



Advies

Complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de achterhaven van Zeebrugge

Brussel, 18 november 2016

Adviesvraag: Complex project Verbetering nautische toegankelijkheid (achter)haven Zeebrugge
Adviesvrager: departement Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag: 10 oktober 2016
Adviestermijn: 18 november 2016
Goedkeuring raad: 25 november 2016

Contactpersoon: Nico Milo – nmilo@serv.be

Inhoud

Inhoud.....	3
Inleiding.....	4
Situering en historiek van het project	6
Advies.....	7
1 Algemeen.....	7
2 Bemerkingen en suggesties ten aanzien van het proces.....	8
3 Aandachtspunten voor de onderzoeksfase	11

Inleiding

De MORA is door het departement Mobiliteit en Openbare Werken op 10 oktober 2016 om advies gevraagd over de alternatievenonderzoeksnota van het Complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Het advies wordt gevraagd tegen 18 november 2016.

De adviesvraag kadert in de procedure van de complexe projecten. Voor het planningsproces van de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge is immers geopteerd voor de nieuwe procesaanpak volgens het decreet betreffende complexe projecten van 25 april 2014.

Dit decreet maakt een duidelijk gefaseerde, convergerende aanpak voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten mogelijk. Het decreet voorziet een projectproces dat bestaat uit vier fases (verkenningfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase), drie beslismomenten (startbeslissing, voorkeursbesluit en het projectbesluit), twee openbare onderzoeken en formele adviesvragen aan adviesinstanties ter voorbereiding van het voorkeurs- en projectbesluit.

Het proces bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase¹. In deze fase moet in eerste instantie een alternatievenonderzoeksnota worden opgemaakt, waarin wordt bepaald welke alternatieven er onderzocht moeten worden en wat de te onderzoeken effecten van het project zijn. Het doel van de onderzoeksfase is om de beste oplossing te filteren uit een waaier van mogelijkheden. De beste oplossing wordt geformuleerd in het voorkeursbesluit.

Het decreet betreffende complexe projecten bepaalt dat over de alternatievenonderzoeksnota formeel advies moet worden gevraagd aan diverse adviesinstanties, waaronder ook de strategische adviesraden op Vlaams niveau die voor het complexe project relevant zijn. Het is deze alternatievenonderzoeksnota die nu voor advies aan de MORA is voorgelegd.

De nota geeft aan minimum vijf locatiealternatieven voor de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge te willen onderzoeken². Het gaat hierbij om:

1. Bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de Carcokesite;
2. Bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de huidige Visartsite;
3. Bouw van een nieuwe sluis ten oosten van de huidige Visartsite;
4. Bouw van een nieuwe sluis ten oosten van de P. Vandammesluis;
5. Bouw van twee nieuwe sluizen ter hoogte van het verbindingsdok.

De Mobiliteitsraad spreekt zich in dit advies niet uit over de technische invulling en vormgeving van de individuele projecten noch over de locatie ervan. De Raad ziet het als zijn opdracht om zich in de eerste plaats te richten op de meer strategische invalshoeken en vanuit het sociaaleconomisch- en mobiliteitsmiddenveld een visie op strategisch niveau te formuleren.

¹ De eerste fase, namelijk de verkenningfase van het project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de haven van Zeebrugge werd afgesloten met de startbeslissing van de Vlaamse regering op 15 juli 2016. De startbeslissing geeft groen licht voor de onderzoeksfase.

² Bij 4 van de 5 alternatieven zijn er 2 uitvoeringsvarianten voor de NX die het projectgebied doorkruist.

De Raad legt in dit advies de focus op de procedurele aspecten van dit complexe project. Binnen dat kader geeft hij vanuit de invalshoek mobiliteit ook enkele aandachtspunten mee die best meegenomen worden in de onderzoeksfase en bij de afweging van de verschillende alternatieven.

Het project voor de verbetering van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge is het eerste grote infrastructuurproject dat volgens de nieuwe procesaanpak voor advies wordt voorgelegd aan de MORA. De MORA beseft dat dit een leerproces is voor alle betrokkenen.

De bedoeling van het advies is dan ook om aan de hand van de casus van het complex project Zeebrugge, vanuit het mobiliteitsmiddenveld op strategisch niveau aandachtspunten en suggesties aan te reiken die ook het proces van toekomstige complexe projecten verder invulling kunnen geven en verbeteren.

Situering en historie van het project

De (verdere) ontwikkeling van de Zeebrugse achterhaven legde reeds een gans traject af.

Het grootste knelpunt is dat het scheepvaartverkeer naar de achterhaven van Zeebrugge momenteel via één sluis (de P. Vandammesluis) verloopt. De andere zeesluis die toegang biedt tot de achterhaven (de Visartsluis) is sterk verouderd. Prognoses wijzen op een potentiële groei van de logistieke stromen naar het havengebied. Gevreesd wordt dat met de huidige infrastructuur de haven niet optimaal zal kunnen anticiperen op deze groei.

Met het strategisch plan voor de haven van Brugge – Zeebrugge van 2004 (en de kennisname ervan door de Vlaamse regering in 2006) werd een visie ontwikkeld op de gewenste ontwikkelingen in het gebied. Onderdeel van het strategisch plan is het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) dat onder meer tot doel heeft nautische toegankelijkheid van de achterhaven te verbeteren.

Het strategisch plan liet twee inrichtingsalternatieven open voor de verbetering van de nautische toegankelijkheid: een open getijdenzone of een snelle zeesluis.

Op 3 april 2009 besliste de Vlaamse regering, na uitvoering van een MKBA, om de keuze voor het voorkeursalternatief “beperkte open getijdenzone” te bekrachtigen en hiervoor een project-MER op te maken.

Sinds de kennisname van het strategisch plan in 2006 en de beslissing van 3 april 2009 zijn volgens de Vlaamse regering diverse elementen naar voor gekomen die een ander licht werpen op SHIP. Meer bepaald wordt als gevolg van de verwachte logistieke ontwikkelingen en de huidige staat van de sluisinfrastructuur nu prioriteit gelegd op de realisatie van een tweede volwaardige toegang tot de achterhaven.

Het Vlaams Regeerakkoord van 2014 concretiseert dit door op te nemen dat voor een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge het voorkeursalternatief “beperkte open-getijzone” voor het SHIP-project wordt uitgewerkt, met een nieuwe zeesluis ter hoogte van de Carcokesite en een tramtunnel onder het Doorvaartkanaal.

Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en het uitvoeringsbesluit van 12 december 2014 is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht. Dit decreet maakt een nieuwe gefaseerde en convergerende of getrechterde procesaanpak voor grote infrastructuurprojecten mogelijk.

Op 15 juli 2016 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor de bouw van een nieuwe zeesluis in de haven van Zeebrugge volgens de nieuwe procesaanpak voor “complexe projecten” gebaseerd op het decreet van 25 april 2015. In deze aanpak is het in het Vlaams Regeerakkoord opgenomen alternatief één van de te onderzoeken alternatieven.

Advies

Het advies bevat drie hoofdstukken:

1. Algemene beschouwingen;
2. Bemerkingen en suggesties ten aanzien van het proces;
3. Aandachtspunten voor de onderzoeksfase.

De voorstellen en bemerkingen slaan enerzijds op de meer algemene procesaanpak voor de complexe projecten en overschrijden af en toe de scope van dit individuele project. Hiervoor baseert de MORA zich onder meer op zijn advies over het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten van 28 juni 2013 en op zijn aanbeveling over het versnellen en verbeteren van het beleidsproces voor infrastructuurinvesteringen van 30 april 2010. Vertrekkende van deze algemene scope gaat de Raad daarnaast specifiek in op de procesmatige aspecten van het complex project Zeebrugge.

1 Algemeen

Het decreet complexe projecten biedt volgens de Raad mogelijkheden voor een sneller maar vooral ook beter en kwalitatiever beleidsproces voor strategische en maatschappelijk belangrijke infrastructuurprojecten.

De MORA vindt het positief dat in navolging van het decreet complexe projecten ook werk werd gemaakt van een vertaling op het terrein. In zijn advies over het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten van 28 juni 2013 gaf de Raad immers aan dat de nieuwe procesaanpak zich effectief op het terrein zal moeten bewijzen³ en achtte daarom de uitwerking van een voorbeeldproject volgens de nieuwe procesaanpak aangewezen.

De Raad vindt het ook positief dat bij de voorbereiding en verdere uitvoering van het complex project Zeebrugge werk wordt gemaakt van een grotere transparantie (bijvoorbeeld via een specifieke website waar de voor de stakeholders relevante documenten en de voortgang van het project kunnen worden geconsulteerd) en van de mogelijkheid tot dialoog met de projectbeheerder en met het team Complexe projecten.

Momenteel wordt naast het project voor Zeebrugge een tweede havenproject⁴ voorbereid volgens de methodiek van de complexe projecten, namelijk “de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen”. Aangezien de nieuwe aanpak van de complexe projecten nog ruimte toelaat voor verdere invulling en verfijning (op basis van de lessons learned) kunnen de bemerkingen en voorstellen van dit advies waar nodig meegenomen worden bij de uitwerking van de toekomstige complexe projecten.

³ Het decreet complexe projecten heeft immers een facultatief karakter waarbij de initiatiefnemer voor een strategisch project de facto de keuze blijft hebben tussen de nieuwe geïntegreerde en getrechterde procesaanpak of de gangbare afzonderlijke plan- en vergunningsprocedures.

⁴ Naast de complexe projecten in de havens van Zeebrugge en Antwerpen worden ook de projecten ‘herinrichting stationsomgeving Kessel’, ‘industrieterrein Op De Berg’ en ‘verbeteren leefbaarheid Klein Rusland’ volgens de methodiek van de complexe projecten voorbereid.

2 Bemerkingen en suggesties ten aanzien van het proces

Zorg voor een evenwichtig participatietraject in alle fasen van het beleidsproces

De eerste fase in de procesaanpak van een complex project (de verkenningsfase) waarin o.m. de probleemstelling, de doelstellingen en de procesaanpak worden vastgelegd en die leidt tot de startbeslissing, voorziet hoofdzakelijk informeel, bilateraal overleg met stakeholders alsook de mogelijkheid voor de organisatie van dialoog- en infomomenten. Het decreet complexe projecten legt geen formele consultatie vast in de verkenningsfase omdat deze fase enkel leidt tot het effectief opstarten van een proces.

De MORA vindt het positief dat bij voorliggend project in de aanloop naar de alternatievenonderzoeksnota werk is gemaakt van initiatieven met het oog op dialoog, informatie en communicatie. Hierbij verwijst de Raad o.m. naar de organisatie van workshops voor de bedrijven en de bewoners (7 september 2016) en een infomarkt (24 oktober 2016). De Raad apprecieert ook de mogelijkheid die aan het mobiliteitsmiddenveld van de MORA werd geboden om bij de aanvang van de onderzoeksfase in dialoog te treden met de projectbegeleiders⁵.

Uit de procesnota van het project Zeebrugge blijkt dat naast een ambtelijke stuurgroep die het traject begeleidt⁶ ook een actorenoverleg is voorzien, samengesteld uit de leden van de stuurgroep en een diverse groep van stakeholders⁷ die kan aangepast of aangevuld worden naargelang de noodzaak en de fase waarin het project zich bevindt. Het actorenoverleg werd niet geactiveerd in de verkenningsfase maar zal worden opgestart in de loop van de onderzoeksfase.

De MORA is van oordeel dat de opgerichte fora voor overleg en consultatie zo representatief mogelijk worden samengesteld. Dit verhoogt de legitimiteit van het participatieproces. Bij grote, strategische infrastructuurprojecten in het beleidsdomein MOW is het volgens de Raad belangrijk dat het sociaaleconomisch- en mobiliteitsmiddenveld (o.a. werkgevers, werknemers, mobiliteitsverenigingen,...) op een structurele manier worden betrokken in het participatietraject.

De Raad stelt voor om bij de samenstelling en invulling van het actorenoverleg zoals voorzien voor het complex project Zeebrugge met deze bekommernis rekening te houden.

⁵ Op de bijeenkomst van de MORA-commissie Goederenvervoer van 8 november 2016 gaven vertegenwoordigers van het departement MOW en het team Complexe Projecten nadere toelichting bij het complex project Zeebrugge en konden de MORA-leden in dialoog gaan met de sprekers.

⁶ Samengesteld uit diverse administraties, het Havenbedrijf, betrokken gemeenten, De Lijn en Infrabel.

⁷ De procesnota voorziet in het actorenoverleg momenteel volgende stakeholders: OVAM, VMM, het Team Vlaamse Bouwmeester, departement LNE, het Agentschap Onroerend Erfgoed, APZI, VOKA, Scheepvaartvereniging voor de havens van Brugge en Zeebrugge, de FOD Economie, de nutsmaatschappijen, Waterwegen en Zeekanaal NV, Polders en Wateringen en de bewoners van Zeebrugge en Heist.

Betrek de strategische adviesraad ook in de verkenningfase van het proces

De MORA vindt het positief dat de strategische adviesraad in de aanloop van de formele adviesverlening over de alternatievenonderzoeksnota, in dialoog kon gaan met de projectbegeleiders.

De Raad is evenwel van oordeel dat de strategische adviesraden die van belang zijn voor het project best een eerste maal in het proces betrokken worden op een moment dat nog over strategische keuzes, projectdoelstellingen en over het procesverloop kan worden gepraat. Op die manier hebben de adviesraden de mogelijkheid om vanuit hun specifieke deskundigheid en samenstelling tijdig geïnformeerd te worden over de doelstellingen en mogelijke oplossingsrichtingen van het project en kunnen zij desgewenst ook aandachtspunten, bekommernissen en suggesties aanreiken over o.m. de procesarchitectuur en het participatietraject.

Concreet raadt de MORA aan om in de verkenningfase van een complex project de strategische adviesraad te raadplegen over de startnota, indien het om grote strategische projecten met belang op Vlaams niveau gaat⁸.

Het hoeft hierbij niet te gaan over een formele stap in het proces, maar eerder over een niet-geïstitutionaliseerd klankbordmoment waarbij de projectleider samen met de strategische adviesraad de opportuniteit bepaalt van deze reflectie. Uiteraard mag dit reflectiemoment het totale procesverloop niet vertragen.

Aangezien de verkenningfase van het complex project Zeebrugge reeds achter de rug is kan het voorstel binnen deze procesaanpak niet meer worden geconcretiseerd. De MORA acht het wel nuttig om het voorstel mee te nemen bij de voorbereiding van toekomstige complexe projecten.

Zorg voor zo groot mogelijke transparantie op het vlak van timing en financiering

De Raad vindt het aangewezen om in de verkenningfase de budgettaire weerslag van het project en de financieringswijze (PPS, reguliere financiering, ...) zo goed mogelijk in te schatten en hierover transparant te communiceren.

De Routeplanner die in het kader van het decreet complexe projecten is opgesteld en die als leidraad⁹ wordt beschouwd bij de procesaanpak van complexe projecten, suggereert dat in de verkenningfase de projectleider de noodzakelijke capaciteit (financieel, materieel, personeel) voor het project voldoende en in de mate van het mogelijke inschat.

Noch in de startbeslissing voor het project Zeebrugge noch in de procesnota worden de budgettaire implicaties echter nader geduid.

Uiteraard is het in de verkenningfase nog weinig realistisch om hier al een concreet en gedetailleerd zicht op te hebben en zal het grotendeels om indicaties gaan. Toch vindt de Raad het belangrijk om een voorlopige inschatting van het noodzakelijke budget voor de uitvoering

⁸ De MORA deed het voorstel al in zijn advies over het voorontwerp van decreet betreffende complexe projecten van 28 juni 2013.

⁹ De Routeplanner zelf is niet decretaal verankerd. Hij bestaat uit een reeks van bouwstenen, aandachtspunten en goede praktijkvoorbeelden die betrokkenen helpen in de geïntegreerde onderzoeks- en besluitvormingsprocedure voor complexe projecten.

van de projectalternatieven te maken en een eerste verkenning van de financieringsmogelijkheden te doen.

Immers op het moment dat de startbeslissing genomen wordt, op het einde van de verkenningsfase, zou er in de eerste plaats al enige duidelijkheid moeten zijn over een reeks kosten m.b.t. het proces zoals de kosten het studiebureau of studie bureaus die de onderzoeken zullen uitvoeren, personeelskosten, kosten voor communicatie, enz.

Naast transparantie over de budgettaire aspecten is een goede inschatting van het tijdsverloop eveneens aangewezen. De MORA stelt voor om in de verkenningsfase een eerste indicatieve inschatting wordt gemaakt van de uitvoeringstermijn van het project. De termijn waarbinnen een project uitgevoerd moet worden, zal immers ook een impact hebben op de beschikbaarheid en de reservering van de nodige budgetten.

Maak werk van een ruime en gedragen projectevaluatie

De alternatievenonderzoeksnota en procesnota van het complex project Zeebrugge geven aan dat in de uitvoeringsfase van het project stappen zullen worden gezet op het vlak van monitoring. De MORA vindt dit een goede zaak.

De Raad acht het aangewezen dat zowel het proces van de realisatie van een complex project als het project zelf grondig geëvalueerd wordt. De evaluatie van het complex project Zeebrugge en ook van de toekomstige complexe projecten moet kunnen nagaan of de aanpak effectief geleid heeft tot een sneller en vooral kwalitatiever beleidsproces, maar ook wat de eigenlijke effecten zijn van het project, of het project beantwoordt aan de oorspronkelijke doelstellingen, of de timing en het budget al dan niet zijn gerespecteerd, enz. Uiteraard zullen sommige effecten pas in een latere fase kunnen geëvalueerd worden (bijv. impact op logistieke stromen en trafiekcijfers, impact op de mobiliteit, milieu-impact, enz.).

Een goed onderbouwde evaluatie maakt eventuele bijstellingen en/of extra acties mogelijk. Voor de MORA is het belangrijk dat het hierbij om een gedragen evaluatie gaat. Daarom is het aangewezen om ook in deze terugkoppelingsfase van het proces te zorgen voor een evenwichtige participatie.

Streef naar eenduidige en transparante communicatie

Transparante en eenduidige communicatie over nut, noodzaak, doelstellingen, vormgeving, uitwerking, uitvoering en evaluatie van grote, strategische infrastructuurprojecten is van essentieel belang voor de creatie en het behoud van het maatschappelijk draagvlak.

De Raad stelt vast dat in de procesaanpak van het complex project Zeebrugge transparantie en communicatie een belangrijk uitgangspunt is. De informele bilaterale en publieke informatie- en dialoogmomenten zijn hiervan een voorbeeld.

De MORA vraagt zich wel af waarom het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 reeds een specifieke keuze maakt voor de realisatie van een nieuwe zeeluis ter hoogte van de Carcokesite, terwijl dit in de alternatievenonderzoeksnota één van de mogelijke alternatieven is.

Uiteenlopende berichtgeving kan aanleiding geven tot verwarring. Om dit te vermijden stelt de Raad voor om de verdere communicatie over dit project en over toekomstige complexe projecten zo maximaal mogelijk op elkaar af te stemmen en ook duidelijk te communiceren over eventuele evoluties in het proces.

Het Regeerakkoord focust zich best op de strategische doelstellingen en krijtlijnen van het beleid.

Zorg voor een duidelijke probleemstelling in de verkenningfase en link de mogelijke oplossingen aan deze probleemstelling

De MORA is van oordeel dat de probleemstelling en de doelstelling van het project zo scherp mogelijk moeten worden afgelijnd en meegegeven in de startbeslissing. De mogelijke oplossingen of projectalternatieven moeten aansluiten bij deze probleemstelling en doelstelling, zonder voorafnames van bepaalde oplossingsrichtingen.

De Raad stelt vast dat de startbeslissing van het voorliggende project vaag blijft over de verhouding tussen probleemstelling, doelstelling en voorgestelde oplossingen en dat reeds een gedeeltelijke voorafname wordt gedaan van specifieke oplossingsrichtingen. Zo worden enkel locatiealternatieven (sluizen van gelijke dimensie) als mogelijke oplossingen voorgesteld.

3 Aandachtspunten voor de onderzoeksfase

De Raad wil dat volgende aandachtspunten procesmatig meegenomen worden in de onderzoeksfase van het complex project Zeebrugge.

Maak toetsing van het voorkeursalternatief aan de oorspronkelijke randvoorwaarden en gewijzigde omstandigheden mogelijk

De MORA is uitdrukkelijk voorstander van een convergerend besluitvormingsproces. Zonder aan het convergentieprincipe te willen raken acht de MORA het nuttig dat het voorkeursalternatief in de loop van het proces getoetst kan worden aan de doelstellingen en de randvoorwaarden die bij de keuze van het project werden vastgelegd alsook aan de eventueel gewijzigde economische en of maatschappelijke omstandigheden. Indien deze randvoorwaarden en/of omstandigheden doorheen de loop van het proces om één of andere reden drastisch wijzigen, moet de toetsing het mogelijk maken om na te gaan of het voorkeursalternatief nog steeds de beste optie is.

Wanneer zou blijken dat een project om een dwingende reden toch niet meer haalbaar is (bijv. omwille van niet ingecalculerde economische evoluties), is een zekere mate van flexibiliteit aangewezen om te kunnen anticiperen op deze onverwachte omstandigheden. Hierbij kan gedacht worden aan de mogelijkheid van een terugkoppelingslus zonder dat de volledige verkenningfase opnieuw moet worden doorlopen. Indien in de verkenningfase de analyses, afwegingen en het maatschappelijk debat gedegen zijn gevoerd, zijn de alternatieven immers gekend en geëvalueerd. Een nieuw gemotiveerd en afgetoetst voorkeursbesluit kan dan volstaan. Het convergentieprincipe blijft op die manier ook behouden. Uiteraard zal zeer duidelijk moeten vastgelegd worden in welke gevallen en onder welke voorwaarden dergelijke terugkoppeling mogelijk kan zijn. Dergelijke toetsing vereist accurate en zo recent mogelijke onderzoeken en cijfergegevens.

Dat voor het in kaart brengen van de effecten van de verschillende alternatieven gebruik wordt gemaakt van de MKBA-methodiek is op zich een goede zaak. De strategische MKBA zoals voorgesteld in de alternatievenonderzoeksnota laat echter nog te veel ruimte voor interpretatie.

Volgens de MORA is het van belang dat de contouren van de MKBA duidelijk worden afgelijnd waarbij zowel de kosten als de baten zo accuraat mogelijk in beeld worden gebracht. De raad ziet dit als een onderdeel van het iteratief proces waarbij het project ook bekeken wordt vanuit een maatschappelijke en economische visie. Een goed onderbouwd en evenwichtig participatietraject kan hiervoor een belangrijke input zijn.

Bij de waardering van de projecteffecten moet volgens de MORA ook gekeken worden naar de kosten en baten die buiten de havenprojecten liggen zoals bijv. de kosten en effecten die gegeneerd worden ten aanzien van het openbaarvervoer (bijv. de kosten voor de tramexploitatie in de verschillende alternatieven).

Verschaf inzicht in de ruimere effecten op mobiliteit en logistieke stromen van hinterland- en intra-havenvervoer.

De alternatievenonderzoeksnota geeft aan welke onderzoeken worden uitgevoerd en welke effecten moeten worden gemeten om een goede beoordeling van de alternatieven mogelijk te maken en te komen tot een voorkeursbesluit.

De MORA stelt vast dat geen inschatting is meegenomen van de impact van de projectalternatieven op de mobiliteit en de doorstroming in en rond de havenzone. Niet alleen de mobiliteitseffecten in de directe omgeving van het projectalternatief zijn hierbij belangrijk. Een project van dergelijke omvang genereert ongetwijfeld ook mobiliteitseffecten op de ontsluitende vervoersinfrastructuur van de haven.

Daarom stelt de Raad voor om volgende effecten te onderzoeken en mee te nemen bij de alternatievenafweging:

- Effect van de verschillende alternatieven op het hinterland- en intra-haven goederenverkeer en op de belasting van de capaciteit van de vervoerinfrastructuur in de haven en op de ontsluitende vervoersinfrastructuur;
- Effect van de projectalternatieven op het personenvervoer (bijvoorbeeld het woon-werkverkeer, vrijetijdsverkeer) van en naar de haven, alsook in en door de haven.
- Het effect van de verschillende alternatieven op de continuïteit en de doorstroming van het openbaar vervoer in de havenzone;
- Effecten op het goederen- en personenverkeer in de aanlegfase van de verschillende alternatieven.