteiten.....	12
2 Aanpak.....	13
2.1 Voorstel voor procesorganisatie.....	13
2.1.1 Stuurgroep.....	13
2.1.2 Projectteam.....	14
2.1.3 Technisch overleg.....	14
2.1.4 Communicatie overleg.....	14
2.1.5 Actorenoverleg.....	14
2.2 Voorgenomen onderzoek.....	15
2.2.1 Reeds uitgevoerd onderzoek t.b.v. het SHIP.....	15
2.2.2 Voorgenomen onderzoek voor het complex project verbeterde nautische toegankelijkheid (achter)haven Zeebrugge.....	15
2.3 Onderlinge afstemming van het te voeren onderzoek.....	16
2.4 Mogelijke knelpunten/risicoanalyse.....	17
3 Communicatie- en participatietraject.....	19
3.1 Informatieve kanalen.....	19
3.2 Organisatie van de inspraak.....	19
3.3 Participatie.....	19
4 Afspraken en Samenwerkingsovereenkomsten.....	20
4.1 Raming van de middelen m.b.t. het proces.....	20
4.2 Raming van de middelen m.b.t. de uitvoering (een globale inschatting).....	20

4.3	Mogelijkheden voor publiek-private samenwerking (PPS).....	20
5	Vervolgstappen.....	21
5.1	Verkenningfase.....	21
5.2	Onderzoeksfase.....	21
5.3	Uitwerkingsfase.....	21
5.4	Uitvoeringsfase.....	22
5.5	Procesverloop.....	22

Doelstelling van de procesnota

Voorliggende procesnota is een informatief document, geen beslissingsinstrument. De procesnota wordt opgemaakt ter ondersteuning van de startbeslissing, met als doelstelling:

- Verschaffen van informatie over de procesaanpak aan alle betrokken stakeholders: adviesinstanties, burgers, actiegroepen, bedrijven, overheden, ... ;
- Weergeven hoe en wanneer inspraak kan worden geleverd en op welke plaatsen de informatie (digitaal en analoog) beschikbaar is;
- Beschrijven van de communicatieaanpak in functie van transparantie van het proces.

Een procesnota heeft geen formele status, ze is louter informatief voor burgers en betrokken actoren. De voorliggende 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 raadpleegbaar op de website van het project.

Deze procesnota omschrijft de krijtlijnen van de aanpak van het project. Hoe zal het project tijdens het gehele verloop van het proces worden uitgewerkt? In **een eerste hoofdstuk** wordt de doelstelling van het project weergegeven. Ook de keuze voor de procedure voor complexe projecten, en impact daarvan op het procesverloop, worden geduid.

Een **tweede hoofdstuk** gaat dieper in op de noodzakelijke onderzoeken die onderdeel zullen uitmaken van de onderzoeks- en uitwerkingsfase van het complex project. Een tweede luik van dit hoofdstuk betreft de stakeholdersanalyse. Er wordt nagegaan op welke wijze de actoren betrokken worden tijdens de loop van het proces en wat hun belangen zijn. In een derde luik van dit hoofdstuk wordt de processtructuur opgebouwd.

In het **derde hoofdstuk** wordt de focus gelegd op het geplande communicatie- en participatietraject. Hoe zal u als belangenactor gedurende de loop van het proces op de hoogte worden gehouden? Welke inspraakmomenten zijn er? Hoe kan een actor constructief meebouwen aan het project?

Wanneer het procesverloop en de processtructuur helder zijn, wordt ook duidelijk of er financiële afspraken nodig zijn. Dit wordt beschreven in een **vierde hoofdstuk**.

Het **vijfde hoofdstuk** geeft de vervolgstappen weer die het project nog moet doorlopen tot de eerste spadesteek.

Wat houdt de procesaanpak van de complexe projecten in?

De procesaanpak is gebaseerd op de procedure die in het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten werd uitgetekend. De procedure 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 bijhorende procesaanpak betreft een werkwijze die steunt op participatie, openheid en overleg. De procedure en de nieuwe aanpak beogen samen een efficiënt en kwaliteitsvol proces, dat gericht is op de realisatie van een complex project binnen een aanvaardbare termijn en met een maximaal draagvlak. Een gedetailleerd schematisch overzicht van de opeenvolgende processtappen is terug te vinden op www.complexeprojecten.be.

1 Algemene inleiding

1.1 De haven van Zeebrugge

De haven van Zeebrugge is wegens de kustligging snel toegankelijk en werd de voorbije jaren ook wat diepgang betreft geoptimaliseerd tot een maximale diepgang van 16m, hetgeen een perfecte toegankelijkheid garandeert voor containerschepen van de huidige en toekomstige generaties. Belangrijk is ook de aanvoer en afvoer van energiegassen via de LNG-terminal in de voorhaven. In 2009 werd de capaciteit van de terminal verdubbeld en een tweede laad- en lossteiger werd eind 2015 in gebruik genomen. In 2015 startten de werken voor een vijfde LNG-tank. In Zeebrugge komen eveneens 2 belangrijke gaspijpleidingen aan land, die de Noorse en Britse gasvelden verbinden met het Europese vasteland. Ongeveer 15% van het gasverbruik in West-Europa passeert aldus Zeebrugge.

De ligging aan de kust maakt de haven van Zeebrugge ook uitermate geschikt voor roll-on roll-off vervoer. Belangrijk onderdeel van het roro-verkeer is de behandeling van nieuwe wagens, landbouw- en graafmachines. De toegenomen trafiek van nieuwe wagens is een gevolg van de globalisering van de wereldeconomie. Productiecentra zijn nu over de hele wereld verspreid waardoor veel meer transport nodig is om de producten tot bij de klant te krijgen. Intercontinentale autorederijen maken gebruik van de vele intra-Europese diensten in Zeebrugge om hun rollende ladingen mondiaal te verdelen. De auto's en de machines worden in de logistieke centra aangepast voor de lokale markten. Met een jaarlijks volume van 2,2 miljoen nieuwe wagens is Zeebrugge marktleider in Noordwest-Europa en behoort Zeebrugge tot de grootste autohavens ter wereld. De haven heeft voor de autotrafiek dan ook 300 ha parking ter beschikking. Een aanzienlijk deel daarvan situeert zich in de achterhaven.

In de achterhaven specialiseren bedrijven zich ook in arbeidsintensieve nichemarkten zoals de behandeling en opslag van bederfbare goederen (fruit, diepvriesproducten, ...), papierpulp, staal, enz. Deze breakbulkgoederen worden op conventionele wijze met (mobiele) grijpkranen gelost of geladen. De haven ontwikkelt zich meer en meer als een Europese 'food hub'.

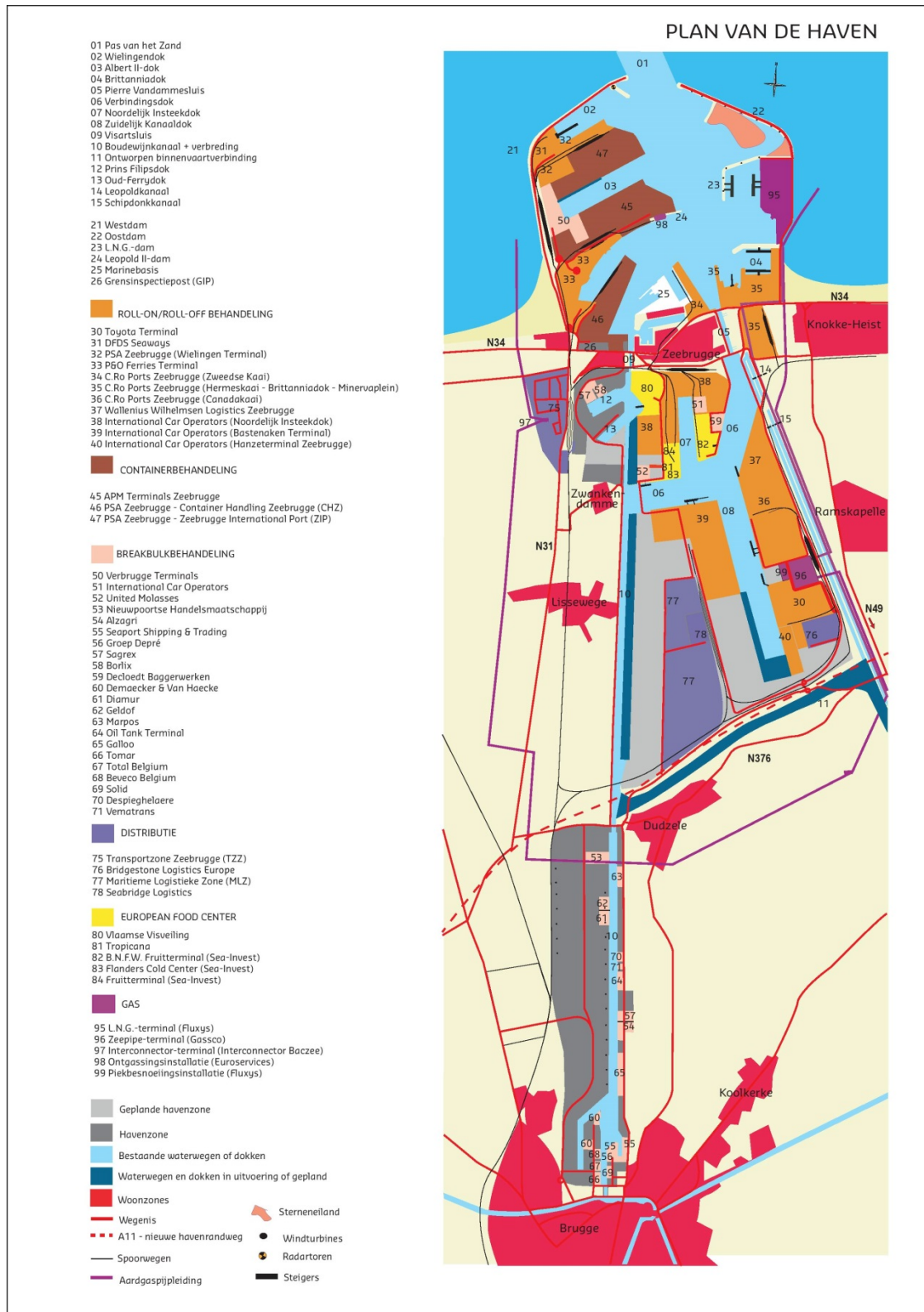
Het havenbestuur stelt in de achterhaven tenslotte ook een zone van 120 ha ter beschikking voor de inplanting van nieuwe logistieke activiteiten. In deze Maritieme Logistieke Zone (MLZ) is ruimte voor bedrijven die Zeebrugge willen benutten voor hun Europese of wereldwijde import en export. Hier zullen goederen uit groeilanden zoals China, India, Brazilië, ... aankomen die na behandeling (opslag, stockbeheer, verwerking, verpakking en hergroepering) met een toegevoegde waarde opnieuw zullen vertrekken naar diverse bestemmingen op het Europese vasteland en in het Verenigd Koninkrijk.

De Vlaamse Visveiling is één van de voornaamste visveilingen in Europa. Het 'European Food Centre' in de achterhaven is een uitgebreid complex voor de aanvoer, handel en verwerking van verse vis.

In het gebied tussen de voor- en achterhaven en de Visart- en Vandammesluis bevinden zich twee woonzones. Het gaat om de Stationswijk en Zeebrugge Dorp waar de voorbije jaren stevig is geïnvesteerd door de Stad Brugge in allerlei voorzieningen voor de bewoners. Zo is er werk gemaakt van de renovatie van het Gemeenschapshuis, de heraanleg van het Sint-Donaaspark en de inrichting van het oud stationsgebouw als buurtcentrum (d'oude stoasie).

Het gebied wordt tenslotte doorkruist door enkele belangrijke (lijn)infrastructuren zoals de hierboven reeds vermelde sluiscomplexen, de N34, de bedding van de kusttram, het treinspoor (L51A1) en de belangrijke afwateringsas van het Schipdonk en Leopoldkanaal.

De exacte locatie van de activiteiten in de voor- en achterhaven, de infrastructuur, en de woonzones wordt aangegeven in onderstaande figuur (bron: Port of Zeebrugge):



1.2 Strategisch Plan

Als gevolg van het Vlaams Regeerakkoord van 13 juli 1999 werd een strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge opgesteld. Dit plan werd afgewerkt in 2004. Op 22 september 2006 heeft de Vlaamse Regering akte genomen van dit strategisch plan. Het beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte (5 jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). Het geeft een strategie voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de haven, die aanzien wordt als economische poort voor Vlaanderen.

De algemene visie op de socio-economische ontwikkeling voor de haven van Zeebrugge wordt als volgt geformuleerd in het Strategisch Plan:

De haven van Brugge-Zeebrugge wordt, als poort tot de Vlaamse economische structuur, ontwikkeld volgens de sterkte van haar economische positie in de range Le Havre-Hamburg en in verhouding tot de andere Vlaamse zeehavens. De rol van de haven Brugge-Zeebrugge als poort en economische motor voor Vlaanderen wordt erkend net als zijn betekenis als generator van tewerkstelling in het noordelijk deel van de provincie West-Vlaanderen. Zoals de andere havens heeft Zeebrugge een onvervangbare rol in het Vlaamse economische landschap.

Om deze rol te vervullen worden (ontwikkelings)kansen geboden zodat het gebied deze rol kan blijven opnemen en naar de toekomst toe kan versterken. De rol van de haven in de economische structuur van Vlaanderen is ook bepaald door haar kwalitatieve dienstverlening in een internationale competitieve omgeving. De na te streven economische ontwikkeling en positionering wordt vertaald in een 'ruimtelijk programma' en ingevuld in de afgebakende gebieden van de zeehaven (effectieve gebieden en reserves). Dit ruimtelijk programma faciliteert en stuurt de gefaseerde en duurzame ontwikkeling van de haven zodat binnen een perspectief van 20 jaar de gewenste kansrijke trafieken kunnen aangetrokken worden en aan de bestaande ontwikkeling (groei) een bestendinging kan gegeven worden. Samengenomen wordt rekening gehouden dat binnen de planhorizon van 20 jaar ongeveer 75 miljoen ton goederentrafiek kan opgevangen worden met een doorgroeimogelijkheid tot 95 miljoen ton op een periode van 30 jaar. Dit vergt uiteraard een inspanning op het vlak van haven- en ontsluitingsinfrastructuur, efficiënt ruimtebeheer en beheer van omgevingskwaliteiten.

Het economisch ontwikkelingsperspectief wordt nagestreefd door in te zetten op deze activiteiten die de specifieke rol van de haven van Brugge-Zeebrugge als een poort en motor van de Vlaamse economie het sterkst bepalen. Het zijn de activiteiten die hiervoor het meest kansrijk zijn, de grootste toegevoegde waarde genereren en waarvoor het duurzaamste karakter en gebruik worden nagestreefd.

De haven van Brugge-Zeebrugge heeft vooral een sterke positie in de (shortsea-), ro-ro trafieken, waarbinnen de autotrafiek en de niet-begeleide vracht gespecialiseerde niches vormen en in de containerbehandeling. De haven van Brugge-Zeebrugge heeft deze positie vooral verworven omwille van haar ligging: aan de kust en centraal gelegen ten opzicht van de markt in Noordwest-Europa. Dit typeert de positie van de haven als schakel in de logistieke keten.

Het strategisch plan streeft een beleid na dat deze bestaande en toekomstige positie veilig stelt. Dit betekent het aanbieden van haveninfrastructuur voor goederentrafieken

die de 'sterkten' van Zeebrugge uitmaken. Om dit beleid concreet te maken, kunnen strategische haveninfrastructuurprojecten geformuleerd worden. In haar strategisch beleidsplan stelt de MBZ de aanleg van een open-getijzone voor. Deze opties zijn onderwerp van afweging'

De ontwikkelingsvisie in het strategisch plan gaat ook dieper in op bepaalde sectoren. Met betrekking tot de containers en roro is o.m. het volgende in het strategische plan opgenomen:

"De economische ontwikkelingsvisie richt zich op lange termijn strategisch vooral op de ontwikkeling van de deepseadiensten in combinatie met het versterken van shortseadiensten (distributie naar de eindbestemming). Dit betekent dat Zeebrugge zich richt op het aanbieden van een aantrekkelijk potentieel aan shortseabestemmingen, omdat precies door een wisselwerking met 'shortseadiensten' de 'deepseadiensten' zich kunnen ontwikkelen. Centraal in de economische visie van de Zeebrugge haven staat de aandacht om deze kansrijke trafiekontwikkeling de nodige infrastructurele faciliteiten te bieden binnen de ruimtelijke mogelijkheden. Hiervoor dienen in de eerste plaats de mogelijkheden van de voorhaven maximaal te worden aangewend. Wanneer deze ruimte krap wordt, zullen buiten de klassieke voorhaven alternatieven in overweging moeten genomen worden".

Voor stukgoed stelt de economische ontwikkelingsvisie onder meer het volgende:

'De meest belangrijke trafiek op het vlak van stukgoederen is de autotrafiek. Deze trafiek vormt omwille van de reeds verworven positie en voorsprong op de concurrenten en de hiermee verbonden concentratiebeweging, een voor de haven te behouden en te versterken element in de na te streven economische positie. Ook hier ligt de te behouden en te versterken kracht van Zeebrugge in de brede combinatie van deepsea en shortseadiensten...'

Eén van de kernbeslissingen die in het strategisch plan zijn opgenomen is de keuze voor de verdere uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers. Men wenst te voorzien in een ruimteaanbod dat tegemoet komt aan de basisbehoeften voor de ontwikkeling van de haven en dat ook de eventuele meervraag in bepaalde sectoren zou kunnen opvangen. Men kiest voor een gefaseerde aansnijding van het zeehavengebied waarbij een gedifferentieerd beleid wordt gevoerd en rekening wordt gehouden met de beschikbare ruimtelijke mogelijkheden in de verschillende 'ruimtelijke kamers' om behoeften op korte en middellange termijn in te vullen. Het strategisch plan geeft echter aan dat het aanbod onvoldoende is om kansrijke ontwikkeling op langere termijn te faciliteren. Er zal dus aanbod moeten worden toegevoegd.

In het strategisch plan wordt de ontwikkeling van een strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) voorzien in de achterhaven van Zeebrugge. Dit project dient ervoor te zorgen dat de haven van Zeebrugge op middellange en lange termijn met voldoende capaciteit en goed bereikbare maritieme terminals aan de marktvraag kan blijven voldoen. Volgens het strategisch plan omvat het strategisch haveninfrastructuurproject dan ook de volgende twee gekoppelde aspecten:

- de verbetering van de nautische toegankelijkheid;
- het aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de achterhaven.

Met betrekking tot de ontwikkeling van terreinen in de achterhaven is in het strategisch plan aangegeven hoe die kan geschieden. Het streefbeeld van het strategisch plan voorziet de

reservering van een zone in de noordwestelijke achterhaven (ten zuiden van de Visartsluis) die kan aangewend worden als bijkomende ruimtecapaciteit voor kansrijke type voorhavenactiviteiten. Op deze wijze zou tevens kunnen voorzien worden in meer performante overslagmogelijkheden voor snelle goederentrafieken (shortsea en roro). Om dit aanbod te voorzien, is een strategisch haveninfrastructuurproject noodzakelijk.

In het strategisch plan wordt geen definitieve keuze gemaakt met betrekking tot de nautische toegankelijkheid. Het strategisch plan van de haven van Zeebrugge liet twee inrichtingsalternatieven open voor de verbetering van de nautische toegankelijkheid: een open-getijzone of een snelle zeeluis. In het strategisch plan voor de haven werden deze alternatieven vanuit het gezichtspunt van hun bijdrage tot de gewenste economische ontwikkeling als superieur ten opzichte van het alternatief om het gebied in te zetten als achtergrondruimte voor de voorhaven beschouwd.

1.3 GRUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge

Art. 3. § 1 van het Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid van de zeehavens (Havendecreet) bepaalt dat de Vlaamse regering overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening nader de grenzen van de havengebieden vaststelt. Voor de zeehavens gelden de in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen als zeehavengebied afgebakende terreinen.

In de hierboven reeds vermelde beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 22 september 2006 werd de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening belast met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, conform een principiële programma voor herbestemmingen en afbakening.

De Vlaamse Regering heeft op 19 juni 2009 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehaven Zeebrugge definitief vastgesteld. Daarin zijn de grenzen van het havengebied vastgelegd rekening houdend met het streefbeeld en de acties uit het strategisch plan, inclusief de aspecten van het SHIP.

1.4 Beslissing Vlaamse Regering 3 april 2009

Sinds de opmaak van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge en de afbakening van het zeehavengebied in het GRUP zijn reeds verschillende beslissingen genomen en studies uitgevoerd met het oog op de verdere onderbouwing van onderdelen van het SHIP. Als resultaat van deze studies heeft de Vlaamse Regering beslist de keuze voor het voorkeursalternatief “beperkte open-getijzone” als resultaat van de MKBA te bekrachtigen (VR 2009 0304 DOC.0447). De Vlaamse Regering heeft in dezelfde beslissing de Vlaamse minister voor havens gelast om voor de verdere uitwerking van het SHIP een project-MER voor het alternatief beperkte open-getijzone op te dragen binnen de klijtlijnen van het afbakeningsGRUP voor de zeehaven van Zeebrugge.

Een gedetailleerd overzicht van het tot op heden afgelegde studietraject ten behoeve van de besluitvorming aangaande het SHIP is opgenomen in deze procesnota onder 2.2.1.

1.5 Omschrijving van de problematiek

Sinds de kennisname van het strategisch plan in 2006 en de beslissing van de Vlaamse Regering in 2009 zijn een aantal elementen naar voor gekomen die een ander licht werpen op het SHIP.

1.5.1 Capaciteit

Het havenbestuur en de terminalexploitanten werken al jaren aan de uitbouw van Zeebrugge als autohaven. Met resultaat, de haven van Zeebrugge is dé nummer 1 autohaven in de wereld. De trafieken naar de achterhaven namen de laatste jaren sterk toe. Ook voor de toekomst zien de verschillende terminalexploitanten hun trafieken verder stijgen.

Zo is autobehandelaar ICO er in geslaagd trafiek vanuit verschillende andere havens uit de buurlanden naar Zeebrugge te halen. Er zijn ook verscheidene nieuwe contracten afgesloten. Verwacht wordt dat ICO de komende jaren minstens 100.000 wagens extra zal verschepen, bovenop de reeds aanwezige 1.5 miljoen. En dit op basis van de huidige gegevens, het bedrijf doet er alles aan om nog verder te groeien. Door het sluiten van langdurige contracten met klanten en werken aan stevige partnerschappen heeft ICO de zekerheid dat de vestiging in Zeebrugge de komende jaren verder kan groeien en zich ontwikkelen. Zware investeringen, zoals aan de Bastenakenkaai en Hanze terminal, bevestigen de expansiedrang van deze belangrijke autobehandelaar.

De nauwe samenwerking tussen ICO en Toyota leidt tot schaalvoordelen, wederzijdse versterking en een nog optimaler gebruik van bestaande infrastructuur. Ook Toyota zelf raakt steeds meer verankerd in Zeebrugge. Het bedrijf verwacht de komende jaren minstens 50.000 wagens extra per jaar te behandelen.

WWL, een andere grote speler in de achterhaven, streeft eveneens naar verdere groei, maar wordt afgeremd door een gebrek aan terreinen. Toch zullen ook zij de komende jaren nieuwe trafieken verwelkomen die meer dan 110.000 extra wagens met zich meebrengen. De uitbreiding en vernieuwing van hun vloot zullen leiden tot een directe capaciteitsvergroting.

Ook het bedrijf C.RO, met terminals in de voor- en achterhaven, heeft sterke groeiambities en wil de hubfunctie van Zeebrugge verder versterken. Het ambitieuze investeringsprogramma van de rederij zal aanzienlijke volumestijgingen tot gevolg hebben. Vanaf 2017 voorziet het bedrijf bijgevolg een substantiële verhoging in trafiek. Ook bij hen is de vraag naar extra terreinen, om de toenemende trafiek het hoofd te bieden, groot.

De maritieme logistieke zone biedt 120ha aan beschikbare bedrijventerreinen. Verscheidene bedrijven hadden reeds aangegeven dat ze interesse hebben om zich op deze zone te vestigen. De komst van nieuwe bedrijven zal leiden tot de creatie van een logistieke cluster, met als gevolg extra trafiek, maar ook het versterken van reeds aanwezige bedrijven in de (achter)haven. Zo kan de komst van een beperkt aantal bedrijven al een exponentieel effect hebben op de haven.

Bovenstaand overzicht, dat zelfs nog niet alle spelers vermeldt, toont aan dat de achterhaven van Zeebrugge een zone is die groeit. De maritieme toegang tot die zone moet dan ook gegarandeerd blijven. De Vandammesluis kan die groei niet meer aan, een oplossing dringt zich op.

1.5.2 Toestand P. Vandammesluis

Momenteel verloopt het scheepvaartverkeer naar de achterhaven louter via de P. Vandammesluis, die vandaag op volle toeren draait. De tweede zeesluis die momenteel toegang

biedt tot de achterhaven, de Visartsluis, dateert immers al van 1907, is sterk verouderd en beantwoordt niet meer aan de noden van de huidige scheepvaart.

De P. Vandammesluis is sinds 1984 in gebruik en ondergaat momenteel grote onderhoudswerkzaamheden. Tijdens deze onderhoudswerkzaamheden worden o.a. de deurkamers volledig drooggezet. Hierbij wordt op basis van eigen kennis en ervaring vastgesteld dat, om de P. Vandammesluis op lange termijn in bedrijf te houden, ingrijpende werkzaamheden op middellange termijn noodzakelijk zullen zijn. Voor deze werkzaamheden zal de P. Vandammesluis gedurende langere tijd buiten gebruik gesteld moeten worden met als gevolg dat schutten via de P. Vandammesluis voor enige tijd onmogelijk zal zijn.

De realisatie van een tweede volwaardige toegang tot de achterhaven is dus, rekening houdend met de verdere ontwikkeling van achterhaven en de bijhorende capaciteitsnoden enerzijds en huidige staat van de P. Vandammesluis anderzijds, een noodzaak en eerste prioriteit. Een mogelijke synergie met de reconversie van de achterhaven is daarbij een aandachtspunt.

1.6 Doelstelling van het project

1.6.1 Doelstelling

Dit project moet de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen.

Met deze doelstelling wordt tegemoet gekomen aan één van de aspecten van het SHIP, zoals opgenomen in het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

1.6.2 Randvoorwaarden

In het project moet rekening worden gehouden met volgende elementen die van essentieel belang zijn:

- de impact op bedrijfsvoering minimaliseren en mitigeren waar nodig;
- de lokale relaties (i.e. de verbinding tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal faciliteren;
- voorzien in een maximale scheiding van verkeersstromen met enerzijds een ontsluitende/verzamelende en anderzijds een verbindende functie;
- zorgen voor een vlotte multimodale verbinding rekening houdend met de aanwezige omgevingsfactoren
- elke ingreep dient te gebeuren met aandacht voor de zeeverende functie.

1.6.3 Opportunities

Naast de hierboven vermelde doelstelling en randvoorwaarden zal in de loop van het project ook bekeken worden of het project kan of moet sporen met andere ingrepen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van de werking van het havengebied en die al dan niet gelijktijdig, in samenhang met of ter ondersteuning van het project zouden kunnen worden gerealiseerd.

2 Aanpak

Het doel van de verkenningsfase is tweeërlei. Enerzijds komt men tot een eenduidige probleemdefinitie en projectdoelstellingen die gedragen worden door zoveel mogelijk betrokkenen. Anderzijds brengt men de grote lijnen van het te volgen proces, van probleemdefiniëring tot projectrealisatie, in kaart.

Wanneer de doelstellingen uiteindelijk vorm krijgen worden deze opgenomen in een startbeslissing. Deze startbeslissing betekent de effectieve opstart van het project via de procedure van het decreet complexe projecten.

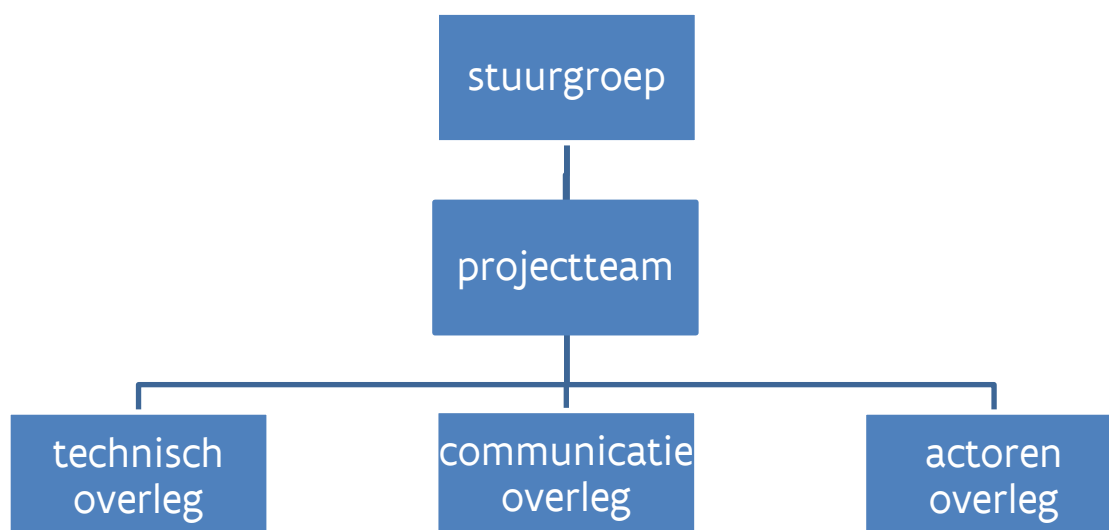
Tijdens de verkenningsfase werd ook onderhavige procesnota opgemaakt die een globale omschrijving inhoudt van de stakeholders, het uitgestippelde participatie- en communicatietraject en de procesaanpak. De procesnota wordt in de loop van het proces verder geactualiseerd.

Het onderzoek zal in de onderzoeksfase het project met al de voorgestelde alternatieven beoordelen op strategisch niveau. Dit betekent dat in de onderzoeksfase de invulling van de terreinen nog niet op detailniveau wordt onderzocht.

Het gaat om een eerste inschatting van het op te maken studiewerk. Later kan blijken, bv. uit de bevraging van de actoren, dat bijkomend studiewerk vereist is. Belangrijk in deze fase is ook het vastleggen van de wijze waarop de deelonderzoeken elkaar beïnvloeden en op welke wijze afstemming van de deelonderzoeken wordt georganiseerd.

2.1 Voorstel voor procesorganisatie

De organisatie van het proces wordt als volgt gestructureerd:



2.1.1 Stuurgroep

De stuurgroep is het ambtelijk platform dat het traject zal begeleiden. De stuurgroep wordt voorgezeten door de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en ondersteund door een secretaris. De stuurgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van:

- het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;
- Ruimte Vlaanderen;
- het Agentschap voor Natuur en Bos;
- De Lijn;
- het Havenbedrijf van Zeebrugge (de MBZ);
- de stad Brugge;
- de gemeente Knokke-Heist;
- Infrabel;
- het team Complexe Projecten.

De stuurgroep wordt indien nodig uitgebreid met leden van het actorenoverleg afhankelijk van de fase van het traject en de belangen die naar voren komen.

2.1.2 Projectteam

Het projectteam zorgt voor de dagelijkse aansturing van het complex project en is samengesteld uit de voorzitter en de secretaris van de stuurgroep, de projectleider en het afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang. Naargelang de noden worden andere experts toegevoegd.

2.1.3 Technisch overleg

Het technisch overleg zal de studies en onderzoeken die gevoerd zullen worden begeleiden. Dit overleg is samengesteld uit de projectleider, experts uit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, procesbegeleiders uit het team Complexe Projecten en een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf Zeebrugge. Naargelang de noden worden andere experts betrokken.

2.1.4 Communicatie overleg

Het communicatie overleg zal instaan voor de begeleiding van het communicatietraject gedurende het volledig proces. Dit overleg is samengesteld uit de projectleider, de secretaris van de stuurgroep, de woordvoerder van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het team Complexe Projecten en de communicatiediensten van de stad Brugge en de MBZ.

2.1.5 Actorenoverleg

In het actorenoverleg worden alle actoren uit het projectgebied samengebracht. Het actorenoverleg is samengesteld uit de partijen die in de stuurgroep vertegenwoordigd zijn, aangevuld met vertegenwoordigers van

- OVAM;
- de Vlaamse Milieumaatschappij;
- het Team Vlaams Bouwmeester;
- dep. LNE: dienst Mer, dienst VR en afdeling Milieuvergunningen
- het Agentschap Onroerend Erfgoed;
- APZI;
- VOKA;
- Scheepvaartvereniging voor de Havens van Brugge en Zeebrugge;
- de FOD Economie;
- de nutsmaatschappijen;
- Waterwegen en Zeekanaal NV;

- de polders en wateringen in het projectgebied;
- de bewoners van Zeebrugge;
- de bewoners van Heist;
- ...

2.2 *Voorgenomen onderzoek*

2.2.1 Reeds uitgevoerd onderzoek t.b.v. het SHIP

Voor het SHIP werden in het verleden reeds meerdere studies uitgevoerd. De resultaten hiervan zullen, waar mogelijk, herbruikt worden. Het betreft onder andere:

- de plan-MER voor ‘Het strategisch haveninfrastructuurproject in de westelijke achterhaven van Zeebrugge – SHIP’, niet afgewerkt;
- de project-MER voor ‘Het strategisch haveninfrastructuurproject in de westelijke achterhaven van Zeebrugge – SHIP’, niet afgewerkt;
- de project-MER ‘Het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) in de westelijke achterhaven van Zeebrugge – SHIP en kruisende infrastructuur’, niet afgewerkt;
- de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge, 2007;
- de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge – Actualisatie, 2009.

Ter ondersteuning van deze studies werden heel wat technische onderzoeken verricht, ook deze resultaten zullen gebruikt worden en waar nodig geactualiseerd en/of aangevuld worden.

2.2.2 Voorgenomen onderzoek voor het complex project verbeterde nautische toegankelijkheid (achter)haven Zeebrugge

Het doel van het onderzoek is om de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Daarvoor worden de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen, hierbij wordt o.a. gedacht aan volgende onderzoeken:

- strategische milieubeoordeling;
- geïntegreerde MKBA;
- eventuele nautische studies;
- ...

Bij de start van de onderzoeksfase wordt de alternatievenonderzoeksnota opgemaakt. 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.

De informatie uit het reeds afgelegd studietraject laat toe om een eerste beeld te schetsen van oplossingen/alternatieven die nu verder moeten worden onderzocht. Het gaat meer bepaald om volgende locatie-alternatieven:

1. Bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de Carcokesite
2. Bouw van een nieuwe sluis op de Visartsite;
3. Bouw van een nieuwe sluis parallel aan de Vandammesluis.

Hierna worden de 3 voorlopig reeds geselecteerde locatie-alternatieven nader toegelicht. De definitieve vaststelling van locatie-alternatieven en varianten zal volgen uit de raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota in de onderzoeksfase.

Bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de Carcokesite

Dit alternatief houdt o.a. in dat:

1. de bestaande Visartsluis, die dateert van 1907, omgebouwd wordt tot een open vaargeul en dat meer landinwaarts, ter hoogte van de voormalige Carcokesite, een nieuwe sluis gebouwd wordt;
2. het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok gedempt worden, waardoor nieuwe terreinen ontstaan voor de ontwikkeling van shortsea-activiteiten;
3. door het onder getij brengen van dit deel van de achterhaven dit ook blootgesteld wordt aan stormvloed. Om overstromingen te vermijden zullen de bestaande of nieuwe dijken, kaaimuren en aanpalende terreinen voldoende hoog moeten zijn;
4. voor het spoorverkeer en het lokaal wegverkeer (eigen aan de omgeving) een brug over het doorvaartkanaal wordt gebouwd;
5. het tramverkeer door een tunnel onder het doorvaartkanaal gaat.

Voor de Nx worden in dit alternatief 2 uitvoeringsvarianten voorzien:

1. ofwel gaat de Nx in een tunnel onder het doorvaartkanaal;
2. ofwel wordt de Nx bovengronds omgeleid door het havengebied.

Bouw van een nieuwe sluis op de Visartsite

Dit alternatief houdt o.a. in dat:

1. de bestaande Visartsluis, die dateert van 1907, vervangen wordt door een nieuwe sluis;
2. het lokaal wegverkeer (eigen aan de omgeving), het tramverkeer alsook het spoorverkeer zullen over de sluis lopen (cfr. de huidige situatie aan de Visartsluis);
3. de Nx gaat in een tunnel onder het doorvaartkanaal of bovengronds via de bruggen ter hoogte van de sluishoofden.

Bouw van een nieuwe sluis op de Vandammesite

Dit alternatief houdt o.a. in dat:

1. ten oosten van de bestaande Vandammesluis een nieuwe sluis wordt gebouwd;
2. de bestaande Visartsluis, die dateert van 1907, buiten dienst wordt gesteld;
3. aan het bovenhoofd van de bestaande Visartsluis een gronddam aangebracht wordt zodat een vaste oeververbinding gerealiseerd kan worden voor de Nx en het spoorverkeer;
4. het tramverkeer en het lokaal wegverkeer (eigen aan de omgeving) over het benedenhoofd van de bestaande Visartsluis zullen gestuurd worden;
5. voor de afwatering van het Leopold- en Schipdonkkanaal een oplossing dient te worden voorzien.

2.3 Onderlinge afstemming van het te voeren onderzoek

Met de alternatievenonderzoeksnota wordt ervoor gezorgd dat alle onderzoeken gelijktijdig kunnen starten met dezelfde informatie en basisgegevens. Het is van belang gedurende de opmaak van de studies op regelmatige basis de voortgang na te gaan en de afstemming tussen de verschillende studies te verzekeren. Volgende acties worden voorzien:

- een bespreking van het ontwerp eindrapport van het geïntegreerd onderzoek met het projectteam en de stuurgroep;
- de synthesesnota die de conclusies van de onderzoeken bundelt, wordt ruim verspreid;
- een informatiekanaal voor de buurtbewoners wordt opgezet

2.4 Mogelijke knelpunten/risicoanalyse

De knelpunten van het proces worden best vooraf al ingeschat. Dit gaat samen met de acties die worden genomen om aan de knelpunten tegemoet te komen. Bij een eerste screening van het project en op basis van overleg met diverse stakeholders werden voorlopig volgende (tijdelijke en/of blijvende) knelpunten voor het project geïdentificeerd:

- er kan een impact zijn op bedrijfsvoering van bepaalde ondernemingen;
- er kan een impact zijn op natuur;
- er kan een impact zijn op de waterhuishouding;
- er kan een impact zijn op (de bereikbaarheid van en leefkwaliteit in) de woonkernen;
- er kan een impact zijn op kruisende infrastructuur.

In het verder verloop van het proces worden deze knelpunten verder in kaart gebracht en wordt tevens bekeken hoe hiermee dient te worden omgegaan.

Impact op bedrijfsvoering

Afhankelijk van het alternatief kan er impact zijn op de bedrijfsvoering van o.a.:

1. Locatie Carcoke – impact op:
 - a. de bedrijven gelegen in het gebied rond het Prins Filipsdok en het Oud-Ferrydok;
 - b. de bedrijven gelegen in het gebied rond het doorvaartkanaal;
 - c. de Zeebrugse Visveiling;
 - d. ICO;
 - e. ...
2. Locatie Visart – impact op:
 - a. de bedrijven gelegen in het gebied rond de Visartsluis;
 - b. ...
3. Locatie Vandamme – impact op:
 - a. C.RO;
 - b. de LNG-terminal en de pijpleidingen die de terminal verbinden met het (Europese) aardgasnet;
 - c. ...

Impact op natuur

Afhankelijk van het alternatief is er impact op zowel feitelijke als planologisch ingekleurde natuur.

Impact op de waterhuishouding

In de locatie-variant met de nieuwe sluis parallel aan de Vandammesluis is er een mogelijk significante impact op de afwatering van het Leopold- en Schipdonkanaal.

Impact op de woonkernen

Afhankelijk van het alternatief worden de kernen van Zeebrugge-dorp en Stationswijk in meerdere of mindere mate geraakt door de nieuwe nautische toegang. De woonkwaliteit van beide kernen wordt meegenomen in de onderzoeksfase.

Impact op de kruisende infrastructuren

In alle alternatieven is er significante impact op de kruisende infrastructuren (weg, tram en spoor) in het gebied. Niet alleen gaat het over letterlijk het kruisen van de waterinfrastructuur, ook de impact op het functioneren van deze kruisende transportmodi is van belang.

Voor het wegverkeer spelen onder andere volgende aspecten: verkeer van en naar de haven, scheiden van bovenlokaal en lokaal verkeer, de verkeersleefbaarheid van de woonomgeving, ... Ook de doorstroming van het wegverkeer en de ten allen tijde gegarandeerde bereikbaarheid van de verschillende kamers in het havengebied speelt in deze omgeving. In dit kader is het van belang om de functies van de verschillende wegen in het gebied in kaart te brengen en te benoemen.

3 Communicatie- en participatietraject

De procedure 'complexe projecten' impliceert een participatief traject waarbij communicatie een belangrijk aspect is. Het Vlaamse Gewest zal, als trekker van het project, instaan voor de communicatie.

Waar mogelijk zal gebruik gemaakt worden van bestaande communicatieplatformen.

3.1 Informatieve kanalen

Het is de bedoeling om een website voor het project op te starten waarop alle informatie van het project beschikbaar zal zijn. Om de betrokkenen zo goed mogelijk te informeren zal eveneens gebruik gemaakt worden van de beschikbare kanalen binnen de stad Brugge en de MBZ.

3.2 Organisatie van de inspraak

Alle betrokkenen worden op de hoogte gebracht van het voorgenomen plan. In het proces worden 3 formele inspraakmomenten voorzien.

In de onderzoeksfase is het de bedoeling dat er uit de inspraak zoveel mogelijk zinvolle en bruikbare ideeën komen om het voorgenomen onderzoek 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 geplande onderzoek in de alternatievenonderzoeksnota (AON). Ter ondersteuning van de formele raadpleging van de alternatievenonderzoeksnota (AON) zal een infomarkt georganiseerd worden.

De alternatievenonderzoeksnota zelf zal kunnen geraadpleegd worden via de website van het project, via de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be) en via de website van de dienst Mer. Iedereen heeft vervolgens 30 dagen de tijd om opmerkingen te formuleren.

Voor het openbaar onderzoek m.b.t. het ontwerp van voorkeursbesluit en de synthesesnota zal een zelfde traject gevolgd worden en zal een infomarkt georganiseerd worden. Iedereen heeft vervolgens 60 dagen de tijd om opmerkingen te formuleren.

In de uitwerkingsfase wordt een openbaar onderzoek georganiseerd m.b.t. het ontwerp van projectbesluit en de synthesesnota, ter ondersteuning van dit openbaar onderzoek wordt eveneens een infomarkt georganiseerd. Iedereen heeft vervolgens 60 dagen de tijd om opmerkingen te formuleren.

3.3 Participatie

Naast de 3 formele inspraakmomenten die hiervoor voorzien zijn in het proces voorziet het Vlaamse Gewest ook dialoog-/infomomenten. In de aanloop naar de alternatievenonderzoeksnota zal een eerste dialoog-/infomoment georganiseerd worden voor alle betrokkenen.

Op a-periodieke basis zal het actorenoverleg worden samengebracht voor een toelichting van de stand van zaken van het project. In het actorenoverleg worden afgevaardigden van de verschillende betrokkenen samengebracht.

Waar nodig zullen met individuele betrokkenen bilaterale overlegmomenten georganiseerd worden.

4 Afspraken en Samenwerkingsovereenkomsten

4.1 *Raming van de middelen m.b.t. het proces*

Op het moment dat de startbeslissing genomen wordt, moeten – vanuit het duidelijke engagement van de betrokken partijen bij de startbeslissing – de nodige middelen (zowel personeel als financieel) beschikbaar zijn voor een reeks kosten m.b.t. het proces.

In de verschillende fasen van het project zullen een reeks proceskosten dienen te worden gemaakt. De afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken zal de nodige middelen hiertoe voorzien.

4.2 *Raming van de middelen m.b.t. de uitvoering (een globale inschatting)*

Het noodzakelijke budget voor de uitvoering hangt nauw samen met het alternatief dat gekozen zal worden in het voorkeursbesluit. Tijdens de onderzoeksfase zal een geïntegreerd onderzoek worden uitgevoerd voor alle te onderzoeken alternatieven. De realisatiekost vormt een essentieel onderdeel van het onderzoek, dit laat toe om onder meer op basis van de kostprijs een gefundeerde keuze te maken voor het meest gewenste en haalbare alternatief. Om het kostprijaspect in de afweging objectief te kunnen interpreteren zal een geïntegreerde MKBA opgemaakt worden.

Na de onderzoeksfase zal hieromtrent meer duidelijkheid zijn.

4.3 *Mogelijkheden voor publiek-private samenwerking (PPS)*

Verder onderzoek moet hier uitwijzen of het project potentieel heeft om ontwikkeld te worden of delen ervan in publiek-private samenwerking.

5 Vervolgstappen

Voor nadere en meer gedetailleerde toelichting met betrekking tot het proces en de diverse stappen wordt verwezen naar de website complexe projecten (www.complexeprojecten.be).

5.1 Verkenningsfase

De verkenningsfase eindigt met een startbeslissing en bijhorende procesnota. De afspraken die in de procesnota worden gemaakt worden gevalideerd door de Vlaamse Regering met de startbeslissing. Na het nemen van de startbeslissing gaat de onderzoeksfase van start.

5.2 Onderzoeksfase

In de onderzoeksfase worden alle actoren en het brede publiek betrokken. Het participatie- en communicatietraject waarvoor in deze procesnota de krijtlijnen werden vastgelegd, wordt in de praktijk omgezet.

De onderzoeksfase start met de opmaak van een alternatievenonderzoeksnota (AON), hierin worden de verschillende alternatieven benoemd die het Vlaamse Gewest van plan is te onderzoeken alsook de manier waarop dit onderzoek zal gebeuren. Deze nota wordt ter raadpleging voorgelegd aan alle betrokkenen, alsook wordt er advies gevraagd aan de adviesinstanties. Alle adviezen worden verwerkt in een overwegingsdocument

Alle Informatie wordt gebundeld en beschikbaar gesteld voor alle geïnteresseerden. Op basis van het onderzoek kunnen alternatieven opzij worden geschoven of verfijnd. De eindresultaten van het geïntegreerd onderzoek worden gebundeld in de synthesesnota. De oplossing die, op basis van het onderzoek, overeind blijft zal het voorwerp uitmaken van het ontwerp van voorkeursbesluit. Zowel de synthesesnota als het ontwerp van voorkeursbesluit worden vervolgens formeel aan het publiek voorgelegd via een openbaar onderzoek.

Met behulp van een overwegingsdocument wordt dan weer aangegeven hoe er met de reacties van de burgers en adviesinstanties wordt omgegaan.

In het voorkeursbesluit wordt gekozen voor een alternatief dat in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt wordt.

5.3 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 (PON) opgemaakt. Deze nota beschrijft enerzijds het project en de flankerende maatregelen die opgenomen zijn in het voorkeursbesluit. Anderzijds bepaalt deze nota wat er nog onderzocht moet worden. Daar waar het onderzoek in de vorige fase zich eerder op een strategisch niveau afspeelde, zal de focus nu op het eigenlijke projectniveau liggen. Met behulp van een overwegingsdocument wordt aangegeven hoe er met de reacties van de burgers en adviesinstanties op de projectonderzoeksnota wordt omgegaan.

De synthesenota omvat de eindresultaten van de geïntegreerde effectenonderzoeken. Op basis van de onderzoeksresultaten worden bepaalde uitwerkingen met elkaar vergeleken qua voor- en nadelen, tot er uiteindelijk één uitvoeringswijze overeind blijft. Dit gekozen alternatief wordt geformuleerd in een ontwerp van projectbesluit. Over synthesenota en ontwerp projectbesluit wordt advies gevraagd aan de adviesinstanties. Het ontwerp van projectbesluit wordt formeel aan het publiek voorgelegd via een openbaar onderzoek. Weer wordt er met behulp van een overwegingsdocument aangegeven hoe er met de reacties van de burgers en adviesinstanties wordt omgegaan.

Het projectbesluit is een beslissing van de bevoegde overheid over het geheel van vergunningen, machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma om op die manier tijdig de juiste instrumenten te kunnen inzetten. Het projectbesluit omvat ook aspecten van beheer en monitoring. Het kan in sommige projecten ook de toewijzing inhouden van een project aan een private partner.

5.4 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 wat betreft het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project uit te voeren. De processtructuur wordt aangepast in functie van de uitvoering en technische uitwerking op het terrein.

Ook in deze fase blijven participatie en communicatie cruciaal. Denk maar aan een minder hinder plan, duiding over de werfzone, bewonersbrieven, infovergadering, ...

5.5 Procesverloop

De onderstaande tabel geeft aan welke stappen volgen in de procedure van het voorliggend complex project, zonder dat er onmiddellijk voor elke stap een timing aangeduid is. Afhankelijk van de precieze datum van de startbeslissing en naarmate het project verder loopt zal deze timing concreter ingevuld worden.

Verkenningfase

Stap	Opmerking
informele stakeholdergesprekken	
opstart projectteam	
eerste stuurgroep	
Startbeslissing Vlaamse Regering	Start onderzoeksfase

Onderzoeksfase

Stap	Opmerking
Workshops met betrokkenen	
Opmaak alternatievenonderzoeksnota (AON)	
Publieke raadpleging AON (30d) en adviesverlening (45d)	
Verwerking raadpleging + richtlijnen dienst MER (30d)	
Geïntegreerd onderzoek: <ul style="list-style-type: none"> – strategische milieubeoordeling – strategische MKBA – ... 	
Goedkeuring strategische milieu-beoordeling door dienst MER (30d)	
Opmaak synthesesnota en voorontwerp van voorkeursbesluit	
Adviesverlening voorontwerp van voorkeursbesluit (30d)	
Verwerking adviezen	
Vaststellen van ontwerp van voorkeursbesluit door de VR	
Openbaar onderzoek over ontwerp van voorkeursbesluit (60d)	
Verwerking opmerkingen openbaar onderzoek	
Principiële vaststelling voorkeursbesluit	
Advies Raad van State	
Voorkeursbesluit	
Bekendmaking voorkeursbesluit en publicatie in BS (14d)	Start uitwerkingsfase

Uitwerkingsfase

Stap	Opmerking
Projectbesluit	
Bekendmaking projectbesluit en publicatie in BS (14d)	Start uitvoeringsfase