

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: toelichting bij de dwingende redenen van groot openbaar belang voor de realisatie van de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal met inbegrip van de aanleg van een tijdelijk bouwdok in de zeehaven te Zeebrugge

1. Wettelijke voorgaanden

Europese wetgeving

Overeenkomstig artikel 6, leden 3-4 van Richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 van de Raad inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, afgekort Habitatrictlijn, wordt voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden.

Indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, neemt de Lid-Staat alle nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. De Lid-Staat stelt de Commissie op de hoogte van de genomen compenserende maatregelen.

Wanneer het betrokken gebied een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat en/of een prioritaire soort is, kunnen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijke

gunstige effecten dan wel, na advies van de Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang worden aangevoerd.

Overeenkomstig artikel 7 van de Habitatrichtlijn zijn de verplichtingen vervat in artikel 6, leden 2, 3 en 4 van de Habitatrichtlijn naar analogie van toepassing op de gebieden die overeenkomstig richtlijn 79/409/EEG van de Raad van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand, afgekort Vogelrichtlijn, als vogelrichtlijngebied zijn aangeduid.

Artikel 6, lid 4 van de Habitatrichtlijn voorziet derhalve in een zgn. ADC-toets (ontstentenis van Alternatieve oplossingen, de aanwezigheid van Dwingende redenen van groot openbaar belang en het nemen alle nodige Compenserende maatregelen) indien de conclusies van de passende beoordeling negatief of onzeker zijn. De ADC-toets komt dus ter sprake indien het plan of project schadelijke gevolgen zal hebben voor de natuurlijke kenmerken van het gebied of er onzekerheid blijft bestaan omtrent de gevolgen van het betrokken plan of project voor de natuurlijke kenmerken van het gebied.¹

Deze regels kunnen in een volgend stappenplan worden samengevat:

1. Heeft het project betekenisvolle negatieve effecten op de SBZ?
 - a. Nee : goedkeuring project mogelijk;
 - b. Ja : kunnen deze effecten door middel van milderende maatregelen vermeden worden?
 - i. Ja : goedkeuring project mogelijk;
 - ii. Nee : ga naar 2.
2. Zijn er alternatieven die minder schadelijk zijn voor de SBZ?
 - a. Ja : goedkeuring project niet mogelijk;
 - b. Nee : ga naar 3.
3. Zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang?
 - a. Ja : goedkeuring project mogelijk mits compenserende maatregelen;
 - b. Nee →: goedkeuring project niet mogelijk.

Het onderzoek van eventuele dwingende redenen van groot openbaar belang en dat van het bestaan van minder schadelijke alternatieven vereisen dat deze belangen worden afgewogen tegen de aantasting van het gebied door het onderzochte plan of project (HvJ 15 mei 2014, zaak nr. C-521/12, T.C. Briels t. Minister van Infrastructuur en Milieu, § 36; HvJ 14 januari 2016, zaak nr. C-399/14, Grüne Liga Sachsen eV e.a., § 57).

¹ EUROPESE COMMISSIE, Richtsnoeren voor de toepassing van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG), 2007, 5.

Aldus geldt als één van de voorwaarden voor de toepassing van artikel 6, 4 Habitatrichtlijn (artikel 36ter, § 5 van het Decreet Natuurbehoud) dat zogenaamde “dwingende redenen van groot openbaar belang”, afgekort DRGOB, voorhanden moeten zijn. Daaronder vallen ook redenen van sociale of economische aard.

Voor de beoordeling van het dossier is het van belang voor ogen te houden dat er in de Habitatrichtlijn geen uitdrukkelijke regeling is die de verhouding tussen het plan- en projectniveau regelt.² Er is m.a.w. geen vrijstelling van de passende beoordeling op projectniveau indien er reeds op planniveau een passende beoordeling werd uitgevoerd en het plan niet tot een inkrimping van de speciale beschermingszone heeft geleid.

Vlaamse wetgeving

Artikel 6, lid 3 van de Habitatrichtlijn is omgezet in artikel 36ter, § 5 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, afgekort Decreet Natuurbehoud en stelt:

“Een vergunningsplichtige activiteit die, of een plan of programma dat, afzonderlijk of in combinatie met één of meerdere bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma’s, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, zonder dat die vergunningsplichtige activiteit of dat plan of programma direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een gebied in de speciale beschermingszone in kwestie dient onderworpen te worden aan een passende beoordeling wat betreft de betekenisvolle effecten voor de speciale beschermingszone.

De verplichting tot het uitvoeren van een passende beoordeling geldt ook indien wegens het verstrijken van de lopende vergunning van de vergunningsplichtige activiteit een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd.

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van de passende beoordeling.

Voor een plan of programma zoals gedefinieerd in artikel 4.1.1, § 1, 4°, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, alsook de wijziging ervan, waarvoor, gelet op het betekenisvolle effect op een speciale beschermingszone, een passende beoordeling is vereist, is hoofdstuk II van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid van toepassing.

Wat betreft een plan of programma als vermeld in het vierde lid, dat geen ruimtelijk uitvoeringsplan is, maakt de passende beoordeling deel uit van de documenten die de initiatiefnemer bij het onderzoek tot milieueffectrapportage, vermeld in titel IV, hoofdstuk II, afdeling 2, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid, bezorgt aan de dienst, bevoegd voor milieueffectrapportage. Als de initiatiefnemer een gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichting inzake milieueffectrapportage indient als vermeld in artikel 4.2.3, § 3ter, van het voormelde decreet, maakt de passende beoordeling deel uit van dat verzoek. Als een plan-MER wordt opgemaakt, wordt de passende beoordeling daarin geïntegreerd.

² De richtsnoeren van de EUROPESE COMMISSIE voor de toepassing van artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG), 2007, brengen hier evenmin verduidelijking in.

Bij een plan of programma als vermeld in het vierde lid, dat een ruimtelijk uitvoeringsplan is, maakt de passende beoordeling, als er geen plan-MER moet worden opgemaakt, zo mogelijk al deel uit van de startnota, vermeld in artikel 2.2.4 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, en in elk geval van de scopingnota, vermeld in het voormelde artikel. Als uit de scopingnota blijkt dat een plan-MER moet worden opgemaakt, wordt de passende beoordeling in het plan-MER geïntegreerd.

Indien een vergunningsplichtige activiteit overeenkomstig artikel 4.3.2 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid onderworpen is aan de verplichting tot opmaak van een project-MER, wordt overeenkomstig hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid een project-MER opgemaakt.

De passende beoordeling wordt geïntegreerd in het project-MER of in het gemotiveerd verzoek tot ontheffing van de verplichting tot het opstellen van een project-MER, vermeld in artikel 4.3.3, § 4, van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

De Vlaamse Regering kan nadere regels van integratie en herkenbaarheid van de passende beoordeling in de milieueffectrapportage bepalen.

Indien een vergunningsplichtige activiteit of een plan of programma niet onderworpen is aan de verplichting tot milieueffectrapportage overeenkomstig de wetgeving in uitvoering van de project-MERrichtlijn of de plan-MERrichtlijn, vraagt de administratieve overheid steeds het advies van de administratie bevoegd voor het natuurbehoud.

De Vlaamse regering kan nadere regels vaststellen in verband met de inhoud en de vorm van de passende beoordeling”.

Artikel 6, lid 4 van de Habitatrictlijn is omgezet in artikel 36ter, § 5 van het d Decreet Natuurbehoud en stelt:

“In afwijking op de bepalingen van § 4, kan een vergunningsplichtige activiteit die of een plan of programma dat afzonderlijk of in combinatie met één of meer bestaande of voorgestelde activiteiten, plannen of programma’s, een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, slechts toegestaan of goedgekeurd worden

a) nadat is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn en

b) omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Wanneer de betrokken speciale beschermingszone of een deelgebied ervan, een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort is, komen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang, in aanmerking.

De afwijking bedoeld in het voorgaande lid kan bovendien slechts toegestaan worden nadat voldaan is aan de volgende voorwaarden:

1° de nodige compenserende maatregelen genomen zijn en de nodige actieve instandhoudingsmaatregelen genomen zijn of worden die waarborgen dat de algehele

samenhang van de speciale beschermingszone en -zones bewaard blijft;

2° de compenserende maatregelen zijn van die aard dat een evenwaardige habitat of het natuurlijk milieu ervan, van minstens een gelijkaardige oppervlakte in principe actief is ontwikkeld. De initiatiefnemer rapporteert aan het agentschap over de uitvoering van de compenserende maatregelen, ten laatste binnen een jaar na de definitieve beslissing waarbij de afwijking is toegestaan. Het agentschap neemt de gerapporteerde compenserende maatregelen op in een register. Na de ontvangst van de rapportering beslist het agentschap binnen drie maanden over de inhoud en desgevallend de verdere frequentie van de rapportering.

De Vlaamse regering kan nadere regels vaststellen voor het opstellen van een passende beoordeling van de effecten van de activiteit op de habitats, de habitats van een soort en op de soort of soorten waarvoor de speciale beschermingszone is aangewezen, voor het onderzoeken van minder schadelijke alternatieven en inzake de compenserende maatregelen.

De Vlaamse regering oordeelt over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

Elke beslissing in uitvoering van de afwijkingsprocedure van deze paragraaf, wordt met redenen omkleed³.

Omschrijving van het beoogde Project

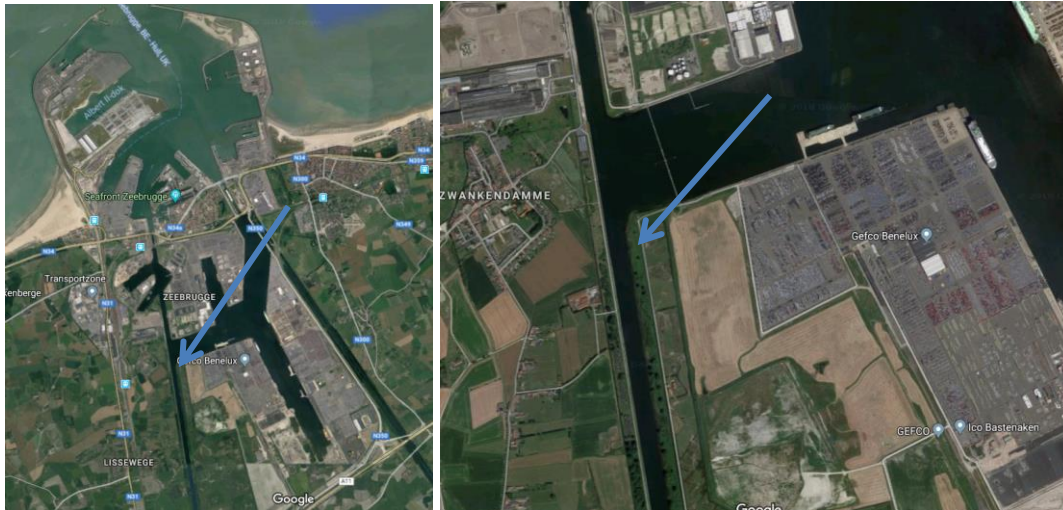
De Maatschappij van de Brugse Zeehaven, afgekort MBZ, is een NV van publiek recht en als havenbestuur van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge verantwoordelijk voor de uitbouw van infrastructuurwerken in het Zeebrugse havengebied. Het gaat daarbij o.m. om de bouw van dokken, kaaimuren, steigers, terreinverhardingen, wegeniswerken e.d.m. Ook het onderhoud hiervan valt onder haar bevoegdheid. Zij staat tevens in voor de coördinatie van het scheepvaartverkeer, de promotie van de haven in binnen- en buitenland, de bediening van bruggen en sluizen evenals de bewaking en het toezicht binnen het havengebied.

Om de toekomstige succesvolle exploitatie en capaciteit van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge op middellange termijn te garanderen, is de constructie van een bijkomende kaaimuur voor de aanleg van schepen in deze zeehaven noodzakelijk.

Om aan de vraag naar bijkomende capaciteit in de zeehaven van Brugge-Zeebrugge te kunnen voldoen³, vraagt MBZ de constructie van een bijkomende kaaimuur in het Boudewijnkanaal aan.

Bovendien blijkt de actuele breedte van het Boudewijnkanaal (zie uittreksels uit googlemaps hierna) niet langer voldoende te zijn om zowel de veilige aanleg als de doorvaart van deze schepen in het Boudewijnkanaal te verzekeren.

³ Met het oog op de verdere groei en ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, nam de Vlaamse regering op 15 juli 2016 eveneens de startbeslissing voor het planningsproces 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' (complex project). Dit project staat los van de realisatie van de kaaimuur.

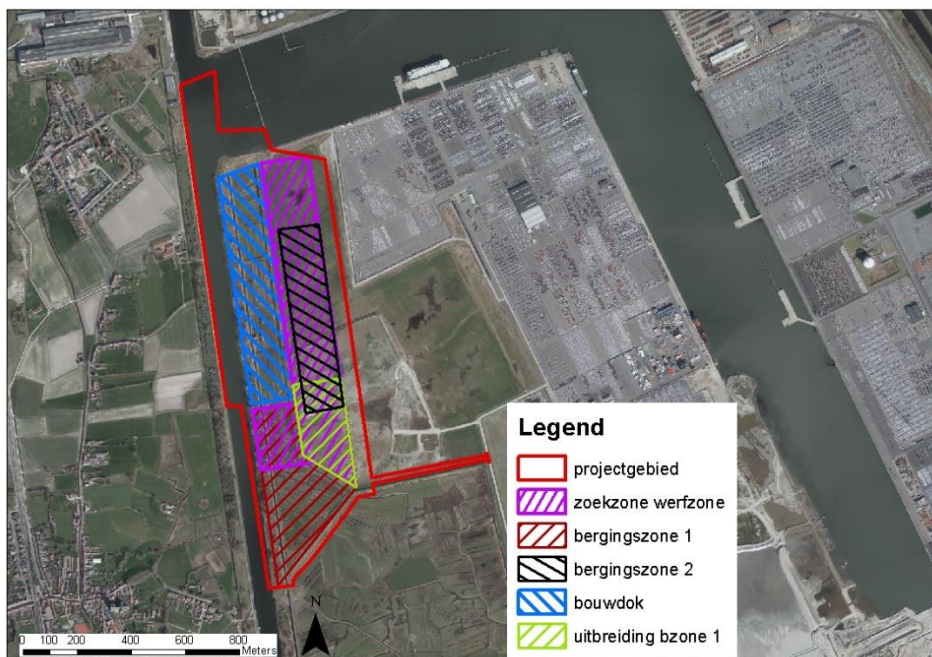


De aanleg van de kaaimuur dient noodzakelijkerwijze gepaard te gaan met de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal. Enkel zo kan immers een ongehinderde doorvaart van de doorgaande scheepvaart worden verzekerd. De realisatie van deze kaaimuur voert het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge” uit (cf. *infra*).

De precieze omvang van het project kan als volgt worden omschreven.

Met het oog op de realisatie van de kaaimuur wordt de meest noordelijke zone van het Boudewijnkanaal over ca. 915 m. verbreed en verdiept. De verbreding en verdieping zal een aanvang nemen in het westen van de achterhaven van Brugge-Zeebrugge, op het terrein ten oosten van het Boudewijnkanaal, ten zuiden van het Verbindingsdok en ten noorden van de Dudzeelse Polder. De locatie van de kaaimuur grenst in het westen aan het Boudewijnkanaal en in het noorden aan het Verbindingsdok. Ten oosten en ten zuiden van de kaaimuur zijn agrarische percelen en braakliggende stukken grond gelegen. Het huidig gebruik betreft grotendeels agrarisch gebruik.

In het kader van de aanleg van de kaaimuur zal een tijdelijk bouwdok worden aangelegd. Dit tijdelijk bouwdok past volledig binnen de contouren van de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal (zie figuur hieronder).



Dit tijdelijk bouwdoek zal gebruikt worden om de tunnelementen voor de aanleg van de Oosterweelverbinding te Antwerpen te realiseren. Om deze reden is ook de nv Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel, afgekort BAM, in de vergunningsprocedure voor de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal betrokken. De integratie van de aanleg van het tijdelijk bouwdoek in de aanleg van de kaaimuur beoogt omwille van zuinig ruimtelijk gebruik werk met werk te combineren.

In een later stadium zal de aanleg van de bijkomende industrieterreinen voor zeehaven- en watergebonden bedrijven aan deze kaaimuur worden verwezenlijkt. Zo zal na de afwerking van de kaaimuur, het verwijderen van de werfzone en van de grondstock het deel van het projectgebied achter (ten oosten van) de kaaimuur worden ingenomen als haventerrein (ca. 15 ha). Omdat de timing van de aanleg van de bijkomende industrieterreinen op vandaag niet vaststaat, maakt deze aanleg evenwel geen deel uit van het voorliggende Project. Zij zal later, door MBZ, worden geïnitieerd. Dit project zal op dat ogenblik opnieuw aan de vereiste procedure (voortoets passende beoordeling; passende beoordeling, indien vereist, ADC-toets) worden onderworpen⁴. Wel werd in het kader van de passende beoordeling, voor zover mogelijk en voor zover nuttig⁵ rekening gehouden met de cumulatieve effecten van de aanleg van de bijkomende industrieterreinen voor zeehaven- en watergebonden bedrijven aan deze kaaimuur (hoofdstuk 8 Cumulatieve effecten van de passende beoordeling, p. 55). Eens de aanleg van de bijkomende industrieterreinen voor zeehaven- en watergebonden bedrijven een aanvang neemt, zal de ADC-toets ook voor dit project moeten worden doorlopen.

⁴ Zij wordt in huidige nota evenwel meegenomen omwille van de noodzaak tot onderzoek van de cumulatieve effecten met het Project (cf. *infra*).

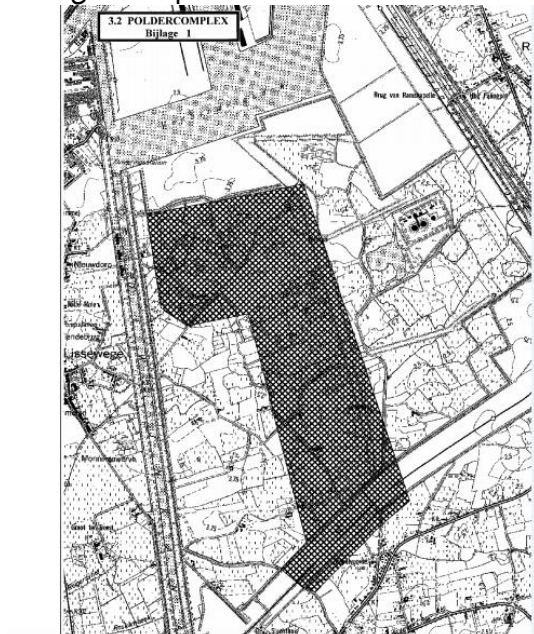
⁵ Dit project heeft thans onvoldoende vorm gekregen opdat de effecten ervan thans reeds op nuttige wijze en gedetailleerd kunnen worden onderzocht.

Het project dat thans aan de passende beoordeling onderworpen wordt, is bijgevolg enkel de aanleg van de kaaimuur met integratie van het tijdelijk bouwdok. Het wordt hierna omschreven als het "Project").

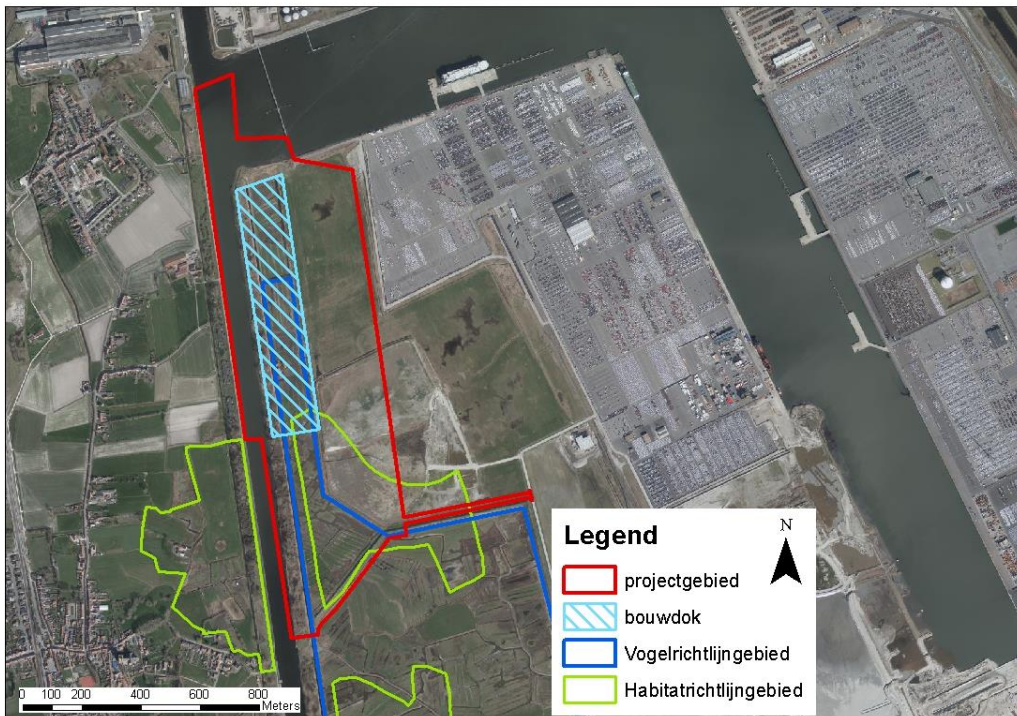
Situering t.a.v. de aanwezige speciale beschermingszones

Het Project situeert zich deels in vogelrichtlijngebied, deels in habitatrictlijngebied. Het betreft meer bepaald het **habitatrictlijngebied "BE2500002 – 'Polders'** en het **vogelrichtlijngebied "BE2500932 – 'Poldercomplex'**.

De Vlaamse regering heeft op 17 juli 2000 reeds 282 ha uit het vogelrichtlijngebied 'BE2500932 – 'Poldercomplex' geschrappt (gearceerde deel op onderstaande figuur, hierna het "geschrapte deel").



De inplanting van het projectgebied t.o.v. het habitatrictlijngebied en het vogelrichtlijngebied is weergegeven op onderstaande figuur:



De passende beoordeling in het project-MER “Verbreding en verdieping Boudewijnkanaal (fase 1) met inbegrip van de aanleg van een tijdelijk bouwdok”

In het kader van het planinitiatief voor de uitbreiding van de haven van Zeebrugge (het Strategisch Plan Zeebrugge) werd voor het aanwezige vogel- en habitatrichtlijngebied de volledige ADC-toets doorlopen (en werden dus ook reeds compenserende maatregelen voor het Project voorgesteld, welke ondertussen zijn uitgevoerd). Niettemin werden de speciale beschermingszones binnen het voorgenomen projectgebied niet geschrapt. Aldus zijn enkele delen van het vogel- en habitatrichtlijngebieden (inclusief de nog aanwezige – doch reeds gecompenseerde – habitats) binnen het voorgenomen projectgebied thans nog aanwezig.

Daardoor kan niet uitgesloten worden dat het Project significant negatieve effecten op het habitatrichtlijngebied en het vogelrichtlijngebied zou hebben. Er werd dan ook in het kader van het project-MER “*Verbreding en verdieping Boudewijnkanaal (fase 1) met inbegrip van de aanleg van een tijdelijk bouwdok*” een passende beoordeling (overeenkomstig 6, 3 Habitatrichtlijn op projectniveau) opgesteld, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied, zoals vastgesteld in het besluit van 23 april 2014 tot aanwijzing met toepassing van de Habitatrichtlijn van de speciale beschermingszone “BE2500002 – ‘Polders’ en definitieve vaststelling voor die zone en voor de met toepassing van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszones ‘BE2500932 – ‘Poldercomplex’, ‘BE2301134 Krekengebied’ en ‘BE2501033 Het Zwin’ van de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten.

De conclusies van deze passende beoordeling van 24 augustus 2017 zijn o.a. de volgende:

“Het projectgebied overlapt gedeeltelijk met het Vogelrichtlijngebied ‘Poldercomplex’. Bij besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 2000 werd echter beslist om een gedeelte van de Achterhaven uit de SBZ te halen, om de haven verder te kunnen ontwikkelen. Hiervoor werden reeds compensaties uitgewerkt en gerealiseerd, volgens de ADC-toets. Het projectgebied is gedeeltelijk gelegen ter hoogte van het geschrapte deel van het Vogelrichtlijngebied en gedeeltelijk ter hoogte van de noordelijke strook van de Dudzeelse polder die nog steeds aangeduid is als Vogelrichtlijngebied en deels ook als Habitatrictlijngebied. Voor de noordelijke strook werden wel reeds compensaties uitgewerkt en uitgevoerd (binnen de Dudzeelse polder) in de zin van de ADC-toets, maar werd de ADC-toets zelf, overeenkomstig artikel 36ter van het Decreet Natuurbehoud nog niet doorlopen. Deze werd binnen deze Passende Beoordeling opgenomen in hoofdstuk 7.

Door uitvoering van het project, zal ook een deel van het Habitatrictlijngebied rechtstreeks ingenomen worden. Het betreft echter het deel van het Habitatrictlijngebied welke overlapt met het geschrapte deel van het Vogelrichtlijngebied of met de Noordelijke strook van de Dudzeelse polder, en waarvoor bijgevolg ook reeds compensaties zijn uitgewerkt en uitgevoerd op het terrein. Binnen het SBZ-H worden verder geen aangemelde habitats ingenomen en binnen of in de onmiddellijke omgeving van het projectgebied worden binnen SBZ-H geen zoekzones voor het realiseren van habitats afgebakend. Uitvoering van het geplande project hypothekeert evenmin de vooropgestelde IHD's voor het SBZ-H. De inname van (potentieel) leefgebied van de aangemelde soorten in kader van de Habitatrictlijn wordt als niet betekenisvol beschouwd.

Gezien de uitvoering van het project rechtstreekse inname van aangemelde biotopen binnen SBZ-H tot gevolg heeft en biotopen binnen SBZ-V, welke een leefgebied kunnen zijn voor aangemelde soorten, zijn betekenisvolle negatieve effecten binnen het nog van kracht zijnde Natura 2000-gebied niet uit te sluiten. Verder is het mogelijk dat inname van deze (potentieel) waardevolle vegetatie de vooropgestelde aantallen aangemelde soorten kan hypothekeren. Daarom werd een compensatiedossier geïntegreerd in deze passende beoordeling voor de inname van de biotopen in de nog niet geschrapte delen van het Natura 2000-gebied.

Indien een bemaling nodig is voor de aanleg van de diepwand van de kaaimuur en deze uitgevoerd wordt zoals gesteld in bijlage 9 van het MER zullen geen betekenisvolle negatieve effecten optreden voor de Natura 2000- gebieden. Ook de geplande bemaling voor de aanleg van de ontlastvloer zal niet leiden tot een betekenisvolle aantasting van de Natura 2000-gebieden.

Tijdens de tussenfase van het bouwdok zal eveneens een bemaling plaatsvinden. Zonder retourbemaling zal deze bemaling zorgen voor een daling van de grondwatertafel in het noorden van de Dudzeelse polder tot 0,75 m waardoor een verschuiving van de voorkomende habitats niet uit te sluiten is. Verder bestaat zonder retourbemaling een risico op een beïnvloeding van de zilte kwel. Een verschuiving van vegetaties binnen de Dudzeelse polder (dus binnen Natura 2000-gebied) betekent een mogelijke inname van leefgebied van aangemelde soorten en een inname van aangemelde habitats binnen SBZ-H.. Daarom wordt vanuit de Passende Beoordeling gesteld dat retourbemaling dient toegepast te worden ter hoogte van de Dudzeelse polder. Verder dient de grondwaterstand in het noorden van de Dudzeelse polder gemonitord te worden en dienen maatregelen genomen te worden indien de variatie in het grondwaterpeil te groot is ten opzichte van referentiepeilen (zie verder).

Indien het project aanvangt tijdens het broedseizoen is het mogelijk dat broedsels zullen vernietigd worden ter hoogte van het bouwdok, de bergingslocatie(s) en de werfzone.

Gezien bergingslocatie 1 gelegen is in aansluiting met de Dudzeelse polder, kan de grootste verstoring voor avifauna verwacht worden tijdens de fase van uitgraven van het bouwdok en bergen van de uitgegraven grond.

Gezien deze fase van tijdelijke duur is (ca. 13 maanden) en er enkel significante effecten zullen optreden in de Dudzeelse polder op het moment dat er grond geborgen wordt in het zuidelijk deel van bergingslocatie 1 (en dus niet over de volle 13 maanden), zal een mogelijke verstoring in de Dudzeelse polder niet leiden tot een betekenisvolle aantasting van de voorkomende populaties van de aangemelde vogelsoorten” (eigen onderlijning).

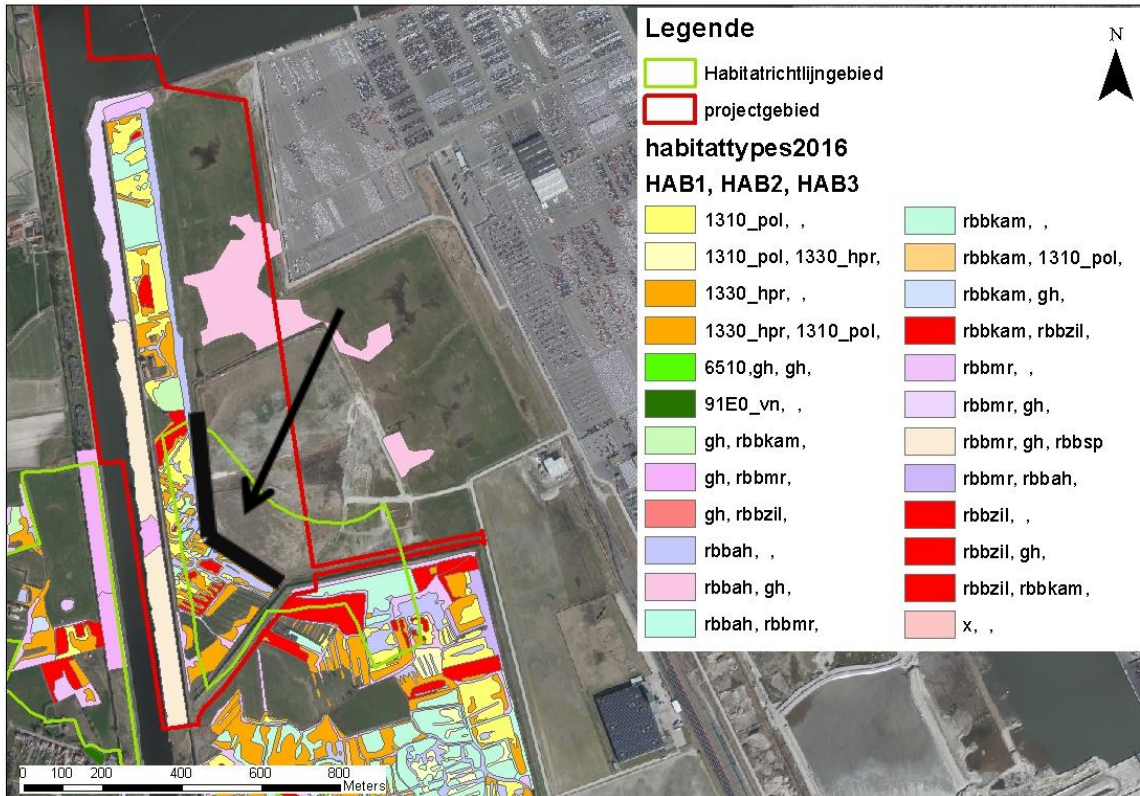
In de effectbespreking van de passende beoordeling werd aldus een onderscheid gemaakt tussen (i) de geschrapte delen van het vogelrichtlijngebied en (ii) de nog geldende delen (waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen (ii.a) de overlappende gedeelten tussen het vogelrichtlijngebied en habitatrictlijngebied en (ii.b) het stuk dat enkel als habitatrictlijngebied is aangeduid en waar geen habitattypes voorkomen, zie figuur hierna).

Voor de delen die geschrapt en gecompenseerd werden als vogelrichtlijngebied (i), die dus in het kader van de ADC-toets voor de schrapping van het vogelrichtlijngebied werden gecompenseerd, geldt dat er geen betekenisvolle negatieve effecten verwacht worden.

Voor de delen van het projectgebied die overlappen met de overlappende gedeelten tussen het vogelrichtlijngebied en habitatrictlijngebied (ii.a), waarvoor de compensaties op terrein al zijn uitgevoerd, maar waarvoor de ADC-toets op projectniveau nog niet is gebeurd, werd nagegaan of er zich door uitvoering van het Project betekenisvolle negatieve effecten kunnen voordoen.

De passende beoordeling stelde hierover vast dat een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Habitatrictlijngebied, dat met het thans nog bestaande en het geschrapte deel vogelrichtlijngebied overlapt, niet uit te sluiten valt. Voor dit deel van het projectgebied dient bijgevolg de ADC-toets op projectniveau worden doorlopen, met dien verstande dat voor deze gebieden reeds in het licht van de planprocedure de nodige compensaties werden voorzien en ondertussen uitgevoerd.

Voor wat betreft het stuk Habitatrictlijngebied dat niet met Vogelrichtlijngebied overlapt (ii.b), stelt de passende beoordeling vast dat er zich binnen deze zone geen aangemelde habitatsoorten bevinden. Dit blijkt inderdaad uit onderstaande kaart (het gebied aangeduid met een zwarte pijl tot aan de eigen toegevoegde zwarte lijnen).



De ADC-toets op projectniveau wordt bovendien doorlopen om te verifiëren of de conclusies uit de passende beoordeling en ADC-toets op planniveau thans nog volstaan op projectniveau.

Aldus werd in de passende beoordeling en ADC-toets op projectniveau nagegaan of (i) de passende beoordeling en ADC-toets op planniveau nog steeds een actueel karakter heeft (ii) er op projectniveau nog steeds geen alternatieven voorhanden zijn en (iii) de inmiddels uitgevoerde compenserende maatregelen op planniveau volstaan.

Aangezien door de uitvoering van het Project er tenslotte geen prioritaire soorten getroffen zijn, is geen advies van de Europese Commissie vereist.

Met betrekking tot de ADC-toets - ALGEMEEN

Een lidstaat mag overeenkomstig artikel 6, lid 4 Habitatrichtlijn en artikel 36 *ter*, § 5 van het Decreet Natuurbehoud slechts een vergunning toestaan voor zover er voldaan is aan de ADC-toets (cf. wettelijk kader).

Met betrekking tot het gebrek aan alternatieven

Voor een uiteenzetting van de afwezigheid van de alternatieven kan worden verwezen naar het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge” in uitvoering waarvan het Project wordt uitgevoerd. De keuze voor het verbreden en verdiepen van het Boudewijnkanaal werd immers reeds genomen in het GRUP “afbakening Zeehavengebied Zeebrugge” (de uiteenzetting inzake de beleidsalternatieven is terug te

vinden in deel V van het plan-MER voor het GRUP afbakening Zeehavengebied Zeebrugge”. De uiteenzetting voor de lokalisatiealternatieven is terug te vinden in het project-MER dat voor de uitbouw van de zuidelijke achterhaven van Zeebrugge werd opgemaakt (p. 46-64 belconsulting 2007, conformverklaring dd. 23 april 2008)). Het ontbreken van alternatieven die minder schadelijk zijn voor de Speciale Beschermingszones werd bovendien op synthetische wijze in de passende beoordeling (hoofdstuk 7.3, p. 40- 47) toegelicht.

Met betrekking tot de compensatiemaatregelen

(i) Met betrekking tot de compensatiemaatregelen voor onderhavig Project

In 2000 werd door de Vlaamse Regering reeds een deel van het vogelrichtlijngebied (282 ha) geschrapt. In het kader van de toen te nemen compenserende maatregelen, werden ook reeds de compensaties voor de thans nog bestaande Vogelrichtlijngebieden voorzien. Aldus kan voor een beschrijving van de nodige compensaties verwezen worden naar de compensaties die in het kader van het Strategisch Plan Zeebrugge. Voor de volledigheid wordt verwezen naar bijlage 10 van het project-MER van het voorliggende Project waar het jaarrapport van 2014-2015 van de natuurcompensaties van de Achterhaven van Zeebrugge is opgenomen.

Vermits het Project zich volledig inschrijft in het plan GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge”, blijven de resultaten van de aan dit GRUP voorafgaande passende beoordeling op het vlak van alternatievenonderzoek en compensatiemaatregelen onverkort geldig.

Met betrekking tot de dwingende redenen van groot openbaar belang

(i) Reeds ondernomen procedurele stappen voor het Project

(A) Het Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge

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 (Strategisch Plan ‘Streefbeeld en actieprogramma voor de Haven Brugge-Zeebrugge van 30 november 2004 (te consulteren op http://www2.wes.be/download/RP/Streefbeeld_30nov2004_lr.pdf).

Het doel van het Strategisch Plan voor de haven van Zeebrugge is de economische expansie van de zeehaven mogelijk te maken, maar met een zuinig ruimtegebruik, bescherming van de omliggende woonzones en behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten de havengebieden.

In de passende beoordeling op strategisch planniveau (november 2004) wordt het ecologische belang van diverse gebieden in en rond het havengebied aangegeven en wordt de invloed van de ruimtelijke opties uit het strategisch plan op de natuurwaarden onderzocht en geëvalueerd.

Op 22 september 2006 heeft de Vlaamse Regering de beslissing over het principiële programma voor het afbakenings-RUP voor de zeehaven Brugge-Zeebrugge (VR/PV/2006/35, punt 13) genomen. Meer bepaald werd de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening belast met de opmaak van een gewestelijk RUP voor zover aan de voorwaarden werd voldaan, zoals vermeld waren in de laatste 2 paragrafen van punt 5 van de bijhorende Nota aan de leden van de Vlaamse Regering (document VR/2006/15.09/DOC.0825Bis). Deze laatste 2 paragrafen luiden als volgt “*Voor de aanleg AX, het vormingsstation Zwankendamme en de aanleg van de spoorbocht Ter Doest dienen de nodige plan/project-MER's (incl. passende beoordelingen) goedgekeurd te zijn vooraleer tot de voorlopige vaststelling van het afbakeningsRUP kan worden overgegaan.*

Zo het RUP een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken, moet de procedure van art. 36 ter, §5 (hier bedoeld: van het decreet natuurbehoud) worden gevolgd. Een beslissing over het eventueel inroepen van dwingende redenen van groot openbaar belang (DRGOB) zal moeten genomen voor de voorlopige vaststelling van het RUP' (eigen onderlijning).

De Vlaamse Regering besliste op 5 september 2008 dat de uitbouw van de achterhaven van Brugge-Zeebrugge met een strategische haveninfrastructuurproject (SHIP) en de aanleg van de hoofdweg AX tussen N31 (Blauwe Toren) en A11/N49, projecten betreffen waarvan de realisatie is ingegeven door dwingende redenen van groot openbaar belang in de betekenis van art. 36 ter van het Decreet Natuurbehoud en art; 6 van de Habitatrictlijn (VR 2008 0509 DOC.0967).

(B) Het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge”, inclusief verbreding/verdieping van het Boudewijnkanaal

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, afgekort GRUP, “*Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge*” heeft de gewenste verdere ontwikkeling van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge ruimtelijk vertaald. De Vlaamse Regering heeft dit GRUP op 19 juni 2009 definitief vastgesteld.

De verdere ontwikkeling van de zeehaven kadert derhalve in de uitvoering van het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge”.

In het kader van de aanleg van een bijkomende kaaimuur in de zeehaven van Brugge-Zeebrugge is voorzien in het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge” (in de artikelen 2.2 en 14 van de stedenbouwkundige voorschriften). De inplanting van de kaaimuur wordt op onderstaande figuur bij benadering aangeduid op het grafisch plan 2 bij het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge”:



In het kader van de opmaak van het GRUP “Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge” werd niet opnieuw een plan-MER of passende beoordeling opgemaakt. Hiervoor voldeden het plan-MER en de passende beoordeling in het kader van het Strategisch Plan. Dit werd als volgt overwogen in het besluit tot definitieve vaststelling van het GRUP:

“Overwegende dat het decreet van 2002 geen specifieke procedureregels bevatte voor de plan-MER; dat de plenaire vergadering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan plaatsvond vóór 1 juni 2008 zodat de bepalingen van artikel 4.2.4, §1 van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en artikel 49 van het decreet van 25 mei 2007 houdende diverse bepalingen inzake leefmilieu, energie en openbare werken bijgevolg van toepassing zijn; dat aan deze voorwaarde is voldaan vermits de plenaire vergadering heeft plaatsgevonden op 16 april 2008; dat in het kader van het strategisch plan van de zeehaven Brugge-Zeebrugge een planMER en ruimtelijk veiligheidsrapport is opgesteld; dat eveneens een planMER en projectMER is opgemaakt voor de aanleg van de AX tussen de N31 te Brugge en de N49 te Westkapelle; dat bijkomend volgende milieubeoordelingen werden opgemaakt: MER aanleg spoorverbinding te Lissewege tussen L51A en L51B ‘Bocht ter Doest’, milieubeoordeling van het plan tot uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge- Zeebrugge en projectMER uitbouw zuidelijke achterhaven Zeebrugge; dat de resultaten van deze milieubeoordelingen vertaald zijn in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan;

Overwegende dat in het kader van bovenvermelde milieubeoordelingen volgende passende beoordelingen werden opgesteld: passende beoordeling op strategisch planniveau voor de haven van Brugge- Zeebrugge, passende beoordeling aanleg van de AX tussen de N31 te Brugge en de N49 te Westkapelle, passende beoordeling aanleg van de spoorwegbocht Ter Doest, passende beoordeling voor de aanleg van de verbinding

oostelijke voor- en achterhaven; passende beoordeling bij (ingewilligde) ontheffingsaanvraag voor de aanleg van een stikstofleiding tussen de NMP-leiding Zeebrugge –Gent en de LNG-terminal, dat in uitvoering van de milieubeoordelingen en passende beoordeling de nodige compensaties zijn voorzien; dat de Vlaamse Regering op 5 september 2008 heeft beslist dat de uitbouw van de zuidelijke achterhaven van de haven van Brugge-Zeebrugge en de aanleg van de hoofdweg AX tussen N31 en A11 projecten betreffen waarvoor dwingende redenen van groot openbaar belang, in de betekenis van artikel 36 ter van het decreet Natuurbehoud en artikel 6 van de habitatrictlijn, worden ingeroepen;

Overwegende dat op 5 september 2008 de Vlaamse minister, bevoegd voor de havens, werd gelast een dossier met betrekking tot het inroepen van dwingende redenen van groot openbaar belang in te dienen voor het strategisch haveninfrastructuurproject”.

- (C) De realisatie van het GRUP “Oosterweelverbinding-wijziging” vereist de aanleg van een tijdelijk bouwdok

De aanleg van de Oosterweelverbinding kadert in het GRUP “Oosterweelverbinding-wijziging”, definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering op 20 maart 2015. Het GRUP “Oosterweelverbinding-wijziging” voorziet de planologische basis voor de aanleg van de Derde Scheldekrusing in Antwerpen, bekend als de Oosterweelverbinding. De uitvoering van de werken aan de Oosterweelverbinding situeren zich grotendeels in Antwerpen.

Voor de Oosterweelverbinding moeten echter ook tunnelelementen gebouwd worden. Hiervoor is een voldoende groot bouwdok vereist. Na de constructie van de tunnelelementen worden deze van het bouwdok naar hun ligplaats verscheept.

Het bouwdok dat tijdelijk en tegelijk met de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal zal worden ingericht, is echter niet in het Antwerpse maar wel in de achterhaven van Brugge-Zeebrugge gelegen. Het tijdelijk bouwdok past immers volledig binnen de zone voorzien voor de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal (zie eerdere figuur). Er zal bijgevolg voor het tijdelijke bouwdok geen nieuwe ruime moeten worden ingenomen. Deze zone wordt immers hoe dan ook aangesneden voor de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal. Hierdoor zal het bouwdok op zich geen andere significante effecten op de aanwezige speciale beschermingszones hebben dan deze die de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal met zich meebrengen (zie passende beoordeling over het Strategisch Plan).

De koppeling van de aanleg van het bouwdok aan de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal levert aldus vanuit zuinig ruimtelijk oogpunt enkel een win-win situatie.

- (D) Het project-MER “Verbreiding en verdieping Boudewijnkanaal (fase 1) met inbegrip van de aanleg van een tijdelijk bouwdok”

In november 2016 werd de kennisgeving voor het project-MER “Verbreiding en verdieping Boudewijnkanaal (fase 1) met inbegrip van de aanleg van een tijdelijk bouwdok” bij de dienst Milieueffectrapportage ingediend.

Het project-MER (inclusief passende beoordeling) werd door de dienst Mer goedgekeurd op 30 augustus 2017. Voor de conclusies van de passende beoordeling kan verwezen worden naar hetgeen uiteengezet onder titel 2.3).

- (ii) *De verdere uitbouw van de achterhaven van Brugge-Zeebrugge is ingegeven door dwingende redenen van groot openbaar belang (DRGOB)*

- (A) Algemeen

De Vlaamse regering acht ruimte voor een verdere ontwikkeling van de haven Brugge-Zeebrugge onontbeerlijk in het licht van het belang van deze haven voor de Europese en nationale economische ontwikkeling:

- ruimte om groeiende goederenstromen te kunnen verwerken en daarvoor het multimodale en logistieke netwerk van Vlaanderen te kunnen inzetten;
- ruimte voor het ontwikkelen van bedrijfsclusters waar economische belangen en milieuvoordelen gecombineerd kunnen worden;
- tenslotte ook ruimte om in de omgeving de omringende woongebieden een passende kwaliteit van leefomgeving te kunnen bieden.

- (B) De verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal in het kader van de uitbouw van de achterhaven

Europese context: een project van gemeenschapsbelang

- **Project van gemeenschappelijk belang**

Het project voor de verdere uitbouw van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge is te plaatsen als een project van gemeenschappelijk belang binnen een internationale zeehaven van categorie A in overeenstemming met beschikking 1346/2001/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2001 tot wijziging van beschikking 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals.

Het project vormt immers een onderdeel van het algemene voor alle transportgebruikers toegankelijke transportsysteem binnen het havengebied en van de verbindingen met het nationale en internationale verkeersnet. Het gaat hierbij meer specifiek om:

- de aanleg, de ontsluiting en het onderhoud van terreinen voor commerciële en andere havenverwante doeleinden van het algemene en voor alle transportgebruikers toegankelijke transportsysteem binnen het havengebied;
- de aanleg en het onderhoud van weg- en spoorverbindingen en;
- de aanleg en het onderhoud – inclusief uitbaggering – van toegangswaterwegen en overige wateroppervlakken.

De verdere uitbouw van de haven middels de aanleg van een kaaimuur en de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal kadert in hoofdzaak binnen het derde type van projecten.

- **Uitbouw van het transeuropees Netwerk Transport (TEN-T)**

De zeehaven van Brugge-Zeebrugge is een belangrijk knooppunt binnen het transeuropees Netwerk Transport, afgekort TEN-T. Dit is een belangrijke aanwijzing van het internationaal belang van de haven van Brugge-Zeebrugge.⁶

Het Europees beleid inzake het TEN-T is erop gericht om de bereikbaarheid tussen alle delen van de Europese Unie te verbeteren, de verkeersveiligheid te garanderen en verkeersinfarcten te voorkomen door missing links weg te werken. De haven van Brugge-Zeebrugge vormt een essentieel multimodaal kruispunt binnen dit TEN-T. Dit werd voor het eerst vastgesteld in de beschikking 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnet en werd nadien bevestigd Verordening nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het transeuropees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU. Bijlage 2 van Verordening nr. 1315/2013 kwalificeert de haven van Zeebrugge uitdrukkelijk als behorend tot het kernnetwerk van het TEN-T.⁷

De haven van Brugge-Zeebrugge vervult in dit netwerk de functie van een internationaal vervoersknooppunt tussen het zeevervoer en de andere vervoerstakken, tussen de rest van de wereld en Noordwest-Europa. Binnen de Hamburg–Le Havre–invloedsfeer speelt Zeebrugge vooral een internationale rol in de container-, roll on / roll off- en vloeibare bulkactiviteiten. Het hinterland blijft daarbij niet beperkt tot Vlaanderen, maar strekt zich uit over gans Noordwest-Europa.

Door de haven van Brugge-Zeebrugge verder uit te bouwen, kan een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer worden aangeboden. Zodoende kan de haven van Brugge-Zeebrugge haar concurrentiekracht binnen de Hamburg-Le Havre-invloedsfeer behouden en zelfs versterken.

⁶ Zie in gelijkaardige zin: het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (Nederland), waarvan de uitbreiding door de Europese Commissie werd aanvaard. Beschikbaar via:
http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/rotterdam_en.pdf.

⁷ <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

Tevens wordt de bereikbaarheid van de haven binnen het transportnetwerk geoptimaliseerd, zodat goederen met zo min mogelijk belasting van het milieu kunnen worden vervoerd. Hierbij kan gewezen worden op de zogenaamde “*motorways of the sea*”, de snelwegen van de zee, waar de haven van Brugge-Zeebrugge deel van uitmaakt. Ook in deze zin zorgt de verdere uitbreiding van de haven van Brugge-Zeebrugge (inclusief de voorliggende verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal en de bouw van een kaaimuur) ervoor dat het goederenvervoer binnen de Atlantische boog zo milieuvriendelijk en efficiënt mogelijk verloopt.

Ook de Europese Commissie erkende reeds dat de minder voor hand liggende voordelen van het vrachtvervoer over het water, zoals minder uitstoot van broeikasgassen, minder luchtvervuiling en minder verkeersdruk, mee in de beoordeling van de DRGOB mogen worden genomen (omtrent de haven van Rotterdam, zie http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/rotterdam_en.pdf; zie ook http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/art6/guidance_art6_4_nl.pdf).

De verdere ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge kan dan ook verantwoord worden als een project van communautair belang dat een belangrijke bijdrage levert in de rol die deze haven te vervullen heeft als internationale zeehaven in het trans-Europees vervoersnetwerk.

Vlaamse context: de zeehaven van Brugge-Zeebrugge als economische poort

- ***Het belang voor de uitbreiding van de haven is bevestigd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen***

De haven- en industriële activiteiten van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge vormen een van de hoekstenen van de Belgische economie. De zeehaven van Brugge-Zeebrugge is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (p. 190) dan ook als economische poort geselecteerd. Dit beklemtoont de strategische plaats van de haven van Brugge-Zeebrugge in de economische structuur van Vlaanderen en als motor voor de ontwikkeling van de Vlaamse economie.

In een voorbereidende fase werd in overeenstemming met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor elke zeehaven en dus ook voor de zeehaven van Brugge-Zeebrugge een ruimtelijke visie op het zeehavengebied en haar omgeving ontwikkeld.

- ***Het belang voor de uitbreiding van de haven blijkt uit het Strategisch Plan voor de zeehaven Brugge-Zeebrugge***

De resultaten van dit onderzoek voor het zeehavengebied van Brugge-Zeebrugge zijn

weergegeven in het Strategisch Plan voor de zeehaven Brugge-Zeebrugge. In het Strategisch Plan werden de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehaven Brugge-Zeebrugge tot de planhorizon 2030 onderzocht.

Uit het Strategisch Plan bleek duidelijk dat de resterende en nog te creëren capaciteit in de voorhaven van Zeebrugge onvoldoende is om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar verwerking van goederenstromen in het licht van de nationale en Europese ambities. Hoewel de haven van Brugge-Zeebrugge de groei nog tijdelijk kon opvangen, blijkt nu tien jaar na het Strategisch Plan een verdere ontwikkeling van de haven onontbeerlijk.

Hierbij dienen volgens het Strategisch Plan achtereenvolgens volgende terreinen aangesneden te worden:

- Stap 1: terreinen die beschikbaar zijn of door verschillende ingrepen (sanering, demping oude dokken) beschikbaar kunnen worden gemaakt zonder significante effecten op natuurgebieden (SBZ)⁸;
- Stap 2: terreinen in de achterhaven gelegen in het geschrapte SBZ en ook –met het oog op het verzekeren van een ontsluitingsmogelijkheid via het Boudewijnkanaal- de noordelijke tip van de SBZ (deel Dudzeelse polder).

Het Strategisch Plan bevat zowel een streefbeeld als een actieprogramma. In het streefbeeld werd de visie op de gewenste ontwikkelingen in het gebied, de gewenste toestand en de manier om dit te bereiken weergegeven. Het actieprogramma bevat een pakket van voorstellen van concrete beleidsdoelstellingen en –maatregelen, voorstellen voor beleidsovereenkomsten en een plan van aanpak.

In dat kader zijn de volgende studies en nota's in herinnering te brengen:

- Streefbeeld en actieprogramma voor de Haven Brugge-Zeebrugge van 30 november 2004 (te consulteren op http://www2.wes.be/download/RP/Streefbeeld_30nov2004_lr.pdf);
- Nota "*de haven van Zeebrugge als draaischijf in de internationale logistieke ketens*" dd. 1 september 2008 (aangehecht als bijlage 3 aan de nota aan de leden van de Vlaamse regering betreffende het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening zeehavengebied Zeebrugge).

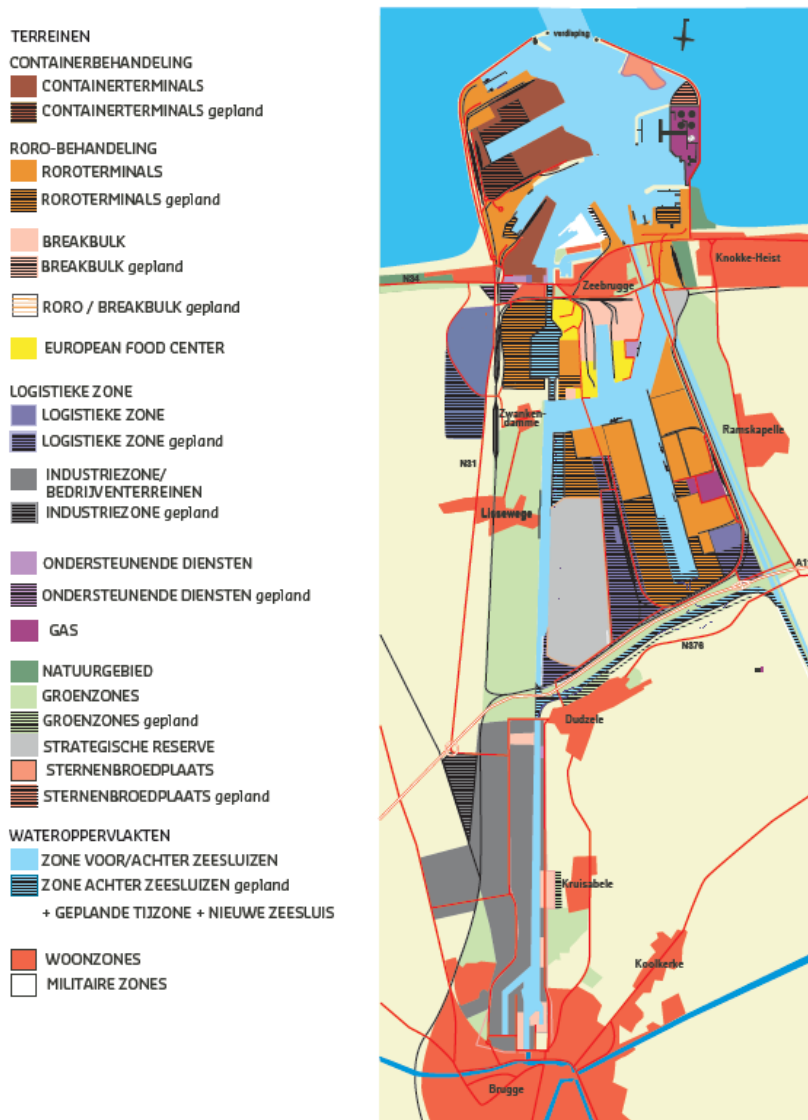
Deze studies en nota's beklemtonen de rol van de zeehaven van Brugge-Zeebrugge als economische kern met een grote rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. De ligging aan zee, de aanwezige infrastructuur en de zich ontwikkelende achterlandverbindingen vormen de basis voor de strategisch gunstige positie van de haven van Brugge-Zeebrugge als draaischijf in de internationale logistieke ketens.

⁸ Het zuidelijk kanaaldok is ondertussen uitgeput, de sanering van de carcoke-site is lopende (het gaat hier echter om vrij kleine terreinen), de demping van de oude dokken bleek niet mogelijk te zijn (gelet op het aantal watergebonden bedrijven dat hier aanwezig is).

De Vlaamse regering bevestigde om deze schakelfunctie van de haven van Brugge-Zeebrugge binnen een logistiek netwerk dat zich tot ver over de landsgrenzen uitstrekt, verder te ondersteunen en te ontwikkelen, o.m. via het verzekeren van duurzame transportmogelijkheden via spoor –en waterwegen en het tijdig beschikbaar stellen van voldoende ruimte voor de ontwikkeling van haven- en havengebonden activiteiten. Die plannen hebben hun ruimtebeslag gekregen in het GRUP “Afbakening zeehavengebied Brugge-Zeebrugge”. De uitvoering van de betrokken projecten en het faciliteren van de diverse havenactiviteiten voeren dit GRUP uit. Huidig project kadert dan ook binnen de verdere uitbouw van de achterhaven Zeebrugge.

- *Het belang van de uitbreiding van de haven van Zeebrugge werd bevestigd in het beleidsplan 2011-2020 van de Haven van Zeebrugge*

Het verbreden en verdiepen van het Boudewijnkanaal kadert eveneens in het beleidsplan 2011-2020 van de Haven van Zeebrugge:



(C) Integratie van de aanleg van het tijdelijk bouwdok in de verbreding/verdieping van het Boudewijnkanaal

Met de (tijdelijke) aanleg van het bouwdok in het Havengebied van Brugge-Zeebrugge, wordt de bouw van de afzinkelementen voor de Scheldetunnel in het kader van de geplande Oosterweelverbinding, mogelijk gemaakt. De (tijdelijke) aanleg van het bouwdok in het Havengebied van Brugge-Zeebrugge wordt geïntegreerd in de verbreding van het Boudewijnkanaal. Hiermee kan tevens de definitieve wand van de nieuwe kade in kader van de verbreding van het Boudewijnkanaal worden gerealiseerd. De (tijdelijke) aanleg van het bouwdok wordt aldus geïntegreerd in de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal uit. De integratie van de aanleg van het bouwdok

in de verbreding van het Boudewijnkanaal levert een win-win situatie op gezien het terrein is opgenomen als zone voor de ontwikkeling van bijkomende industrieterreinen langs het Boudewijnkanaal dat deels verbreed wordt in deze zone (werk met werk).

Aangezien de aanleg van het tijdelijk bouwdok volledig geïntegreerd wordt in de verbreding van het Boudewijnkanaal, die zelf ingegeven is door een dwingende reden van groot openbaar belang, is zij dat ook, minstens doet zij daaraan geen afbreuk.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het inroepen van dwingende redenen heeft in wezen geen budgettaire weerslag. De compensaties werden reeds uitgevoerd.

Het advies van IF is gunstig.

Met toepassing van art. 6, §5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole en –opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor de begroting niet vereist.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de financiën van de lokale besturen, noch op personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de investeringen en de schuld, en de ontvangsten.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het voorstel houdt geen regelgeving in en is niet onderworpen aan de verplichting om een reguleringssimpactanalyse op te maken.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse regering beslist dat de bouw van een kaaimuur van ca. 915 meter, gepaard gaand met de verbreding en verdieping van het Boudewijnkanaal ter bevordering en

verbetering van de uitbouw van de haven van Brugge-Zeebrugge, en de daarmee gepaarde aanleg van een tijdelijk bouwdok, een project betreft waarvoor dwingende redenen van groot openbaar belang, in de zin van artikel 36 *ter* Decreet Natuurbehoud en artikel 6 van de Habitatrichtlijn, worden ingeroepen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving,
Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE