Vlaamse Regering

De VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering houdende de vaststelling van het ontwerp van projectbesluit betreffende het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge

Samenvatting

Hiermee wordt het ontwerp van projectbesluit voor het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het ontwerp van projectbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Verder bevat het de conclusies van het geïntegreerd onderzoek, een eindbeeld, een GRUP- en een milieuverklaring en actieprogramma. In het Ontwerp van projectbesluit wordt rekening gehouden met de adviezen die werden afgeleverd bij het voorontwerp van projectbesluit.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld:
0200 Wegen
0290 Overige mobiliteit en verkeer

Beleidsdoelstelling:

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024:
• SD 3 "Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten"
o OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen: "Onze zee- en luchthavens zijn het kloppend hart van Vlaanderen. We versterken hun positie en bouwen ze verder uit als toegangspoorten tot Vlaanderen en als belangrijke knooppunten in de supply chain. (...) In partnerschap met de Vlaamse havenbesturen wil ik de unieke geografie van Vlaanderen en onze maritieme-logistieke-industriële clusters verder uitbouwen en blijven duurzaam valoriseren, om zo maatschappelijke en economische meerwaarde te creëren, de Vlaamse economie te versterken en te excelleren in een internationale omgeving.

Als Vlaamse overheid blijven we investeren in de maritieme toegankelijkheid van de havens en de verantwoordelijkheid opnemen voor een aantal publieke taken binnen de havens, dit binnen de perken van de begroting en conform het Havendecreet en het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. We engageren ons om verder intensief bij te dragen aan de strategische investeringen in de havens. Er wordt gestart met de bouw van een nieuwe zeesluis in Zeebrugge en samen met Nederland verder gewerkt aan de bouw van de Nieuwe Sluis Terneuzen, die we deze bestuursperiode in gebruik zullen nemen. In Antwerpen wordt er zo snel als mogelijk werk gemaakt van een robuust voorkeursbesluit voor de realisatie van extra containercapaciteit zodat de werken zo spoedig mogelijk kunnen aanvangen."

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Sinds 1 maart 2015 is de regelgeving inzake complexe projecten van kracht door middel van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning. De procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het Projectbesluit.

Startbeslissing van het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, beslissing van de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 (VR 2016 1507 DOC.0914/1)

De startbeslissing van 15 juli 2016 betekende de start van de onderzoeksfase met als doelstelling een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. In dit kader werd een breed onderzoek en overleg met actoren georganiseerd om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven.

Beslissing van de Vlaamse Regering Voorkeursbesluit inzake het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge van 28 juni 2019

Het voorkeursbesluit van 28 juni 2019 bevestigde de keuze van een voorkeursalternatief dat voortkwam uit het geïntegreerd onderzoek en de verschillende besprekingen met actoren en belanghebbenden. Het voorkeursbesluit hield de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Het voorkeursbesluit gaf het startschot voor de Uitwerkingsfase.

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. Naar aanleiding van de mededeling werd het integrale dossier voorgelegd aan de adviesinstanties. De reacties van de adviesinstanties werden verwerkt in een antwoordennota. De antwoorden van het projectteam hebben geleid tot aanpassingen aan het dossier in functie van de vaststelling van het thans voorliggend ontwerp van projectbesluit.

2. INHOUD

Reeds doorlopen proces

Het complexe project doorliep reeds de verkenningsfase 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 complex 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 complex 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 verkennings- 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 complex 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: inloopmomenten (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;

Na de vaststelling van het ontwerp van het eerste projectbesluit zullen infomomenten over het openbaar onderzoek mbt. het ontwerp van dit eerste projectbesluit worden voorzien.

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 dan weer wel voorzien als formele stap in het decreet complexe projecten, dit zal georganiseerd worden na de vaststelling van het ontwerp van projectbesluit door de Vlaamse Regering.
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.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de afweging van de redelijke alternatieven (zoals beschreven in de afwegingsnota, bijlage 1.2 aan het ontwerp van het eerste projectbesluit) wordt er door het projectteam een ontwerp projectbesluit naar voor geschoven. Het eerste projectbesluit omvat de onderbouwing van de keuze van het tot eindbeeld uitgewerkt inrichtingsalternatief en de nodige bestemmingswijzigingen ifv de realisatie van het project.

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

Hierbij 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.

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

Om 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 uitgeschreven (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;

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

Het 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 leefbaarheid van de bedrijven binnen deze cluster (herlokalisatie in de buurt is zeer moeilijk tot onmogelijk). De technische uitvoering hiervan zal wel de nodige complexiteit met zich meebrengen;
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 Rotonde Kiwiweg komen hierbij in het algemeen als beste naar voor waarbij Rotonde Kiwiweg met Verschaveweg zuid in het bijzonder het best scoort.

Na afweging van de alternatieven zijn nog twee optimalisaties aan het gekozen inrichtingsalternatief doorgevoerd. De ovonde werd vervangen door een lichtengeregeld kruispunt om een optimale doorstroming in de nabijheid van de tunnel te kunnen garanderen, en de toegang naar de jachthaven werd anders gepositioneerd om te grote dwarsstromingen te kunnen vermijden.

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. De adviesronde leidde tot enkele wijzigingen aan het dossier. Alle wijzigingen worden in de antwoordennota, die deel uitmaakt van het dossier, opgesomd.

Alle rapporten en documenten zijn beschikbaar op: https://nieuwesluiszeebrugge.be

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggend projectbesluit heeft geen directe budgettaire impact, het betekent slechts de start van het openbaar onderzoek. Na de vaststelling van het definitieve projectbesluit na het openbaar onderzoek, start nog niet de uitvoering, er moet immers nog een omgevingsvergunning bekomen worden in zij het een aparte vergunnningsprocedure 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.

Hierna kan de uitvoering op het terrein een aanvang nemen. De werkelijke budgettaire impact van het project zal uiteindelijk pas duidelijk worden op het moment van de opening van de offertes na publicatie van het bestek. Dat zal aanleiding geven tot een actualisatie van de projectkost.

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:

- 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 matuur genoeg 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.

raming P50 prijspeil jan 2021, incl btw	
sluis	839.044 k€
kaaimuren noord	49.018 k€
doorvaartkanaal	523.075 k€
tunnel	554.654 k€
complexen	236.484 k€
leefbaarheid	121.647 k€
onteigeningen	99.500 k€
totaal	2.423.422 k€

Het totale project wordt momenteel geraamd op 2.423.422.000 euro, raming P50 prijspeil jan 2021, incl. BTW. Gezien de onzekerheden en exogene kosten die er nog zijn, kunnen we ervan uit gaan dat de verwachte aanpassing van de raming op basis van een definitief ontwerp (volgend projectbesluit) minstens 20% hoger zal liggen. Een bedrag richting 2,908 miljard euro is vermoedelijk realistisch. Het taakstellend budget van 2,789 miljard euro inclusief BTW (exclusief onteigeningen; P50; prijspeil januari 2022; aan bouwindex van max. 2%/jaar) wordt vastgeklikt. In de hypothese dat het Vlaams Gewest +- 80% van een basis infrastructuur zal bekostigen, betekent dit een budget van 2,326 miljard voor NSZ. Voorlopig is het, gelet op de stand van zaken van het ontwerp voor NSZ, niet mogelijk om een model te maken met de budgettaire spreiding over de komende jaren.

Het ongunstig advies van IF werd verkregen op 4/4/2024.
Het Begrotingsakkoord werd verkregen op 26/4/2024.

B. ESR-TOETS

Er is geen advies gevraagd met betrekking tot de ESR impact

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft in deze fase geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

//

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft in deze fase van het project geen weerslag op de lokale en provinciale besturen voor wat betreft hun personeel, hun werkingsuitgaven, de investeringen en schulden of de ontvangsten.

4. VERDER TRAJECT

Zoals voorzien in artikel 24 van het Decreet Complexe Projecten onderwerpt de bevoegde overheid het ontwerp van projectbesluit en het ontwerp van MER aan een openbaar onderzoek. Artikel 22 van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het Decreet Complexe Projecten voorziet dat het openbaar onderzoek zestig dagen loopt. Tijdens de eerste twintig dagen van het openbaar onderzoek wordt een informatievergadering georganiseerd. Het dossier wordt gepubliceerd op de projectwebsite, aangekondigd in kranten en andere media (...), overeenkomstig de bepaling van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het Decreet Complexe Projecten. Het openbaar onderzoek kan lopen van 6/5/2024 tot 4/7/2024.

Na dit openbaar onderzoek en het verwerken van alle binnengekomen elementen kan de Vlaamse Regering, rekening houdend met alle elementen, een projectbesluit definitief vaststellen.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. het ontwerp van projectbesluit betreffende het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge vast te stellen, waarvan de elementen, vermeld in artikel 23 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, zijn opgenomen in het hoofddocument, en de bijlagen erbij.

2. de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten opdracht te geven aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken om overeenkomstig artikel 24 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten het ontwerp van projectbesluit en het ontwerp van geïntegreerd onderzoek, dat het ontwerp van een MER bevat, aan een openbaar onderzoek te onderwerpen.

3. De Vlaamse minister, bevoegd voor Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, zijn, ieder wat haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

De Vlaamse Minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal Demir

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

1. Ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het ontwerp van projectbesluit voor het complexe project Verbeteren van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge met als bijlage het hoofddocument projectbesluit (met bijlagen ter inzage bij secretarie)
2. Advies IF dd. 04/04/2024
3. Begrotingsakkoord dd. 26/04/2024