

In het regeerakkoord zijn al een aantal projecten nominatief opgenomen die illustratief zijn voor de doelstellingen die we willen bereiken en omdat ze een hefboomeffect hebben op Vlaams en/of regionaal niveau. Voor watergebonden projecten kijken we naar extra containercapaciteit voor de haven van Antwerpen, de nieuwe sluis in Zeebrugge en de Seine-Scheldeverbinding inclusief kanaal Roeselare-Leie.

Voor de nieuwe sluis in Zeebrugge (NSZ) keuren we het kaderprojectbesluit goed in 2025 waarna de procedure in het kader van het decreet complexe projecten wordt verdergezet. Ondertussen wordt verder gewerkt aan het technisch ontwerp en wordt het flankerend beleid stap voor stap uitgerold.

Mededeling aan de Vlaamse Regering voorontwerp van Projectbesluit inzake het complexe project
Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge van 14 juli 2023
(VR 2023 1407 MED.0295)

Het voorontwerp van projectbesluit van 14 juli 2023 bood een eerste blik op het volledige uitgewerkte dossier van de nieuwe sluis Zeebrugge. Na de mededeling werd het integrale dossier voorgelegd aan de adviesinstanties. De reacties van de adviesinstanties werden verwerkt in een antwoordennota.

Besluit van de Vlaamse regering over de vaststelling van het ontwerp projectbesluit inzake het complexe project "Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge" van 26 april 2024 (VR 2024 2604 DOC.0584-1)

In het ontwerp van projectbesluit van 26 april 2024 werden de aanpassingen uit de antwoordennota verwerkt in het dossier. Dit ontwerp van projectbesluit werd vervolgens voorgelegd aan het brede publiek in het openbaar onderzoek dat liep van 6 mei 2024 tot 4 juli 2024. De inspraakreacties werden verwerkt in de antwoordennota openbaar onderzoek en waar aangegeven in de antwoordennota ook aangepast in het voorliggende projectbesluit.

2. INHOUD

Reeds doorlopen proces

Het complexe project doorliep reeds de verkenningfase en de onderzoeksfase, telkens beëindigd door een startbeslissing en een voorkeursbesluit (zie vorige beslissingen). In de uitwerkingsfase van het complex project werd verder gebouwd op het voorkeursbesluit. De kernelementen uit de projectdefinitie uit het voorkeursbesluit kunnen samengevat worden in volgende projectdoelstellingen:

een volwaardige NAUTISCHE TOEGANG naar de achterhaven:

- Voorzien van een redundante nautische toegang achterhaven
- Sluis bouwen ter hoogte van de Visart locatie
- Verbinding van de Visartsluis met het Verbindingsdok aanpassen (Doorvaartkanaal)
- Toegang tot de jachthaven blijven garanderen

NETWERKPERFORMANTIE – alle modi = mobiliteitsdoelstellingen:

- Zorgen voor een vlotte multimodale verbinding, rekening houdend met de aanwezige omgevingsfactoren
- Het vervolledigen van het raamwerk van primaire wegen (N31 bestaande primaire weg niveau I, N350 primaire weg niveau II) door de realisatie van de Nx3 (primaire weg niveau II)
- Voorzien in een maximale scheiding van verkeersstromen (waarbij lokaal verkeer gescheiden wordt van bovenlokaal (doorgaand) en havenverkeer) met enerzijds een ontsluitende/verzamelende en anderzijds een verbindende functie

met het oog op een verbeterde LEEFBAARHEID van de woonkernen:

- De impact op bedrijfsvoering minimaliseren en mitigeren waar nodig
- De lokale relaties (i.e. de verbinding tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal faciliteren
- Hefboom voor woonkwaliteit en kwaliteit van de werkomgeving (o.a. aspecten hinder)
- Landschap/ruimtelijke inpassing

Hierbij dient elke ingreep te gebeuren met aandacht voor de zeewerende functie.

Toewerken naar een eerste projectbesluit

In het complexe project “Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge” wordt als eerste formele stap in de uitwerkingsfase toegewerkt naar een eerste projectbesluit een zogenaamd “kaderprojectbesluit”.

Onder de term “kaderprojectbesluit” verstaan we het eerste projectbesluit van het complexe project dat tot doel heeft het eindbeeld van het project te beschrijven en te verankeren.

De ruimtelijke verankering van het eindbeeld in het bijhorend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zal de basis vormen voor de verdere vergunningverlening en realisatie van het project.

Na de goedkeuring van het eerste projectbesluit zullen verdere stappen genomen worden in de technische uitwerking van het eindbeeld en de vertaling hiervan naar het niveau van de vergunningverlening. Daarnaast zullen eveneens de nodige stappen gezet worden betreffende het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project.

Voor de feitelijke realisatie van het project zullen een of meerdere aanvullende projectbesluiten worden genomen.

Aanpak uitwerkingsfase

Het in het Voorkeursbesluit vastgesteld voorkeursalternatief werd in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt. Niet alleen werden doorheen de uitwerkingsfase verschillende infomomenten georganiseerd, via meerdere consultatiemomenten en een intensief participatietraject werden de stakeholders ook actief betrokken. Op die manier werd, net zoals tijdens de verkenning- en onderzoeksfase, invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Binnen de uitwerkingsfase van dit complexe project werden, in het kader van het geïntegreerd onderzoek, zes onderzoekstrajecten doorlopen:

- het bouwtechnische onderzoek;
- het nautisch onderzoek;
- de opmaak van een milieueffectenrapport;
- de opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse;
- het mobiliteitsonderzoek;
- de opmaak van een leefbaarheidsplan.

Daarnaast werden volgende overleggen gehouden, telkens rekening houdende met de op dat moment geldende coronamaatregelen:

informatiemomenten:

- juni 2021: inloophmomenten (buiten aan infozuilen) over de stand van zaken;
- februari 2022: infomomenten over het ontwerpend onderzoek;
- juni 2022: infomomenten over de keuze van het inrichtingsalternatief;
- 13 en 14 september 2023 infomomenten omtrent het eindbeeld;
- 14, 15, 16 en 17 mei 2024: infomomenten over het ontwerp projectbesluit en het openbaar onderzoek

consultatiemomenten:

Hoewel het decreet complexe projecten hier niet in voorziet heeft het projectteam er toch voor gekozen om de projectonderzoeksnota en de aanvulling hierop middels een tussennota ter inzage en consultatie voor te leggen aan het brede publiek. Het decreet voorziet in de uitwerkingsfase namelijk enkel in een advisering door de adviesinstanties.

Een openbaar onderzoek m.b.t. het ontwerp van dit eerste projectbesluit is voorzien als formele stap in het decreet complexe projecten.

Daarnaast werden ook nog volgende participatiemomenten gehouden:

- september 2020: enquête 'Wat betekent leefbaarheid?';
februari 2021: digitaal participatiemoment over leefbare alternatieven;
november 2022: participatiemomenten over het inrichtingsalternatief;
maart 2023: participatiemoment over invulling vrije ruimte na sloopwerken in de Stationswijk.

ening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de afweging van de
elijke alternatieven (zoals beschreven in de afwegingsnota, bijlage 1.2 aan het ontwerp van het
te projectbesluit) werd er door het projectteam een ontwerp projectbesluit naar voor
choven. Het eerste projectbesluit omvat de onderbouwing van de keuze van het tot eindbeeld
ewerkt inrichtingsalternatief en de nodige bestemmingswijzigingen i.f.v. de realisatie van het
ect.

eindbeeld, zoals beschreven in dit eerste projectbesluit, omvat de uitwerking van het richtingsalternatief. Dit inrichtingsalternatief werd bekomen na afweging van de mogelijke projectalternatieven.

bij is elk projectalternatief samengesteld uit 7 projectonderdelen, zijnde:

1. de ligging van de sluis;
2. de positie van de zeewaartse deurkamer;
3. de positie van de tunnel Nx;
4. het lokaal verkeer;
5. de westelijke ontsluiting;
6. de oostelijke ontsluiting;
7. de verdieping van het Doorvaartkanaal.

arbij elk projectonderdeel verschillende alternatieven kent (zie H3 van de afwegingsnota)

uit alle mogelijke projectalternatieven tot een inrichtingsalternatief te komen werden de verschillende projectonderdelen beoordeeld op basis van 6 thema's:

1. de technische complexiteit en uitvoerbaarheid;
2. de nautische toegankelijkheid;
3. het maatschappelijk verantwoord investeringsniveau;
4. de mobiliteitsdoelstellingen;
5. de milieudoelstellingen;
6. de leefbaarheidsdoelstellingen.

voor de beoordeling van de verschillende projectalternatieven werd een afwegingsmethodiek beschreven (zie H5 van de afwegingsnota). Deze methodiek is gebaseerd op volgende elementen:

1. een beoordeling per projectonderdeel (op basis van voormelde thema's);
2. de combineerbaarheid van de alternatieven van de projectonderdelen;
3. een kwalitatieve rangschikking van deze thema's;

toepassing van deze methodiek resulteert finaal in de keuze van het meest wenselijke richtingsalternatief (zie H6 van de afwegingsnota).

inrichtingsalternatief ziet er als volgt uit:

1. voor de ligging van de sluis wordt geopteerd voor de zuidelijke ligging, hierbij waren de nautische aspecten aangaande toegankelijkheid doorslaggevend in deze keuze;
2. voor de inplanting van de zeewaartse deurkamers wordt ervoor geopteerd om deze aan de westzijde te liggen, hierbij is vooral het aspect leefbaarheid doorslaggevend. Zowel de leefbaarheid van te herlokaliseren bedrijven als de leefbaarheid van de omgeving;
3. het bodempeil van het doorvaartkanaal wordt op -13,10m TAW gelegd, een dieper doorvaartkanaal zorgt voor grotere technische uitdagingen en grotere kosten zonder dat daar significante operationele voordelen tegenover staan;
4. de tunnel van de NX komt onder de brugkelder te liggen, dit zorgt voor minder ruimtebeslag op de visserijcluster en aanpalende bedrijventerreinen en is belangrijk voor de

5. zowel vanuit mobiliteit als leefbaarheid is er een duidelijke voorkeur om het lokaal verkeer de sluis te laten volgen;
6. voor de keuze van het westelijk knooppunt Nx zijn vooral de mobiliteitsdoelstellingen sturend, de ovonde-alternatieven komen hierbij in het algemeen als beste naar voor waarbij Stevin + ovonde in het bijzonder het best scoort;
7. voor de keuze van het oostelijk knooppunt Nx zijn vooral de mobiliteitsdoelstellingen sturend, de alternatieven Ronde Kiwiweg komen hierbij in het algemeen als beste naar voor waarbij Ronde Kiwiweg met Verschaveweg zuid in het bijzonder het best scoort.

De motivatie voor de keuze van de afweging van de alternatieven, werd in het kader van het voorontwerp projectbesluit grotendeels bevestigd door de adviesinstanties in het kader van de decretaal voorziene, formele adviesronde. Er werden wel belangrijke vragen gesteld omtrent de resultaten in de disciplines 'lucht' en 'mens en gezondheid'. Door de aanleg van de nieuwe sluis is er geen bijkomende uitstoot, maar wel verplaatsing ervan. Hierdoor ging de luchtkwaliteit in de woonzones rondom de nieuwe sluis te veel achteruit. Er is een oplossing gevonden in het herverdelen van een deel van de schepen over beide sluizen. De NSZ zal enkel de schepen versassen die voldoen aan TierIII. De overige blijven door de Vandamme sluis gaan. De adviesronde leidde dus tot wijzigingen aan het dossier. Alle wijzigingen worden in de antwoordennota van de adviesronde, die deel uitmaakt van het dossier, opgesomd.

Het openbaar onderzoek liep van 6 mei 2024 tot 4 juli 2024.

– bedrijven: 13; adviesinstanties: 2 ; openbare dienst: 1; particulieren: 69; gemeenten: 1; belangenverenigingen: 3;

Alle onderdelen van alle bezwaren zijn per element behandeld in de antwoordennota. Voor die elementen die een aanpassing en/of aanvulling van de documenten noodzakelijk maken, is dit uitdrukkelijk aangegeven. Voor de andere elementen is er aangegeven hoe deze tijdens de geïntegreerde studies reeds werden onderzocht en hoe deze reeds werden omgezet/verwerkt in het kaderprojectbesluit zodat ze geen aanleiding geven tot een aanpassing daarvan.

In hoofdzaak betreffen het bezwaren welke geen betrekking hebben op het ontwerp van kaderprojectbesluit, maar op het voorkeursbesluit van 28 juni 2019. Meer in het bijzonder betreft

Pagina 6 van 11

het de locatiekeuze en motivering hiervoor. Gelet op de bepalingen van art 24 § 1 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, zijn inspraakreacties die vragen om terug te komen op het voorkeursbesluit onontvankelijk en behoeven deze in beginsel dus geen antwoord.

Eveneens worden verduidelijkingen gevraagd en/of wensen geuit omtrent ontwikkelingen in de omgeving (o.a. haven, polders, ...) welke buiten het plan- of projectgebied zijn gelegen en geen onderdeel uitmaken van het complex project NSZ.

Ook handelen bezwaren over het doel van het ontwerp van kaderprojectbesluit (i.e. enkel het inrichtingsalternatief en ruimtelijke context verankeren) en volgende stappen binnen de procedure complexe projecten voor het project NSZ (projectbesluit).

GRUP

Eén specifieke reactie omtrent het planonderdeel (GRUP) werd ingediend en betreft een vraag om verduidelijking en toelichting van de stedenbouwkundige voorschriften.

Milieudisciplines

In veel van de bezwaren uiten de betrokkenen hun bezorgdheden omtrent de hinder tijdens de werken, de impact op de luchtverontreiniging en hun gezondheid enzovoort. Deze hinder werd onderzocht in het MER en de leefbaarheidsstudie. In het Milieueffectenrapport waren al verschillende milderende maatregelen voorgesteld om de hinder tijdens de bouwfase zoveel mogelijk te beperken. De opdrachtgever zal deze opleggen aan de aannemer die de werken uitvoert. Hiertoe zijn in het kaderprojectbesluit (H.6 Milieuverklaring en actieprogramma) de verschillende maatregelen en acties vastgelegd.

In het MER is aangetoond dat de resterende hinder na milderende maatregelen, tot een aanvaardbaar niveau beperkt zal zijn.

In het hoofddocument is in Hoofdstuk 6 (Milieuverklaring en actieprogramma) is extra aandacht besteed aan het aspect hinder en de aanpak welke werd gevolgd om deze tot een minimum te beperken. Hierbij is eveneens geduid hoe er in de toekomst mee verder zal worden gegaan.

Mobiliteit

Onder deze categorie werden bezwaren, opmerkingen en suggesties ingebracht voor mobiliteit in de bouw- en exploitatiefase.

Vooral de bereikbaarheid tijdens de werken kwam nadrukkelijk aan bod. Ook verduidelijkingen omtrent de keuzes bij het conceptontwerp. Er kwam hierbij een voorstel voor een aangepaste Nx welke echter niet voldoet aan de projectdoelstellingen en niet is weerhouden.

Verskillende bezwaren gingen ook over het ADR transport (waarom de tunnel Nx hierop niet volledig voorzien is en bezorgdheden rond de alternatieve route langs de Kustlaan).

Onteigeningen

In deze categorie zitten bezwaren en opmerkingen omtrent de verwervingen en de trajectbegeleiding van woning en bedrijven. Binnen dit complex project is er gekozen om de verdere uitwerking via een onteigeningsprocedure volgens het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 te laten opmaken, het maakt dus geen onderdeel uit van dit kaderprojectbesluit. Deze procedure zal eigenstandig verlopen en zal opgestart worden na de definitieve vaststelling van het kaderprojectbesluit

////////////////////////////////////

ANB heeft op 10/07/2025 een gunstig advies gegeven over deze nota.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Het voorliggend projectbesluit heeft geen directe budgettaire impact. Na de vaststelling van het definitieve projectbesluit, start nog niet de uitvoering, er moet immers nog een omgevingsvergunning bekomen worden in zij het een aparte vergunningsprocedure zij het in een tweede projectbesluit. De budgetten voor het nodige studiewerk zullen opgevangen worden binnen de beschikbare kredieten van het departement Mobiliteit en Openbare werken.

De totale projectkost zal gedragen worden door verschillende partijen nl. door het Vlaams Gewest en het havenbedrijf van Antwerpen-Brugge en in mindere mate door de Stad Brugge en Infrabel. Bij de verdeling van de kost voor het Gewest en het havenbedrijf zal rekening gehouden worden met

de volgende principes (die werden opgenomen in een door beide partijen ondertekende principeovereenkomst):

- toepassing van hoofdstuk IV van het Havendecreet en de bepalingen van het Subsidiebesluit;
 - de afspraken tussen het Vlaams Gewest en de havenbedrijven inzake de kostenverdeling voor de oprichting van nieuwe zeesluizen (cf. de parlementaire voorbereiding van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens) waarbij PoAB zich akkoord verklaarde om een responsabiliseringsbijdrage van 15% van de totale kostprijs van het onderdeel van het complex project dat de zeesluis en aanhorigheden van de zeesluis omvat bij te dragen aan het Vlaams Gewest bij de realisatie ervan - dit hoewel de nieuwe zeesluis en aanhorigheden een onderdeel zullen vormen van de basisinfrastructuur van de haven.
 - voor de Wegenis verduidelijken Partijen reeds dat (her)aanleg van / werken aan gewestwegen N31, N34 en NX incl. de nieuwe verbindingsweg Stevin tussen N34 en NX en de nieuwe rotonde Kiwiweg en incl. de nodige infiltratie- buffer en afwateringsvoorzieningen voor deze verhardingen als basisinfrastructuur volledig ten laste van het Vlaamse Gewest zal zijn, behoudens in de mate dat er omwille van een vraag van POAB een afzonderlijk rijstrook voor uitsluitend havenintern verkeer aan het wegennet/tunnel dient toegevoegd te worden.
 - bij de verdere uitwerking het Havendecreet en het Havenbesluit (Besluit van de Vlaamse regering betreffende voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages) worden gerespecteerd.
- De raming van de bouwkost is op dit ogenblik opgemaakt op basis van het eindbeeld. Deze raming bevat nog een aantal onzekerheden en is nog niet in die mate uitgewerkt om een correcte verdeling van de kosten over de partijen te maken. Bijgevolg is het ook nog niet mogelijk om de financiële impact op de begroting op dit ogenblik inzichtelijk te maken. Dat zal ten gepaste tijde, in een volgend projectbesluit, opgenomen worden.

De geactualiseerde raming bedraagt momenteel 3183,438 k€, raming P50, prijspeil jan 2025, BTW inbegrepen. In de hypothese dat het Vlaams Gewest +- 80% van een sluisinfrastructuur zal bekostigen, betekent dit een budget van 2,547 miljard € voor NSZ.

De budgettaire impact voor het Vlaams Gewest kan ingepast en opgevangen worden binnen het GIP. In de verdere uitwerking van het project zal gekeken worden welke maatregelen genomen worden om het project binnen het taakstellend budget plus de indexering te realiseren.

Het advies IF werd verkregen op 26/06/2025.

Het Begrotingsakkoord werd verkregen op 17 juli 2025

B. ESR-TOETS

Er is geen advies gevraagd met betrekking tot de ESR impact

1. Ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het projectbesluit betreffende het complexe project "Verbeteren van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge"
2. Advies IF dd. 26/06/2025
3. Begrotingsakkoord dd. xxx
4. Bijlagen dossierstukken