

ANTWOORDENNOTA

NAAR AANLEIDING VAN HET OPENBAAR
ONDERZOEK VAN HET ONTWERP VAN
VOORKEURSBESLUIT

VAN HET COMPLEX PROJECT
VERBETERING VAN DE NAUTISCHE
TOEGANKELIJKHEID TOT DE
(ACHTER)HAVEN VAN ZEEBRUGGE

1 INLEIDING

In uitvoering van het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd door de Vlaamse Regering op 15 juli 2016 de startbeslissing genomen voor het complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Deze startbeslissing betekende de start van een onderzoeksfase met als doelstelling om een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. Doorheen deze onderzoeksfase vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven.

Binnen de onderzoeksfase van dit complex project werden o.a. volgende onderzoeken uitgevoerd:

- een strategische milieubeoordeling (S-MER)
- een strategische MKBA (S-MKBA)
- een nautische toetsing
- een leefbaarheids-/revitaliseringsstudie voor Zeebrugge (opdrachtgever: stad Brugge)

Waarbij de conclusies van deze onderzoeken zijn opgenomen in de synthesesnota.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschillende besprekingen (stuurgroep, projectteam, overleg met kabinetten en een consultatieronde bij alle stakeholders) is een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Het **ontwerp van voorkeursbesluit** werd op 21 december 2018 door de Vlaamse Regering vastgesteld. Dit ontwerp van voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase.

Van 21 januari 2019 tot en met 22 maart 2019 werd er een openbaar onderzoek gehouden rond het ontwerp van voorkeursbesluit en het ontwerp geïntegreerd onderzoek (incl. MER). Tijdens die periode kon iedereen opmerkingen of bezwaren indienen op het gekozen voorkeursalternatief. Volgende documenten lagen ter inzage:

- het ontwerp van voorkeursbesluit;
- de ontwerp synthesesnota;
- de ontwerp effectenonderzoeksrapporten (incl. ontwerp van MER) waarop de ontwerp synthesesnota gebaseerd is;
- de beslissing van de dienst Mer over de reikwijdte en het detailleringsniveau van de informatie die in het MER moet worden opgenomen.

Deze antwoordnota geeft een overzicht van de ontvangen bezwaren, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het document die daaruit desgevallend voortvloeien.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

2.1 VERLOOP

Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesesnota, de ontwerp effectenonderzoeksrapporten (incl. het ontwerp van MER) waarop de ontwerp synthesesnota gebaseerd is en de beslissing van de dienst Mer over de reikwijdte en het detailleringsniveau van de informatie die in het MER moet worden opgenomen werden van 21 januari 2019 tot en met 22 maart 2019 aan een openbaar onderzoek onderworpen. Tijdens die periode kon iedereen opmerkingen of bezwaren indienen op het gekozen voorkeursalternatief.

Alle documenten lagen ter inzage in:

- Huis van de Bruggeling, Frank Van Ackerpromenade 2 (Stationsplein), 8000 Brugge;
- Gemeenteafdeling Zeebrugge, Marktplein 12, 8380 Zeebrugge;
- Gemeentehuis van Knokke-Heist, Alfred Verweeplein 1, 8300 Knokke-Heist;
- Maritieme Toegang, Vrijhavenstraat 3, 8400 Oostende.

En konden tevens digitaal geraadpleegd worden op de projectwebsite www.nieuwesluiszeebrugge.be.

De bekendmaking van het openbaar onderzoek gebeurde o.m. via een publicatie in verschillende kranten, een publicatie in het Belgisch Staatsblad, een aanplakking bij de betrokken gemeenten en publicatie op verschillende websites zoals complexe projecten, de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage en de betrokken gemeenten.

2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN

Naar aanleiding van dit openbaar onderzoek werd een publieke infomarkt gehouden.

Deze infomarkt ging door op woensdag 6 februari 2019, hierbij werd de inhoud van de verschillende documenten alsook het doel van het openbaar onderzoek toegelicht.

2.3 BEZWAARSCHRIFTEN

Tijdens het openbaar onderzoek werden 751 bezwaarschriften ontvangen. Dit zowel van burgers en bedrijven als via advocatenkantoren.

Deze bezwaarschriften konden via volgende kanalen ingediend worden:

- via mail naar nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be;
- brief afgeven tegen ontvangstbewijs in het Huis van de Bruggeling, Frans Van Ackerpromenade 2, 8000 Brugge;
- brief afgeven op de gemeenteafdeling Zeebrugge, Marktplein 12, 8380 Zeebrugge;
- brief opsturen naar Frederik Buffel, Maritieme Toegang, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vrijhavenstraat 3, 8400 Oostende.

2.4 AARD VAN EN OMGAAN MET BEZWAARSCHRIFTEN

In deze antwoordennota wordt de input van al deze 751 inspraakreacties verzameld. Een aantal inspraakreacties waren gelijkloidend. In deze antwoordennota bundelen we die gelijkloidende inspraak.

Om de verwerking van de bezwaarschriften overzichtelijk te houden, werden deze opgesplitst in verschillende categorieën.

2.4.1 **Ontwerp van voorkeursbesluit**

De bezwaren die betrekking hebben op het ontwerp van voorkeursbesluit worden opgesplitst in verschillende blokken/clusters.

2.4.1.1 Algemeen

Het betreft bezwaren van algemene aard m.b.t. de inhoud van het ontwerp van voorkeursbesluit maar die niet specifiek onder één van de hierna vermelde blokken/clusters thuishoren.

2.4.1.2 Milieuhinder

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de inhoud van het ontwerp van voorkeursbesluit die betrekking hebben op milieuhinder geclusterd.

2.4.1.3 Leefbaarheid

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de inhoud van het ontwerp van voorkeursbesluit die betrekking hebben op de leefbaarheid geclusterd.

2.4.1.4 Horeca/toerisme/lokale economie

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de inhoud van het ontwerp van voorkeursbesluit die betrekking hebben op horeca, toerisme en lokale economie geclusterd.

2.4.1.5 Impact op bedrijven

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de inhoud van het ontwerp van voorkeursbesluit die betrekking hebben op de impact op bedrijven geclusterd.

2.4.1.6 Patrimonium

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de inhoud van het ontwerp van voorkeursbesluit die betrekking hebben op het patrimonium geclusterd.

2.4.2 **Schending van het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel**

Hier werden alle bezwaren m.b.t. een eventuele schending van het zorgvuldigheids- en/of redelijkheidsbeginsel geclusterd.

2.4.3 **Nautiek/nautische screening**

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de nautische aspecten van het project en het onderzoeksrapport “nautische screening” geclusterd.

2.4.4 **Strategische milieubeoordeling**

Hier werden alle bezwaren m.b.t. het ontwerp van MER geclusterd.

2.4.5 **Strategische MKBA**

Hier werden alle bezwaren m.b.t. het onderzoeksrapport S-MKBA geclusterd.

2.4.6 Procesaanpak/procedure complexe projecten

Hier werden alle bezwaren m.b.t. de procesaanpak, het procesverloop en de procedure complexe projecten geclusterd.

2.5 Overzicht

Een overzicht van de bezwaren en hoe hiermee werd omgegaan is terug te vinden in de tabel in bijlage. In deze tabel vind je volgende opdeling terug:

- **motivatie bezwaar**
Hier worden de bezwaren geformuleerd. De bezwaren werden niet steeds letterlijk overgenomen maar wel inhoudelijk geduid.
- **antwoord**
Hier wordt antwoord en toelichting gegeven op het geformuleerd bezwaar.
- **nieuwe acties n.a.v. openbaar onderzoek**
Indien de beantwoording van het geformuleerd bezwaar dit vereist worden hier de eventuele nieuwe acties geformuleerd, zoals een aanpassing van het ontwerp van voorkeursbesluit.

BIJLAGE – overzicht van de bezwaren en de antwoorden

nr.	motivatie bezwaar	antwoord	nieuwe acties n.a.v. openbaar onderzoek
Ontwerp van voorkeursbesluit - algemeen			
1	<p>Het visserskruis en het park verdwijnen. Het visserskruis is een vast gegeven in Zeebrugge en een memoriam aan overleden en vermiste vissers, sinds vele generaties. Het maakt deel uit van wat Zeebrugge als leefgemeenschap is en hoe Zeebrugge ontstaan is. Het is een gegeven dat te maken heeft met het ontstaan en de groei van het dorp en met de visserij als voornaamste groeifactor van Zeebrugge in de 20 ste eeuw. Nagenoeg alle families in Zeebrugge zijn op één of andere manier verbonden met dat visserskruis en het is ook een plaats waar nog altijd veel families samenkomen in een gedeeld verleden. Het wegnemen van het visserskruis is het wegnemen van een stuk van het hart van Zeebrugge.</p>	<p>In het ontwerp van voorkeursbesluit is in het actieprogramma een actie opgenomen om voor een reeks van bouwkundige erfgoedelementen een nieuwe locatie te zoeken. Dit zal in de uitwerkingsfase onderzocht worden.</p>	
2	<p>Door de onteigeningen, met daaraan gekoppeld de gedwongen verhuis van een aantal mensen, en door de scheiding van de wijken dreigt ook een heel sociaal netwerk te verdwijnen. Vooral voor oudere bewoners dreigt het hele sociale bindweefsel van hun leefgemeenschap weg te vallen. Deze bevolkingsgroep is meestal niet meer in staat om een nieuw onroerend goed te verwerven binnen dezelfde leefgemeenschap. Oudere mensen bedreigd met onteigening vrezen hierdoor te moeten verhuizen naar een rusthuis. Aangezien dat in Zeebrugge niet aanwezig is, zullen zij afgesloten geraken van ondersteuning door burens, vrienden, familie. Vele families wonen al generaties lang in Zeebrugge en zijn zeer sterk verweven met de gemeenschap.</p>	<p>Het actieprogramma voorziet in de opmaak van een sociaal begeleidingsplan ter begeleiding van het project onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar.</p>	
3	<p>De milderende en flankerende maatregelen zijn op geen enkele wijze uitgewerkt. Men verwijst steeds naar de uitvoeringsfase maar heeft op heden geen enkele milderende maatregel concreet omschreven. Dit impliceert dat de maatregelen niet zeker en niet vaststaand zijn en dat de implicaties van de zeesluis moeten worden bekeken vanuit het gegeven dat er op heden geen milderende maatregelen zijn vastgelegd of zijn bepaald en dat de burger dus op heden verkeert in totale rechtsonzekerheid. Aangezien men voor het uitwerken van de milderende maatregelen steeds verwijst naar fases van het project waarin de burger geen verdere inspraak meer heeft, kan geen correcte besluitvorming worden gevoerd.</p> <p>Huidig voorstel is onvolledig voor een integrale verkeersdoorstroming (weg + water) voor de haven.</p> <p>Er is nog niets voorzien om te vermijden dat het zwaar verkeer door de stationswijk en het dorp passeert. Ik woon op de Kustlaan en door o.a. een gebrek aan controle krijgen we dagelijks zwaar verkeer die mijn voordeur passeert. Ik kan nergens in het dossier terugvinden dat u hiervoor maatregelen getroffen hebt. Als het overgrote deel van het werfverkeer hier moet passeren is dit niet alleen enorm belastend voor onze leefbaarheid, maar ook enorm gevaarlijk. Welke maatregelen worden er genomen om de veiligheid te garanderen.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot een realiseerbaar en vergunbaar project (of deelprojecten) waarbij ook de uitvoeringswijze bepaald wordt. Het resultaat van die fase is één of meerdere projectbesluit(en) over het geheel van vergunningen en machtigingen, de bestemmingsplannen en het actieprogramma. Op basis van zo'n projectbesluit kan de uitvoeringsfase van start gaan. De inspreker stelt dat we verwijzen naar de uitvoeringsfase, maar dit is niet correct. De milderende en flankerende maatregelen worden in de uitwerkingsfase verfijnd. Bijvoorbeeld: "In de uitwerkingsfase wordt in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten en de bewoners een leefbaarheidsplan opgesteld (dit omvat o.a. bufferende maatregelen om de hinder te beperken). Met de bevoegde diensten wordt in de uitwerkingsfase nagegaan welke aanbevelingen mogelijk zijn om brongericht de luchtmissies van schepen te beperken."</p> <p>Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op een strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te kunnen wegen. In de uitwerkingsfase zullen de effecten in beeld gebracht worden tot op het projectniveau. Het is pas op dat ogenblik dat er meer definitieve uitspraken kunnen gedaan worden over de inzet en effectiviteit van milderende maatregelen en/of andere acties. Artikel 10 van het decreet complexe projecten formuleert het als volgt: "Het ontwerp van MER houdt rekening met het detailleringniveau van het te nemen voorkeursbesluit." Het voorkeursbesluit legt de focus op de afweging tussen de verschillende</p>	<p>De projectonderzoeksnota van de uitwerkingsfase zal aan het publiek worden voorgelegd.</p>

		<p>alternatieven en motiveert de keuze voor het voorkeursalternatief. Conform artikel 14 van het decreet bevat het voorkeursbesluit tevens een verklaring die samenvat op welke wijze milieuoverwegingen worden geïntegreerd en op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken. De focus van hoofdstuk 5 (p. 12 e.v.) van het ontwerp voorkeursbesluit ligt dan ook op de aanzienlijke effecten en er wordt inzicht gegeven in welke milderende maatregelen beschikbaar zijn om die effecten te milderen. Omdat het onderzoek gebeurd is op strategisch niveau en omdat het project pas in de uitwerkingsfase in detail wordt uitgetekend (in functie van de opmaak van het projectbesluit, welke geldt als omgevingsvergunning) is het nog niet mogelijk de milderende maatregelen tot in detail te omschrijven. Het hoofdstuk 5 heeft als doel in beeld te brengen voor welke milieu-effecten er bijzondere aandacht zal moeten zijn in de uitwerkingsfase en welke maatregelen mogelijk zijn om die effecten te milderen. De acties in het actieprogramma worden nu uitgewerkt tot op het detailleringniveau van het voorkeursbesluit en zullen in het verder verloop van het project of de verschillende deelprojecten verder uitgewerkt worden. In de uitwerkingsfase wordt sowieso een geïntegreerd plan-/project-MER opgemaakt waarbij het voorkeursalternatief in detail wordt onderzocht. Omdat een reeks maatregelen opgenomen staan in de projectdefinitie van de nieuwe zeesluis zullen deze bijgevolg geïntegreerd in het project opgenomen worden en als dusdanig onderzocht worden in het geïntegreerd plan-project-MER.</p> <p>In het actieprogramma van het ontwerp van voorkeursbesluit wordt dit meer in detail als volgt geformuleerd: "In de uitwerkingsfase wordt in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten en de bewoners een leefbaarheidsplan opgesteld (dit omvat o.a. bufferende maatregelen om de hinder te beperken)". Daarnaast kiezen we ervoor om de projectonderzoeksnota van de uitwerkingsfase ook aan het publiek voor te leggen hoewel dit juridisch niet verplicht is. Daarnaast voorziet het decreet dat het ontwerp van projectbesluit in openbaar onderzoek wordt gelegd.</p>	
4	<p>De Visartsluis moet erfgoed blijven.</p> <p>De inplanting van de nieuwe sluis op de Visart-locatie een aanslag is op het bestaande sluiscomplex, dit is een cultuur-historisch een belangrijke monument dat zeker niet mag verdwijnen, integendeel deze site moet geherwaardeerd worden.</p>	<p>In de strategische milieubeoordeling is het verlies van erfgoed in het alternatief Visart beschreven. Bij de afweging van de alternatieven in het ontwerp van voorkeursbesluit wordt het feit dat een volledig erfgoedensemble (sluis, sluiswachterwoning, meerpalen, ...) zal afgebroken worden effectief benoemd. Het actieprogramma voorziet dat er in de uitwerkingsfase specifiek onderzoek gedaan zal worden inzake de mogelijkheden voor een verwijzing naar dit erfgoedensemble. Op die manier wordt invulling gegeven aan de motiveringsplicht en de zorgplicht.</p>	
5	<p>Ik ben tegen het bouwen van nog een zeesluis en dit omdat Zeebrugge leefbaar moet blijven? Investeer in renovatie van de huidige Vandammesluis.</p>	<p>De Vlaamse Regering heeft in de startbeslissing een duidelijke verantwoording en doelstelling voor het complex project opgenomen. Dit project moet de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen.</p>	
6	<p>De tramhalte zal verdwijnen.</p> <p>Het station zal verdwijnen.</p>	<p>Het alternatief Visart heeft geen impact op de het voortbestaan van de tramhaltes en stations in Zeebrugge. Zie hiervoor de strategische milieubeoordeling p. 213.</p>	
7	<p>De keuze voor het alternatief Visart wordt niet positief geformuleerd.</p>	<p>Dit is correct, het ontwerp van voorkeursbesluit zal in die zin aangepast worden.</p>	<p>De opbouw van de motivatie wordt aangepast.</p>
8	<p>Het alternatief Visart is in strijd met randvoorwaarde "de lokale relaties maximaal faciliteren".</p>	<p>Een randvoorwaarde is een criterium inzake afweging van alternatieven maar geen uitsluitingscriterium. De barrièreversterking bij het alternatief Visart wordt meegenomen in de afweging tussen de verschillende alternatieven.</p>	

9	<p>Het ontwerp van voorkeursbesluit stelt dat de alternatieven Vandamme oost en Verbindingsdok niet vergund kunnen worden, omwille van het Natuurdecreet.</p>	<p>Zelfs in het geval de westelijke alternatieven als onredelijk beschouwd zouden worden (waarvoor hierboven argumenten aangeleverd worden die dit tegenspreken), heeft het alternatief Vandamme west geen significante impact op het SBZ-H gebied. Conform het natuurdecreet dient dit alternatief dan gekozen te worden t.o.v. de alternatieve Verbindingsdok en Vandamme oost.</p>	
10	<p>In het Ontwerp Voorkeursbesluit wordt aangegeven dat het onmogelijk zou zijn om Vandamme-Oost goed te keuren omwille van de invloed op de Kleiputten van Heist. Nochtans zorgt een mogelijke sluis ten oosten van de huidige Vandammesluis voor een verhoogde en meer unieke natuurwaarde wat voor gevolg heeft dat er een hogere toeristische waarde aan vasthangt. Dit is namelijk een doelstelling van het VEN. Ook klopt de stelling dat het onmogelijk is Vandamme-Oost goed te keuren door de veranderende natuurwaarden niet, want de eerste doelstelling van het VEN is 'een beleid te voeren dat gericht is op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.' In het scenario van Vandamme-Oost vallen de Kleiputten van Heist dan onder dat laatste deel.</p>	<p>Vooreerst dient opgemerkt te worden dat de Kleiputten van Heist door een dubbele bescherming gekenmerkt zijn. Enerzijds is er de bescherming via het artikel 26 bis van het natuurdecreet voor wat betreft de VEN-gebieden en anderzijds is er de bescherming via het artikel 36 ter van het natuurdecreet voor wat betreft de habitatrichtlijngebieden. Beide artikels zijn weliswaar licht afwijkend ten opzichte van elkaar maar de geest is vrij gelijklopend. Belangrijk gegeven is wel dat inname van een aanwezig habitat in beide artikels als (significant) negatief worden beschouwd. In het geval van de verwezenlijking van het project Vandamme-Oost zou onvermijdelijk habitatinname nodig zijn (zie passende beoordeling). Zowel artikel 26 bis als artikel 36 ter stellen respectievelijk dat een overheid geen toestemming of vergunning mag verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken; of respectievelijk betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaken. Afwijking van §1 van het artikel 26 bis is maar mogelijk volgens §3 als er geen alternatieven mogelijk zijn. Afwijking van §4 van artikel 36 ter is maar mogelijk volgens §5 als er geen alternatieven mogelijk zijn. Ook voor het alternatief Verbindingsdok geldt dat omwille van de potentiële aantasting van de natuurlijke kenmerken er geen toestemming of vergunning kan gegeven worden. In voorliggend geval zijn voor Vandamme-Oost 4 minder schadelijke alternatieven en is dit bijgevolg onderscheidend voor de passende beoordeling en bij uitbreiding de discipline biodiversiteit. In de passende beoordeling wordt letterlijk gesteld dat het alternatief Vandamme-Oost het behalen van de natuurdoelen van het SBZ-H in het gedrang brengen. De stelling dat een mogelijke sluis ten oosten van de huidige vandammesluis voor een verhoogde en meer unieke natuurwaarde zorgt wordt niet door de passende beoordeling en het bijhorende studiewerk ondersteunt. Verder kunnen we nog meegeven dat VEN-wetgeving geen uitspraak doet over toeristische waarde en hierrond ook geen doelstellingen vooropstelt. Zelfs in het geval de westelijke alternatieven Visart en Carcoke als onredelijk beschouwd zouden worden, heeft het alternatief Vandamme west geen significante impact op het SBZ-H gebied. Conform het natuurdecreet dient dit alternatief dan gekozen te worden t.o.v. de alternatieve Verbindingsdok en Vandamme oost.</p>	
11	<p>De afmetingen van de voorziene nieuwe sluis laten toe om schepen tot 265 meter met de nodige sleepboten te behandelen. ... Momenteel komen reeds schepen van deze afmetingen naar de Zeebrugse achterhaven. De kans is dan ook groot dat er in de toekomst nog een schaalvergroting in de scheepvaart zal plaatsvinden. ... Zeebrugge zal door de keuze voor Visart dan ook niet kunnen inspelen op zo'n mogelijke schaalvergroting de beperkte grootte van de nieuwe sluis zal sowieso altijd een nadeel voor de Zeebrugse haven betekenen om in te spelen op nieuwe mogelijkheden.</p> <p>De maatvoering van de nieuwe sluis is te groot. Een sluis met een lengte van 360m, een breedte van 50m en een waterdiepte van 16m volstaat.</p>	<p>De afmetingen van de sluis kolk werden opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota. In de versie van 29 september 2016 werden de sluisafmetingen als volgt bepaald: een nuttige kolk lengte van 310m en een kolk breedte van 45m. Deze alternatievenonderzoeksnota werd zowel aan een raadpleging onderworpen als aan de adviesinstanties voorgelegd voor advies. Hieruit is gebleken dat de sluisafmetingen dienden te worden geactualiseerd en aangepast om een duurzame oplossing te bieden naar de toekomst toe. De afmetingen werden gebaseerd op de afmetingen van de nieuwe sluisen in Panama, dit wordt momenteel als referentie aanzien om toekomstbestendig te ontwerpen.</p>	

12	Bezwaarindieners is van mening dat de NX beter een ander tracé volgt (omheen het Zuidelijk insteekdok).	De NX is niet het doel van het project maar een randvoorwaarde waarmee rekening dient te worden gehouden.	
13	Vraag voor aanpassing van het alternatief Vandamme oost. Door een verticale kaaimuurconstructie kan inname van beschermd natuurgebied vermeden worden. Er wordt uitgegaan van de zekerheid dat er inname zal zijn van Habitatrichtlijn en VEN-gebied, zonder dat de plannen definitief zijn, en zonder dat onderbouwd wordt dat dit alternatief die inname met zekerheid vereist.	In het geval gekozen zou worden voor een verticale kaaimuur dient deze te worden voorzien aan de teen van het talud. Deze kaaimuur zou dan deels door en deels net naast (aan de westkant) de huidige shuntweg komen te liggen. Door het feit dat de shuntweg in dit geval ook nog deels zou moeten opschuiven richting het SBZ-gebied (daar waar deze doorsneden wordt door de kaaimuur) en gelet op de N350 (Alfred Ronsestraat) die ook nog de nodige ruimte dient te krijgen naast deze shuntweg is er ook ten gevolge van dit voorstel een inname van SBZ-gebied. Hierdoor blijft dit voorstel, gelet op de desbetreffende geldende regelgeving, niet vergunbaar.	
14	Het is van het grootste belang dat een alternatief gekozen wordt waarbij de nieuwe zeesluis gesitueerd wordt in het bestaande en aangesneden havengebied. Elke andere locatie is per definitie zonevreemd. Elke argumentatie voor de keuze van een zonevreemde locatie ontbreekt in het dossier. Het gaat niet op de zonevreemdheid op te heffen op basis van niet onderbouwd voorkeursbesluit.	De nieuwe sluis situeert zich op de site van de bestaande Visartsluis die gelegen is binnen bestemd havengebied. Het klopt dat voor een aantal aanhorigheden mogelijks een herbestemming van woongebied noodzakelijk zal zijn. De procedure Complexe Projecten laat toe om via het projectbesluit deze aanpassingen door te voeren.	
15	Op de kaart van de Visart variëte is een werfzone ingetekend. De ingetekende sluis heeft als afmetingen 55 x 427 m, diepte 18.5 meter, de werfzone is 275 x 575 meter een oppervlakte van 15.8 ha. Deze inname is onwaarschijnlijk klein in vergelijking met de Deurgangdoksluis met als afmetingen 68 x 500 m, diepte 17.8 m, de werfzone was daar 530 x 700 m of 37.1 ha. Het is bijzonder onwaarschijnlijk dat een sluis met vergelijkbare afmetingen op een werfzone dat 60 % kleiner is kan uitgevoerd worden. Met andere woorden er is geen overtuigende argumentatie in het dossier terug te vinden om de aangenomen werfzone geloofwaardig te maken. De inschatting van de effecten is dus gemaakt op basis van onvoldoende bestudeerde uitgangspunten. Het spreekt voor zich dat de onvermijdelijke uitbreiding van de werfzone determinerende gevolgen zal hebben in het bijzonder voor de aanpalende wijken.	De werfzone is voor alle alternatieven op een gelijkaardige manier ingeschat, rekening houdende met de lokale context. Bij de uittekening van de werfzone werd er gestreefd naar een functioneel ruimtegebruik i.f.v. de lokale context. De lokale context in het project Deurganckdoksluis was anders en niet vergelijkbaar.	
16	Het project zoals het omschreven is in het voorkeursbesluit staat haaks op de Strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BVR 20.07.2018). Om maar enkele hangijzers te vermelden: Meer doen met minder ruimte (dit is geen bijkomende ruimte met een andere bestemming aansnijden), het ruimtelijk rendement verhogen (wat hier impliceert dat nieuwe haveninfrastructuren in de bestaande havencontext voorzien worden), samenhangende steden en dorpen (wat hier zeker geen doelstelling is) en de leefkwaliteit bevorderen (welzijn, woonkwaliteit en gezondheid worden met dit project onmiskenbaar vernietigd). Zie hierover ondermeer bladzijde 66 van het BVR onder 1.1.2 Duurzame en multimodale uitbouw van de logistieke draaischijf <i>Internationale logistieke knooppunten</i> <i>De ontwikkeling van de zeehavens krijgt ruimtelijke mogelijkheden om als geheel en binnen het ruimer internationale havennetwerk mondiaal competitief te blijven. De ruimtelijke ingrepen die nodig zijn in verband met specialisaties en volumestijgingen, waaronder havenuitbreiding, gebeuren vanuit de principes van ruimtelijk rendement (territoriale performantie op ketenniveau) en in evenwicht met de leefkwaliteit. Inbreiding en reconversie vormen klemtonen in de zeehavenontwikkeling. De ruimtelijke ontwikkeling bevordert een sterkere stad-zeehaven-relatie. De ruimtelijke ontwikkeling op zee zoals havenuitbreidingen, energiewinning of aanpassingen van</i>	Het kan niet gesteld worden dat de nieuwe sluis los van de bestaande havencontext wordt voorzien, gezien deze op de site van de bestaande Visartsluis wordt voorzien. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen streeft naar het bevorderen van de leefkwaliteit, bijgevolg worden in het voorkeursbesluit verschillende acties inzake leefbaarheid opgenomen in het actieprogramma.	Dit werd aangevuld in de strategische milieubeoordeling in tabel 3.2 bij de beleidsmatige randvoorwaarden.

	<p><i>vaarroutes, moet gebeuren in samenhang met de ruimte op land.</i></p> <p>Het ontwerp voorkeursbesluit streeft zeker niet naar evenwichten met de leefkwaliteit. Bijkomende infrastructuur voorzien dient in eerste instantie door inbreiding gerealiseerd te worden, niet door uitbreiding over het woongebied. Dat inbreiding hier mogelijk is, bvb. door de keuze voor een oostelijke variant (Van Damme oost of Verbindingsdok) staat vast.</p>		
17	De alternatievenafweging is niet correct gebeurd.	Het ontwerp van voorkeursbesluit bevatte een uitgebreide motivatie voor de afweging van de verschillende alternatieven. De inhoud van de afweging is gebaseerd op de inhoud van het geïntegreerd onderzoek. Het is aan de Vlaamse Regering om de waardering van de verschillende criteria te maken.	
18	De verantwoording voor het project wordt in vraag gesteld.	De verantwoording van het project is opgenomen in de startbeslissing van het complex project.	
19	Het element "tewerkstelling" kan niet opgeworpen worden als argument waarom Visart de enige keuze zou zijn.	Het argument "tewerkstelling" is in het voorkeursbesluit niet als argument gehanteerd t.o.v. de andere alternatieven.	
20	Bij de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen werd de retourbemaling als methode geschrappt gezien de negatieve eerdere ervaring met deze bouwwijze. Waarom wordt bij de bouw van de Visart wel nog geopteerd voor een retourbemaling????	Elke locatie heeft zijn eigen specifieke randvoorwaarden (geotechnische situatie, uitvoeringswijze, ...) waardoor deze niet zomaar te vergelijken zijn. In de uitwerkingsfase wordt het project in detail uitgewerkt en uitgetekend. Een optimalisatie van de bemaling zal hier deel van uitmaken. In het kader van het projectbesluit dient ook een monitoringprogramma te worden opgemaakt, de monitoring van dit aspect zal hierin opgenomen worden.	
21	Uit documenten blijkt nu reeds dat het om meer dan 35 onteigeningen zou kunnen gaan, dit bewijst dat het dossier ondoordacht is samengesteld en onvolledig is. Deze extra onteigeningen hebben ook een meerkost die niet is meegenomen t.o.v. de andere locaties. Er wordt zelfs voorgesteld om een hele woonblok te onteigenen, ook deze meerkost ontbreekt in het MKBA.	Uit het geïntegreerd onderzoek blijkt dat voor de realisatie van alternatief Visart er 35 onteigeningen moeten gebeuren. Die informatie is ingepast in het voorkeursbesluit. Vanuit het geïntegreerd onderzoek is er geen informatie beschikbaar om meer onteigeningen te doen. In functie van de verdere uitwerking van het gekozen alternatief zal in de uitwerkingsfase gedetailleerd onderzoek gebeuren.	

<p>22</p>	<p>Door de inplanting van een zeesluis op de locatie Visart komt er een zeesluis te midden van woonwijken te liggen. Dit houdt voor alle omliggende wijken (zowel Stationswijk, de Rederskaai, de visserswijk als het dorp) in dat er een grote toename is van vervuiling met fijn stof en roet. Schepen die stilliggen en veel moeten manoeuvreren, en die dan ook nog een keer aangestuurd worden door sleepboten, zorgen voor een zeer grote luchtvervuiling. De gezondheid van iedereen komt hierdoor in gedrang. Luchtvervuiling veroorzaakt allergieën, astma, hartproblemen, neurologische problemen, longkanker, tast bloedvaten en hersenen aan, ... zoals vermeld in de studies van de VMM.</p> <p>In tijden waarin steeds meer wordt aangedrongen om de uitstoot van fijn stof en roet terug te dringen, zeker voor wat woonwijken en schoolbuurten betreft, is een dergelijke keuze totaal onverantwoord. Gelet op de overwegende windrichting aan de kust zullen vooral de wijken ten oosten van de zeesluis hiervan zware hinder ondervinden. Er zijn in het dorp twee scholen gevestigd waar veel kinderen dagdagelijks verblijven, alsook een kindercrèche. De longen van kinderen zijn bijzonder gevoelig voor de effecten van luchtvervuiling. Permanente blootstelling aan zelfs lage dosissen beperken de ontwikkeling van de longen van opgroeiende kinderen (cfr. VMM, serv.be: fijn stof en transport in Vlaanderen punt 3, Gezondheidseffecten).</p>	<p>De strategische milieubeoordeling bevestigt op p. 353 en 354 de negatieve effecten inzake luchtkwaliteit van het Visartalternatief en de impact daarvan op gezondheid.</p> <p>Het actieprogramma voorziet in de opmaak van een leefbaarheidsplan in de uitwerkingsfase, dit in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten en de bewoners (dit omvat o.a. bufferende maatregelen om de hinder te beperken). Met de bevoegde diensten wordt in de uitwerkingsfase nagegaan welke aanbevelingen mogelijk zijn om brongericht de luchtemissies van schepen te beperken.</p> <p>De strategische milieubeoordeling gaat in detail in op de discipline gezondheid (p. 283 e.v.). Op p. 287 worden de verschillende gevoelige functies opgesomd: kinderdagverblijven, kleuterscholen, basisscholen, secundaire scholen, ... Op p. 291-292 wordt de methodologie besproken hoe lucht en geluid inwerken op gezondheid, evenals de gevolgen voor de mens. Op p. 315 wordt de hinder tijdens de werken beschreven. Op p. 301 wordt de impact op kwetsbare en gevoelige functies beschreven, met focus op ruimtelijke aspecten. In deel 8.8.4.4 (p. 314 e.v.) gaat het over hindereffecten en gezondheidsrisico's, zowel tijdens de bouw- als in de exploitatiefase. Er wordt hierbij rekening gehouden met lucht, geluid, zettingen en psychosomatische effecten. Op p. 320 wordt geluidshinder beoordeeld, zowel voor weg, spoor als scheepvaart. Er wordt ingeschat dat de schepen in de Visartsluis tot extra geluidsemisatie zullen leiden, maar er is tevens het positief effect (geluidsvermindering) omwille van de aanleg van de Nx in tunnel. Op p. 322 e.v. gaat het over luchtkwaliteit, met focus op weg en scheepvaart. De beoordeling luidt als volgt voor Visart: "sterke toename van luchtverontreiniging" en bijgevolg een aanzienlijk negatief effect. Er wordt verwezen naar de milderende maatregelen van de discipline lucht om hieraan te verhelpen. In die discipline gaat het dan o.m. om de tunnelmonden zo ver mogelijk van kwetsbare zones in te planten en om strenge eisen te stellen ivm brandstofverbruik in de haven.</p> <p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze in de strategische milieubeoordeling beschreven negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. In het ontwerp voorkeursbesluit bij de afweging van de verschillende alternatieven werd het volgende opgenomen: "Verder zullen voor een alternatief Visart de nodige maatregelen genomen moeten worden ingevolge de emissies van schepen in de sluis. Deze punten vergen de nodige aandacht maar zijn niet van die aard dat een alternatief Visart onmogelijk wordt." In de projectdefinitie van het project voor de uitwerkingsfase (p. 10) wordt in het ontwerp voorkeursbesluit melding gemaakt van bufferende maatregelen om de hinder van het project zo veel als mogelijk te beperken of te mitigeren. Eveneens wordt in de projectdefinitie opgenomen dat de nodige acties voor de leefbaarheid van de bewoners worden genomen. Op p. 11 van het ontwerp van voorkeursbesluit staat het heel duidelijk omschreven: "de implementatie en realisatie van alle bufferende en mitigerende maatregelen die een gevolg zijn van het project worden opgenomen binnen het project". Het project is dus niet louter de bouw van een infrastructuur, maar eveneens een gehele set van maatregelen om deze infrastructuur in te passen in zijn omgeving. In het actieprogramma wordt dit meer in detail als volgt geformuleerd: "In de uitwerkingsfase wordt in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten en de bewoners een</p>	
	<p>Er zal extra zwaveluitstoot zijn, zijn daar al metingen voor gedaan?</p>		
	<p>De in- en uitvaarroute van de sluis zullen vlakbij woonzones komen te liggen waardoor er geen bufferende maatregelen mogelijk zijn. Ook het beperken van de fijne stof emissies door de schepen in de nabije toekomst is een onmogelijk te realiseren maatregel vooraf de indienst name van de sluis.</p>		

		leefbaarheidsplan opgesteld (dit omvat o.a. bufferende maatregelen om de hinder te beperken). Met de bevoegde diensten wordt in de uitwerkingsfase nagegaan welke aanbevelingen mogelijk zijn om brongericht de luchtemissies van schepen te beperken.”.	
23	<p>Er zal in alle wijken overlast zijn door laag frequentiegeluid en trillingen tijdens de bouwfase en de gebruiksfase. Dit zal leiden tot gezondheidsklachten.</p> <p>Het doorvaren aan beide zijden van het dorp en aan één zijde van de stationswijk zorgt voor een constante en aangehouden geluidshinder. De draaiende motoren van schepen zullen aanleiding geven tot aanzienlijke geluidshinder.</p> <p>De gevolgen van ‘geluidsvervuiling’ zijn sluipend en ondermijnd voor de gezondheid: slaapverstoring, hypertensie, concentratieproblemen, leerstoornissen en versnelde cognitieve achteruitgang bij ouderen,... (cfr VMM).</p> <p>Er zal nachtelijke lawaaihinder zijn door schepen die in de sluis liggen te wachten.</p>	<p>In de disciplines "geluid en trillingen" en "gezondheid" van de strategische milieubeoordeling wordt dit bevestigd.</p> <p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.</p>	
24	De visuele hinder zal er tijdens de bouwfase vooral uit bestaan dat vanuit alle hoeken de werf zichtbaar zal zijn.	Effecten die enkel tijdelijk tijdens de aanlegfase optreden, wegen in veel mindere mate op het strategisch niveau (en worden beschouwd als niet-sturend voor verdere projectvorming) dan permanente effecten tijdens exploitatiefase of door aanwezigheid van nieuwe infrastructuur (sluis, wegenis, ...). Hierbij wordt gedacht aan effecten m.b.t. tijdelijke wegomleggingen, tijdelijke emissies naar lucht en water bij de bouwwerkzaamheden, tijdelijke (rust)verstoring ten aanzien van kwetsbare habitats/soorten en gebieden, tijdelijke visuele hinder, etc. In de uitwerkingsfase zal de werfsituatie in detail bestudeerd worden.	
25	<p>Na de bouwfase zal men vanuit het dorp constant geconfronteerd worden met schepen die door de sluisen varen. Dat is een weinig aantrekkelijk vooruitzicht en uitzicht.</p> <p>Het constant zichtbaar zijn van grote zeeschepen in een woonwijk zorgt voor een zeer onaantrekkelijke woonomgeving met een zeer nefaste weerslag op de waarde van de onroerende goederen</p>	<p>In de strategische milieubeoordeling wordt de visuele hinder meegenomen bij de beoordeling van de impact op de belevingswaarde.</p> <p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.</p>	
26	<p>Het Luchtbeleidsplan 2030 van de Vlaamse overheid wil de luchtverontreiniging terugdringen. Met de keuze voor het alternatief Visart zal de luchtverontreiniging echter sterk groeien.</p> <p>Dit luchtbeleidsplan staat in schril contrast met de doelstelling van het kabinet Weyts om een bijkomende sluis middenin een woongebied te plaatsen met als gevolg extra luchtvervuiling, bijkomend aan de reeds bestaande en gemeten resultaten. Blijkbaar is dit complex project niet getoetst aan de doelstelling van het beleidsplan.</p>	Het luchtbeleidsplan 2030 is nog niet definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering, een ontwerp heeft wel reeds in openbaar onderzoek gelegen. Het MER heeft grondig onderzoek gedaan naar de effecten inzake lucht en een aantal milderende maatregelen voorgesteld. Het is nog niet mogelijk deze milderende maatregelen te toetsen aan het te verwachten definitief Luchtbeleidsplan 2030.	

27 Inzake de emissies van de scheepvaart zijn geen milderende maatregelen mogelijk:

- Internationale normen regelen het brandstofgebruik aan boord van zeeschepen evenals de constructievereisten voor de scheepsmotoren.
- Het is algemeen gekend dat de huidige scheepsemissies tientallen tot honderden keren meer vervuilen dan het wegverkeer.
- Internationale verstrenging van de regels zullen in de toekomst een positief effect hebben maar dit geldt voornamelijk voor de nieuwbouwschepen en in mindere mate voor de schepen die nu reeds in de vaart zijn en nog een 20tal jaar zullen in gebruik blijven. Een directe verbetering in de luchtkwaliteit van scheepsemissies is niet realistisch.
- In het S-MER rapport wordt inzake scheepsemissies enkel NOx en fijn stof meegenomen, de vervuiling door SOx ontbreekt. Enkel de federale overheid Mobiliteit en Vervoer, dienst scheepvaartcontrole voert inspecties uit op de gebruikte brandstof aan boord van zeeschepen, hierbij wordt het zwavelgehalte getoetst aan de normen, zijnde 0,1% massa. Wat de NOx uitstoot betreft dienen scheepsmotoren te voldoen aan specifieke normen; dit is enkel een controle van documenten aan boord.
- Er wordt ook verwezen naar de regelgeving inzake normen voor scheepsmotoren (TIER III), wereldwijd voldoet slechts 2% van de scheepvaart aan deze norm. Deze info is dus eigenlijk niet relevant en houdt de aandacht af van het huidige werkelijke probleem van de scheepsemissies nu anno 2019.
- Het voorkeursbesluit vermeldt als actie inzake de nefaste invloed van de scheepsemissies het volgende :“met de bevoegde diensten wordt in de uitwerkingsfase nagegaan welke aanbevelingen mogelijk zijn om brongericht de luchtmissies van schepen te beperken”.

1. Dit had reeds moeten zijn doorgenomen en geactualiseerd op het moment van het openbaar onderzoek. Essentiële informatie wordt mij hierbij onthouden.
2. Deze actie is dus nietszeggend en is zeker geen milderende maatregel. Er zullen meer en grotere schepen met extra sleepboten een langere vaartijd nodig hebben om via de Visart locatie naar de achterhaven te varen met als resultaat: extra uitstoot, extra lawaaihinder, extra kosten ...
3. aanbevelingen om luchtmissies te beperken, zijn niet afdwingbaar. De scheepvaart wordt geregeld dmv Internationale normen (zie IMO en Marpol annex VI-specifiek voor emissies). Hoe zullen die aanbevelingen verkondigd worden en op welk niveau? Dit is volledig van de pot gerukt en zie ik aan als bladvulling om nogmaals wat mist te kunnen spuwen over dit risicovol probleem goed wetende dat hiervoor onmiddellijk geen oplossingen zijn.

De discipline lucht is onderzocht in het MER. Een belangrijk deel van de emissies is afkomstig van scheepvaart, dit geldt voor alle alternatieven. Het klopt dat oplossingen om deze emissies te reduceren zich situeren op een internationaal niveau. De Vlaamse Regering heeft bijgevolg weinig tot geen instrumenten voorhanden om deze te milderen.

De luchtmissies in de woonwijken worden bepaald door meerdere factoren, zoals becijferd in het MER. Naast de scheepvaartemissies is het autoverkeer een belangrijke bron van luchtmissies. Door de keuze van de Vlaamse regering om de Nx in tunnel onder de Visartsluis aan te leggen, die deel uitmaakt van de realisatie van het ganse project, wordt tegelijk een aanzienlijke reductie van luchtmissies bereikt.

De aanbeveling uit het MER m.b.t. het projectniveau werd opgenomen in het voorkeursbesluit: "Scheepvaart - Brandstofgebruik in havens: strenge eisen stellen i.v.m. brandstofgebruik van schepen in de haven".

De methodiek van de discipline lucht is vastgelegd in de alternatievenonderzoeksnota. Vervuiling door SOx werd in de AON niet als te onderzoeken parameter beschouwd. De AON heeft in publieke raadpleging gelegen en werd voor advies voorgelegd. Het MER werd goedgekeurd door het team MER, dat de toets heeft gedaan of het onderzoek in overeenstemming was met de methodologie beschreven in de AON en de richtlijnen van het team MER.

Ontwerp van voorkeursbesluit - leefbaarheid

28	<p>Door de voorgestelde inplanting van de zeesluis wordt het dorp blijvend verdeeld. Het dorp wordt afgescheiden van de stationswijk en van de strandwijk zodat er geen directe verbinding meer mogelijk is. Het dorp geraakt gekneld tussen twee zeesluizen en kan alleen nog via bruggen bereikt worden. Eigenlijk wordt van het dorp een eiland gemaakt met zeer moeilijke en fluctuerend toegang.</p> <p>De verdeling zal een zeer grote impact hebben op de leefbaarheid van alle wijken. Zo zijn de scholen, de supermarkten, ... gelegen in het dorp. Het zal voor kinderen uit de Strandwijk en uit de Stationswijk moeilijker worden om de scholen op een veilige manier te bereiken. Het zal voor ouderen en minder-mobielen moeilijker worden om inkopen te doen, naar de bank te gaan, ... Door het scheiden van de wijken en de manier waarop die scheiding gebeurt is de kans groot dat bewoners zich niet meer te voet of met de fiets kunnen verplaatsen voor dagelijkse zaken omdat ze, zeker tijdens de periode van de werken, naar Blankenberge of naar Heist zullen moeten om boodschappen te doen, verzorging te krijgen, ... Die verplaatsingen zullen veelal met de auto worden gedaan wat aanleiding zal geven tot een opbouw van nog meer fijn stof en nog meer roetuitstoot.</p> <p>Er zal een moeilijker bereikbaarheid zijn voor artsen, verpleegkundigen, zorgverstrekkers, personenverzorging, diensten aan huis wat in veel gevallen, en vooral voor hulpbehoevende inwoners, een verminderde zelfstandigheid zal impliceren. Deze mensen dreigen in een situatie terecht te komen waarin ze bijvoorbeeld niet meer thuis kunnen wonen omdat ze, zelfs met persoonsalarm, niet meer tijdig kunnen bereikt worden bij een noodgeval.</p> <p>De scholen zullen minder vlot bereikbaar zijn. De veiligheid van de mobiliteit voor kinderen en scholieren komt in het gedrang waardoor ouders eerder geneigd zullen zijn om hun kinderen naar scholen buiten Zeebrugge te sturen. Dat zou dan weer tot jobverlies voor leerkrachten leiden en tot het verlies in winkels en handels die inkomsten halen uit de aanwezigheid van de scholen.</p>	<p>De strategische milieubeoordeling beschrijft de barrièrevorming zowel qua mobiliteit als ruimtelijk.</p> <p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. De bestaande actie in het actieprogramma wordt verder verduidelijkt.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt een specifiek participatieproces opgestart om, samen met de stad Brugge, een actieplan op te stellen. Hiervoor zal ontwerpend onderzoek gebeuren. Binnen deze actie zal ook specifiek aandacht besteed worden aan de zachte mobiliteit.</p>
29	<p>Volgens de revitaliseringsstudie uitgevoerd in opdracht van stad Brugge is het van essentieel belang dat de wijken naar elkaar toe groeien om de leefbaarheid van Zeebrugge te herstellen en te verhogen. Bij deze inplanting van de sluis is het niet mogelijk om tot een dergelijke evolutie te komen, integendeel.</p> <p>Zeebrugge zal een tweede Doel worden, alle bewoners zullen weggaan.</p> <p>Het bouwen van een nieuwe sluis op de plaats van de bestaande Visart sluis zal onverlast op alle niveaus geven. De gevolgen zullen niet te overzien zijn voor iedereen die bewoner is van Zeebrugge.</p>	<p>De revitaliseringsstudie stelt dat de barrièrewerking tussen Zeebrugge-station en Zeebrugge-dorp blijft bestaan. In het actieprogramma van het ontwerp van voorkeursbesluit wordt dit meer in detail als volgt geformuleerd: "In de uitwerkingsfase wordt in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten en de bewoners een leefbaarheidsplan opgesteld (dit omvat o.a. bufferende maatregelen om de hinder te beperken)."</p> <p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.</p>	
30	<p>Tijdens de bouwfase wordt alle verkeer (lokaal, doorgaand, werfverkeer,...) vermengd wat voor de inwoners tot een onleefbare situatie zal leiden, niet alleen naar luchtkwaliteit maar ook naar veiligheid en geluidsoverlast, visuele overlast en parkeeroverlast.</p> <p>Voor de inwoners wordt de situatie gedurende de hele bouwfase onleefbaar met gevolgen voor de gezondheid van alle betrokkenen.</p> <p>De bedrijven maken zich ongerust over de bereikbaarheid tijdens de werffase.</p>	<p>In het ontwerp van voorkeursbesluit is de opmaak van een minder hinder plan opgenomen, als actie voor de uitwerkingsfase. De doelstelling van dit minder hinder plan bestaat er o.a. in om de verschillende verkeersstromen maximaal te scheiden en om de bedrijven/bedrijvigheid maximaal bereikbaar te houden.</p>	

31	<p>De vraag blijft zich stellen hoe groot het risico op scheuren en verzakkingen is bij het bouwen van de zeesluis. In de jaren 70 en 80 ondervonden grote delen van het dorp dergelijke hinder bij het bouwen van de Vandammesluis en de aanleg van de achterhaven, wat voor de bewoners veel stress en ongezonde, gevaarlijke woonsituaties met zich heeft meegebracht.</p> <p>Tijdens de bouwfase zal er door trillingen en door bemalingen een zeer groot risico zijn tot schade door grondverzet, zeker in de stationswijk. Maar ook het dorp en de havenwijk dreigen hierdoor schade op te lopen.</p> <p>Ik stel mij vragen bij de bouwtechnieken die zullen gebruikt worden om schade aan huizen in de omgeving van de werken te voorkomen. Ik wens mijn huis niet aan dit risico vrij te stellen en ik kan geen vrede nemen met een belofte van het projectteam dat dit risico verder onderzocht zal worden in de uitwerkingsfase.</p> <p>Verder vind ik het maatschappelijke onverantwoord om dit risico te laten dekken door de Allrisk Insurance van de toekomstige aannemer.</p>	<p>In de strategische milieubeoordeling werden binnen de discipline bodem de effecten van mogelijke zettingen (= wijziging bodemstabiliteit) op de omliggende bewoning en industrie en wijziging bodemgebruik/bodeminnname bestudeerd. Verschillen ten aanzien van de beoordeling van het effect bodemzetting tussen de alternatieven zijn enkel van toepassing indien er voor de uitvoeringswijze met retourbemaling gekozen wordt. Bij de andere uitvoeringswijzen is er geen onderscheidend effect tussen de alternatieven. Het toepassen van één van de uitvoeringswijzen om het effect van bemalingen te reduceren is een expliciet uitgangspunt van het project.</p> <p>In het actieprogramma zal een bijkomende actie opgenomen worden om hieraan tegemoet te komen.</p>	<p>In eerste instantie is het belangrijk om een plaatsbeschrijving van de woningen te maken voorafgaand aan de start van de werken. Dergelijke verplichting zal in de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de aannemer ook opgelegd worden aan de aannemer. Daarenboven zal de overeenkomst bepalingen omtrent verzekeringen bevatten, zodat er dekking is voor schade die veroorzaakt is door de werken, en om de aannemer in dat geval de schade te laten vergoeden.</p>
32	<p>Wij stellen vast dat in het voorstel voor de nieuwe sluis er een visie is voor het verkeer en de toegankelijkheid van de haven en het openbaar vervoer. Gezien dit toch naar de toekomst toe waarschijnlijk voor een periode zal zijn die onze kinderen en kleinkinderen nog zal overtreffen, vind ik het niet gepast dat de omgeving niet is opgenomen in dit voorstel. Het is niet de normale werkwijze om van een woonblok een stuk af te breken en de rest van de huizen verweesd achter te laten, met alle gevolgen van dien.</p> <p>Zou het niet logischer zijn dat men een totaalvisie hanteert, ook naar de bewoning toe. Het gedeelte vanaf de Kapitein Fryattstraat tot de Azorenstraat bevat de meeste huizen die indertijd gebouwd werden in functie van de toenmalige Visartsluis. Toen was er wel een visie naar bewoning toe.</p> <p>Waarom de werfzone niet uitbreiden en op de vrijgekomen plaats een nieuwe invulling creëren?</p>	<p>In de afweging van het voorkeursalternatief spelen verschillende criteria. In het ontwerp voorkeursbesluit, meer bepaald in de projectdefinitie van het project voor de uitwerkingsfase (p. 10), wordt melding gemaakt van bufferende maatregelen om de hinder van het project zo veel als mogelijk te beperken of te mitigeren. Eveneens wordt in de projectdefinitie opgenomen dat de nodige acties voor de leefbaarheid van de bewoners worden genomen. Op p. 11 van het ontwerp van voorkeursbesluit staat het heel duidelijk omschreven: "de implementatie en realisatie van alle bufferende en mitigerende maatregelen die een gevolg zijn van het project worden opgenomen binnen het project".</p> <p>In het ontwerp van voorkeursbesluit staat onder 7.2. Vervolgstappen een actie ingeschreven die hieraan tegemoet komt: "Voorts wordt detailonderzoek opgestart, om na te gaan welke bufferende maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van het project, teneinde de mogelijke hinder van de sluis tot een minimum te beperken. Uit dit onderzoek zal moeten blijken wat de perimeter en vorm van deze buffer dient te zijn, opdat er voldoende afscherming zou zijn tussen de sluis en de omliggende omgeving. De vaststelling in een projectbesluit van de perimeter van deze buffer zal bepalen wat de mogelijke impact is op woningen buiten het projectgebied."</p>	
33	<p>De werfzone in het voorkeursbesluit is niet duidelijk omschreven.</p>	<p>Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te wegen. In de uitwerkingsfase zullen de effecten in beeld gebracht worden tot op het projectniveau.</p> <p>Het voorkeursbesluit heeft tot doel een afweging te maken tussen verschillende locaties voor de nieuwe zeesluis. In het geïntegreerd onderzoek zijn we uitgegaan van een projectgebied waarin zowel de infrastructuur als de werfzone deel van uitmaken. Er is gekozen om deze zone maximaal aan te duiden zodat een worst-case-analyse kon gebeuren in het geïntegreerd onderzoek.</p>	
34	<p>Hoe wordt het werfverkeer georganiseerd? Zal dit dag en nacht gebeuren? Een goede nachtrust is belangrijk en noodzakelijk voor de gezondheid van de bewoners.</p>	<p>Dit is onderwerp van de uitwerkingsfase. Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op een strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te kunnen wegen. In de uitwerkingsfase zullen de effecten in beeld gebracht worden tot op het projectniveau. Het is pas op dat ogenblik dat er meer definitieve uitspraken kunnen gedaan worden over de inzet en effectiviteit van milderende maatregelen en/of andere acties. Artikel 10 van het decreet complexe projecten</p>	

		formuleert het als volgt: "Het ontwerp van MER houdt rekening met het detailleringsniveau van het te nemen voorkeursbesluit." Het voorkeursbesluit legt de focus op de afweging tussen de verschillende alternatieven en motiveert de keuze voor het voorkeursalternatief.	
35	Welke omleidingen worden voorzien om de verbinding van tram, trein en auto met Zeebrugge-Brugge-Blankenberge te garanderen?	Dit is onderwerp van de uitwerkingsfase. Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op een strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te kunnen wegen. In de uitwerkingsfase zullen de effecten in beeld gebracht worden tot op het projectniveau. Het is pas op dat ogenblik dat er meer definitieve uitspraken kunnen gedaan worden over de inzet en effectiviteit van milderende maatregelen en/of andere acties. Artikel 10 van het decreet complexe projecten formuleert het als volgt: "Het ontwerp van MER houdt rekening met het detailleringsniveau van het te nemen voorkeursbesluit." Het voorkeursbesluit legt de focus op de afweging tussen de verschillende alternatieven en motiveert de keuze voor het voorkeursalternatief.	
36	Welke voorzieningen worden ingepland naar de toekomst om het geluid-trillingen en milieu impact?	Dit is onderwerp van de uitwerkingsfase.	
37	De NX tunnel is geldverspilling aangezien deze niet zal gebruikt worden.	De strategische milieubeoordeling toont de meerwaarde aan voor de woonomgeving om de NX in tunnel aan te leggen.	
38	De inplanting van een nieuwe sluis op de Visart-locatie is totaal in strijd met de zogenoemde "Betonstop" omdat leefbare kernen in hun bestaan gekrenkt worden.	De Vlaamse Regering heeft in 2018 de strategische visie van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen goedgekeurd. Onderdeel van deze strategische visie is het verminderen van het ruimtebeslag (in de media ook wel "betonstop" genoemd). De doelstelling is om in 2025 de toename van het ruimtebeslag te beperken, het project is hier niet in tegenspraak mee.	
39	In het huidig voorkeursbesluit zie ik dat ze gaan werken met ophaalbruggen. Reeds jaren lang zien we de nadelen daarvan, om de haverklap zijn deze stuk, is de wegbedekking versleten of ze worden geschilderd. Het is altijd iets wat enorme verkeersproblemen met zich meebrengt en vooral in het zomerseizoen ellenlange files, stilstaand verkeer in de dorpskern wat weer milieuhinder met zich meebrengt.	In de uitwerkingsfase wordt het project in detail uitgewerkt en uitgetekend. Hierbij zal de nodige aandacht gaan naar een efficiënte verkeersafwikkeling.	
40	Het is onbegrijpelijk dat na de reconversie van de vismijnsite nu een sluis middenin het dorp wordt gepland. Je kan niet eerst een reconversie en extra woonzone creëren op de oude vismijnsite en deze dan plat leggen met uitstoten van schepen. Ik verwijs hiervoor ook naar het dossier RUP Vissershaven waarbij extra woonblokken zijn ingekleurd net in de emissiezone van de scheepvaart. Dit is onbehoorlijk bestuur.	Op p. 26 van het MER wordt het nog te beslissen RUP Vissershaven opgenomen. In het onderzoek is dus rekening gehouden met deze ontwikkelingen.	

Ontwerp van voorkeursbesluit - horeca/toerisme/lokale economie

41	De jachthaven en de strandwijk zullen moeilijker met mekaar te verbinden zijn wat het toerisme zeker niet ten goede komt. Ook de winkels aan de oude vismijnsite zullen hieronder leiden en minder klanten krijgen. Voor het toerisme is de inplanting van de nieuwe zeesluis zonder meer nefast. Door het feit dat er geen automatische doorstroming meer is naar de strandwijk vanuit het dorp en de jachthaven en omgekeerd gaan veel kansen voor de ontwikkeling van het toerisme verloren.	In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
----	---	--	--

42	<p>De jachthaven wordt stukken minder aantrekkelijk. Op heden heeft de jachthaven van Zeebrugge als grote troef dat de jachten bij het in- en uitvaren niet door sluisen moeten varen en dus geen wachttijden kennen. Door de inplanting van een zeesluis bij Visart verandert de hele situatie. De jachten zullen, telkens een boot door de sluis moet, moeten wachten. Dat maakt de jachthaven van Zeebrugge veel minder aantrekkelijk voor eigenaars en verhuurders van jachten en het zal ook het aantal bezoekers per jaar sterk doen dalen. Er rekening mee houdende dat er nog maar recent een zeer grote investering gebeurde voor het aanleggen van een nieuwe jachthaven voor BZYC is een dergelijke keuze totaal onverantwoord. De jachthaven zal ook merkkelijk kleiner worden, wat toch vragen oproept bij eerdere investeringen die werden gedaan in het kader van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor jachten waaraan ook door de jachtclubs zelf investeringen en tewerkstelling werd gekoppeld.</p> <p>Kiezen voor de optie Visart op huidige locatie is de doodsteek voor de jachthaven. Met het dempen van de huidige ingang dient een nieuwe doorgang gemaakt op het einde van de Rederskaai richting Marine waardoor de helft van het volume van het bosje (recreatieve groenzone) verloren zou gaan. Daarenboven heeft de Vlaamse regering net op deze plaats, met de bouw van een stormmuur, 1,9 miljoen € belastinggeld geïnvesteerd ? Verder is het ook zo dat de passage van grote schepen de doortocht van en naar de jachthaven gaat stremmen. Wachttijden zouden tot 2 uur kunnen oplopen !</p> <p>Gedurende de bouwfase is een samengaan van een jachthaven met een aanpalende bouwwerf van een zeesluis onleefbaar. Ook na de afwerking zorgt de nieuwe sluis voor een veel lagere toegankelijkheid van de jachthaven, waardoor er geen nieuwe ligplaatshouders zullen terugkeren. Daardoor verliest de wijk zijn aantrekkingskracht, en verliest RBSC zijn inkomsten. Daardoor zal RBSC ook niet langer beschikken over de nodige middelen voor het financieren van de jeugdtopsportwerking.</p>	<p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. De bestaande actie m.b.t. de toegang tot de jachthaven zal verduidelijkt worden.</p>	<p>De bestaande actie m.b.t. de toegang tot de jachthaven wordt aangevuld. Ook de aanloop naar de jachthaven en de interferentie met het scheepvaartverkeer wordt hieronder verstaan, ook voor de periode van de bouwfase.</p>
43	<p>De impact op de lokale economie mag niet onderschat worden. Een groot aantal lokale en traditionele bedrijven, die al heel lang actief zijn in Zeebrugge en die een traditionele en duurzame tewerkstelling garanderen dreigen te moeten verhuizen of te sluiten. Deze bedrijven hebben vaak heel specifieke activiteiten die niet of moeilijk te herlokalisieren zijn. Hierdoor dreigt niet alleen een hele hoop lokale tewerkstelling verloren te gaan maar ook een pak vakkenennis.</p>	<p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. Het actieprogramma voorziet in de opmaak van een begeleidingsplan/-traject voor de getroffen bedrijven.</p>	
44	<p>Op dit moment hebben veel handelaars (de lokale viswinkels, de lokale supermarkten, een aantal zaken aan de site oude vismijn en de restaurants in de havenwijk) veel cliënteel uit doorgaand verkeer op de as Knokke-De Panne. Door het onderbreken van die doorgang verdwijnt een pak van dat doorgaand verkeer en dreigen die handelszaken het merendeel van hun cliënteel te verliezen. Een aantal van die zaken draait op toerisme en zullen bijkomend nadeel ondervinden van de terugloop van het toerisme. In die sector alleen al dreigen bedrijfssluitingen en verlies van tewerkstelling.</p>	<p>Er is beleidsmatig reeds vroeger beslist om het doorgaand en lokaal verkeer te scheiden. In dit project wordt bijgevolg de NX ingepast, dit kan inderdaad gevolgen hebben voor handelszaken die leven van doorgaand verkeer.</p>	
45	<p>Het wordt moeilijker om de kapper te bereiken, om bij de boekhouder, de advocaat, de pedicure,... te gaan tijdens de bouwfase en door de verdeling ook na de bouwfase. Ook die ondernemers zullen schade ondervinden en verlies van inkomsten en cliënteel hebben door de moeilijke bereikbaarheid. Diensten voor thuisverpleging en thuiszorg zullen moeilijker de klanten kunnen bereiken en</p>	<p>De strategische milieubeoordeling beschrijft de barrièrevorming zowel qua mobiliteit als ruimtelijk. In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.</p>	

	zullen veel grotere kosten hebben om die klanten te bereiken (veeluldig omrijden, stil staan,...).		
46	Een aantal specifieke familiebedrijven zal worden onteigend en niet meer kunnen gehuisvest worden op een plaats waar ze hun handel nu drijven. Dat is zo voor een aantal bedrijven die specifiek met de jachthaven verbonden zijn en die zullen onteigend worden. Die kunnen op geen andere locatie worden gehuisvest aangezien zij specifiek verbonden zijn met het leveren van ad hoc diensten aan eigenaars en bezitters van jachten. Zij kunnen die diensten op geen enkele andere locatie leveren. Het gaat om gereputeerde bedrijven en ondernemer met gevestigde familiebedrijven die hierdoor totaal ontmanteld zullen worden en waarvan alle specifieke vakkennis, waarop vaak vanuit het buitenland en zelfs door de federale overheid, beroep op wordt gedaan, verloren gaat.	In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In het actieprogramma werd dan ook volgende actie opgenomen: "Ook voor de getroffen bedrijven zal een begeleidingsplan/-traject opgestart worden."	
47	In het kader van het Kustactieplan II uitgevoerd tussen 2001 en 2006 werd de site rond de Oude Vismijn Zeebrugge verder uitgebouwd als toeristische aantrekkingspool, naast de bestaande woonfunctie. Het openbaar domein werd opgewaardeerd door het voorzien van een aantal wandelpromenades, groenzones, een verkeersluw gebied, aanlegsteigers etc. Verder stelde het GRS concrete maatregelen en acties voorop om de woonkwaliteit te verhogen en leefbaarheid te garanderen in de dorpen rond het havengebied. Concrete maatregelen waren: herinrichten van de Kustlaan, revalorisatie Oude Vismijnkwartier, bufferen van de woongebieden, het ontwikkelen van een samenhangend lokaal verkeers- en fietsnetwerk en het herinrichten van de doortocht N31 en Kustlaan N34a. De belangrijkste doelstelling was het verhogen van de leefkwaliteit voor de huidige en toekomstige inwoners van Zeebrugge (Vissershaven en Dorp), het economisch interessant maken van het gebied voor handel en horeca en het opliften van de toeristische aantrekkingskracht van de ligging langs de kust. De reconversie van de Oude Vismijnsite was hierbij een belangrijke ingreep. De impactzone van de nieuwe sluis op deze locatie valt inderdaad binnen de Oude Vismijnsite.	In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
48	Visart op huidige locatie is nefast voor de kleine lokale zelfstandigen : 10 jaar lang worden dorp en jachthaven afgesneden van de buitenwereld. Bij het alternatief Verbindingsdok is dit geenszins het geval.	In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
49	De zeescouts (die nu in de achterhaven zit) zal niet meer kunnen functioneren door de passage van grote schepen.	De zeescouts heeft dezelfde mogelijkheden tot inspraak gehad als alle andere betrokkenen. In de uitwerkingsfase wordt in detail onderzocht hoe met de verschillende functies in de omgeving wordt omgegaan.	
50	Het is voor mijn essentieel dat RBSC de mogelijkheid blijft behouden om een loods annex nieuw sanitair kan bouwen op de recent aangelegde kaaiconstructie.	In de besluitvorming is rekening gehouden met de effecten op het functioneren van de jachtclubs. Hiervoor wordt o.a. verwezen naar "4.3. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase" waarin volgend element werd opgenomen: "de nodige acties zullen worden genomen t.b.v. de leefbaarheid van bewoners, KMO's, gebruikers (o.a. de jachtclubs), ... in het gebied (zie ook deel 5)". Daarnaast wordt onder "5.2. Acties vanuit de consultaties" volgende actie opgenomen: "De jachtclubs en KMO's zullen geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase en er zal gestreefd worden naar een minimale impact (zowel in de bouwfase als in de definitieve situatie)."	

51	<p>Hoewel het op vandaag duidelijk is dat een aantal bedrijventerreinen, waaronder het terrein van bezwaarindiener aanzienlijke gevolgen zullen ondervinden van/zullen moeten verdwijnen voor de realisatie van het complex project, stelt bezwaarindiener vast dat het ontwerp van voorkeursbesluit geen enkele concrete maatregel of zelfs nog maar een (aanzet tot) actieprogramma (lees: plan van aanpak) om over te gaan tot een daadwerkelijke herlokalisatie van deze bedrijven.</p> <p>De algemene 'maatregelen', zoals geformuleerd in het ontwerp van voorkeursbesluit, volstaan geenszins als oplossing(skader) voor de getroffen bedrijven. Er wordt namelijk met geen woord gerept over enig overleg, concrete oplossingen op maatregelen voor de getroffen bedrijven, laat staan een planmatige aanpak. Elke milderende maatregel of actie voor de getroffen bedrijven ontbreekt.</p> <p>Dit geldt des te meer nu het ontwerp van voorkeursbesluit wél een vervolgtraject bepaalt voor de getroffen woningen, waarvan op dit ogenblik reeds vaststaat dat zij zullen moeten verdwijnen voor de realisatie van het project.</p> <p>Bezwaarindiener ziet niet in waarom enkel voor de getroffen woningen een vervolgtraject is bepaald, maar dit niet het geval is voor de getroffen bedrijven. Dit geldt des te meer nu het minimaliseren en, desgevallend, mitigeren van de blijvende impact op de bedrijfsvoering ingevolge het complex project als uitdrukkelijke randvoorwaarde is opgenomen in de startbeslissing.</p>	<p>Het actieprogramma voorziet reeds in de opmaak van een begeleidingsplan/-traject voor de getroffen bedrijven.</p> <p>Daarnaast zal het voorkeursbesluit aangevuld worden met het voorstel van flankerende maatregelen uit het bezwaarschrift.</p>	<p>Het voorkeursbesluit zal aangevuld worden onder 7.2. Vervolgstappen.</p>
	<p>De vraag om duidelijkheid te scheppen voor bedrijven die geheel of gedeeltelijk zullen onteigend worden.</p>		
52	<p>Er is een totaal gebrek aan onderzoek naar de impact op de bestaande bedrijven.</p>	<p>In de MKBA werd de impact op bestaande bedrijven wel degelijk onderzocht. Dit weliswaar op een strategisch niveau door middel van de waardebeoordeling van de vastgoedkosten van industrie (zie 7.3.2).</p>	
53	<p>De impact op het bedrijf Gardec (en andere bedrijven die zullen moeten wijken voor de sluis) is niet meegenomen in de keuze van het alternatievenonderzoek.</p>	<p>De conclusies van de MKBA zijn meegenomen in de afweging van de alternatieven. Het klopt dat dit niet is meegenomen tot op individueel bedrijfsniveau. De onderzoeksfase is namelijk een afweging van de alternatieven op strategisch niveau.</p>	
54	<p>De timing van de uitwerkingsfase is te kort om de bedrijven te herlocaliseren.</p>	<p>In de uitwerkingsfase wordt de fasering en timing van het project nader bekeken. De realisatie van het project zal o.a. afgestemd worden op de herlokalisatie van de getroffen bedrijven.</p>	<p>Het voorkeursbesluit zal aangevuld worden onder 7.2. Vervolgstappen.</p>
55	<p>Er is geen grondige consultatie gebeurd van de getroffen bedrijven.</p>	<p>De bedrijven hebben dezelfde mogelijkheden tot inspraak gehad als alle andere betrokkenen.</p>	
56	<p>De impact op het functioneren van de bedrijven is niet meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.</p>	<p>De impact is wel degelijk meegenomen, zowel in het geïntegreerd onderzoek als in de besluitvorming. Dit weliswaar op strategisch niveau. Dit zal verduidelijkt worden in het voorkeursbesluit en de synthesesnota.</p>	<p>Dit wordt verduidelijkt in de motivatie van het voorkeursbesluit en de synthesesnota.</p>
57	<p>De visserijsector beschikt momenteel over 750m aaneengesloten kades. Deze moet ten allen tijde integraal ter beschikking zijn van de cluster en ten allen tijde bruikbaar zijn.</p>	<p>In de uitwerkingsfase zal dit nader bekeken worden in nauw overleg met de sector</p>	
58	<p>Vraag van de visserijcluster om de werken voor de aanpassing van de kaaimuren aldaar vanop het water uit te voeren.</p>	<p>In de uitwerkingsfase zal dit nader bekeken worden in nauw overleg met de sector</p>	
59	<p>Vraag van de visserijcluster om de diepgang van het dok ten allen tijde te garanderen.T.b.v. de bereikbaarheid van de visserijcluster wordt gevraagd om de nieuw aan te leggen brug tussen Koffieweg en Verschaeveweg publiek toegankelijk te maken.</p>	<p>In de uitwerkingsfase zal dit nader bekeken worden in nauw overleg met de sector</p>	

60	Er is nog geen uitsluitel over de bouwwijze van de tunnel. Dit kan een belangrijke impact hebben op het al dan niet onteigenen van bedrijven.	In de uitwerkingsfase zal dit verder uitgewerkt worden.	
61	Het is belangrijk voor de bedrijven die onteigend worden dat zij correct vergoed worden zodat zij hun bedrijfsvoering kunnen bestendigen.	De regelgeving voorziet dat de onteigende in staat wordt gesteld zijn patrimonium te herstellen door de verwerving van een onroerend goed van dezelfde waarde. Bepalend is na te gaan wat de onteigende ontnomen wordt en hem daarvoor te vergoeden. De onteigende heeft recht op de geldelijke tegenwaarde van alle rechten en voordelen die hem ontnomen worden en van elke schade en elk nadeel die de onteigening hem berokkent. De vergoeding heeft tot voorwerp een som geld die het geleden verlies compenseert. Het actieprogramma voorziet in de opmaak van een begeleidingsplan ter begeleiding van deze herlocalisatie.	

Ontwerp van voorkeursbesluit - patrimonium

62	Voor nagenoeg alle wijken in Zeebrugge zal een belangrijke algemene waardedaling van de onroerende de goederen zich voltrekken. Dit zal zeker het geval zijn voor de stationswijk waar een aantal onroerende goederen zullen onteigend worden, een aantal onroerende goederen in werfzone terecht zullen komen en een groot aantal onroerende goederen grote hinder zullen ondervinden van de werken. Deze eigendommen zullen niet of nauwelijks verkoopbaar zijn. Ook voor het dorp zelf en de jachthavenbuurt dreigen ernstige waardeverminderingen. De voorgestelde onteigeningen zullen bovendien in zeer sterke mate de leefbaarheid, bewoonbaarheid en waarde van aanpalende goederen aantasten. Als ik moet verhuizen kan ik geen betaalbare woning vinden.	Voor woningen die onteigend worden gelden de principes van de onteigeningsvergoeding, voor woningen die niet onteigend worden wordt de eventuele waardevermeerdering of waardevermindering niet vergoed aangezien er in Vlaanderen geen regelgevend kader hiervoor bestaat.	
63	Om het voorgestelde project te kunnen uitvoeren werden 35 onteigeningen voorzien. Het is niet duidelijk of men hier spreekt van 35 percelen of van 35 eigenaars. Een aantal percelen zijn namelijk gebouwen in gedwongen mede-eigendom met diverse eigenaars zodat het aantal getroffen personen/gezinnen groter kan zijn dan 35.	In de strategische milieubeoordeling werden de onteigeningen in alle alternatieven op dezelfde manier begroot. Op dit strategisch niveau werd uitgegaan van de kadastrale gegevens. Aan deze dataset werd bij elk "kadastraal gebouw" een gebruik toegekend (zoals : woning, industrie, industrieel bijgebouw, school, monument, restaurant, ...) op basis van luchtfoto's, street-view, ... De kadastrale percelen die binnen de contour van de grondinname vallen, of doorsneden worden door de contour, werden aangeduid als "te onteigenen". Op basis van deze gegevens werd op strategisch niveau geen onderscheid gemaakt worden tussen een ééngezinwoning of een meergezinwoning. Bij het alternatief Visart – Nx in tunnel, vallen 35 kadastrale gebouwen met gebruik als woning binnen deze contour. Het gaat hier dus om 35 percelen. Het aantal getroffen gezinnen is op dit strategisch niveau niet bepaald.	Dit zal verduidelijkt worden in de strategische milieubeoordeling onder §8.8.4.1.
64	Uit deze onteigeningen volgt uiteraard dat de eigenaars zullen worden vergoed in het kader van de onteigeningen. Er is op heden niets voorzien voor de huurders van deze onroerende goederen die vaak al heel lang op dezelfde plaats wonen en die niet onmiddellijk kunnen voorzien in huisvesting binnen dezelfde gemeenschap en aan haalbare en duurzame voorwaarden. Ik moet verhuizen omdat mijn woning zal onteigend worden en ik zal als huurder moeilijk een soortgelijke woning vinden aan dezelfde voorwaarden.	In de regelgeving met betrekking tot de onteigeningsvergoeding is niet enkel een vergoeding voor de eigenaar van een onroerend goed voorzien, maar is ook de mogelijkheid voorzien om eventuele schade aan de gebruiker van een onroerend goed te vergoeden, in functie van de duur, de omvang en de opzegtermijnen van dat gebruiksrecht. Het actieprogramma voorziet in de opmaak van een sociaal begeleidingsplan ter begeleiding van het project onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar.	

65	Er is geen duidelijkheid in hoeverre de totaliteit van de uitvoering van het project uiteindelijk niet meer onteigeningen zal vergen. Gelet op het niet-vaststaan van heel wat elementen (zie bezwaar over onduidelijkheid complexe projecten) en het niet vastliggen van milderende en flankerende maatregelen, samen met het feit dat er nog over tal van technische zaken onduidelijkheid is, valt het niet uit te sluiten dat het aantal voorgenomen onteigeningen veel hoger zal oplopen in een volgende fase. Omdat men ook in het ontwerp van voorkeursbesluit veel onduidelijkheid laat over tal van uitwerkingsmodaliteiten blijft er ook onduidelijkheid voor heel veel bewoners/eigenaars omtrent de uiteindelijke bestemming van hun onroerend goed.	Op basis van de rapporten is er redelijke zekerheid dat er geen extra onteigeningen voor de project- en werfzone nodig zullen zijn. Voorts wordt detailonderzoek opgestart, om na te gaan welke bufferende maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van het project, teneinde de mogelijke hinder van de sluis tot een minimum te beperken. Uit dit onderzoek zal moeten blijken wat de perimeter en vorm van deze buffer dient te zijn, opdat er voldoende afscherming zou zijn tussen de sluis en de omliggende omgeving. De vaststelling in een projectbesluit van de perimeter van deze buffer zal bepalen wat de mogelijke impact is op woningen buiten het projectgebied.	
66	Het voorkeursbesluit vermeldt geen maatregelen om mensen die onteigend worden of die als gevolg van een onteigening uit een huurwoning moeten te huisvesten aan vergelijkbare voorwaarden binnen hetzelfde grondgebied.	De regelgeving voorziet dat de onteigende in staat wordt gesteld zijn patrimonium te herstellen door de verwerving van een onroerend goed van dezelfde waarde. Bepalend is na te gaan wat de onteigende ontnomen wordt en hem daarvoor te vergoeden. De onteigende heeft recht op de geldelijke tegenwaarde van alle rechten en voordelen die hem ontnomen worden en van elke schade en elk nadeel die de onteigening hem berokkent. De vergoeding heeft tot voorwerp een som geld die het geleden verlies compenseert. Daarnaast voorziet de regelgeving niet enkel een vergoeding voor de eigenaar van een onroerend goed, maar is ook de mogelijkheid voorzien om eventuele schade aan de gebruiker van een onroerend goed te vergoeden, in functie van de duur, de omvang en de opzegtermijnen van dat gebruiksrecht. Het actieprogramma voorziet in de opmaak van een sociaal begeleidingsplan ter begeleiding van het project onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar.	
67	De bewoners vragen om te kunnen opgenomen worden in de onteigeningsprocedure gelet op de vrees voor schade aan de huizen, overlast door de realisatie van het project, overlast in de gebruiksfase, ...	Er wordt geen onteigeningsbesluit gekoppeld aan het voorkeursbesluit. Er wordt wel nota genomen van de vraag en de inspreker wordt gecontacteerd op het moment dat er zicht is op mogelijke verwerving van het betreffend goed.	
68	Wat met de huizen die aangesloten zijn met hun hemelwater op de achterliggende gracht (Evendijk Oost)?	Dit is onderwerp van de uitwerkingsfase.	
69	Veel gebouwen in het projectgebied staan op de inventaris onroerend erfgoed.	Dit aspect is meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.	
70	Wij zullen verlies hebben van uitzicht.	In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
71	De marinebasis van Zeebrugge behoort tot het openbaar domein van de Belgische Staat en geniet bijgevolg een bijzondere rechtsbescherming. De marinebasis is dan ook onvervreemdbaar en dus niet vatbaar voor onteigening.	Er wordt geen onteigeningsbesluit gekoppeld aan het voorkeursbesluit. In de besluitvorming is wel degelijk rekening gehouden met de impact op de marinebasis. In het ontwerp van voorkeursbesluit is dit beschreven in het actieprogramma.	
72	Bij de 50 geplande onteigeningen voor een tramtunnel bij de optie Verbindingsdok is de reden en noodzaak niet omschreven in voorliggende onderzoeksdocumenten	Het onderzoek werd in de onderzoeksfase uitgevoerd op strategisch niveau. Dit wil zeggen dat de effecten in beeld gebracht werden tot op het niveau dat noodzakelijk is om verschillende alternatieven onderling tegen elkaar af te wegen. In de uitwerkingsfase zullen de effecten in beeld gebracht worden tot op het projectniveau. Het voorkeursbesluit heeft tot doel een afweging te maken tussen verschillende locaties voor de nieuwe zeesluis. In het geïntegreerd onderzoek zijn we uitgegaan van een projectgebied waarin zowel de infrastructuur als de werfzone deel van uitmaken. Er is gekozen om deze zone maximaal aan te duiden zodat een worst-case-analyse kon gebeuren in het geïntegreerd onderzoek.	

Schending van het zorgvuldigheids- en redelijkheidsbeginsel

73	<p>Het zorgvuldigheidsprincipe verlangt van de overheid dat zij haar besluiten zorgvuldig voorbereidt, een zorgvuldig onderzoek instelt naar de belangen van haar burger en de burgers correct behandelt. Uit het beginsel vloeit eveneens voort dat de overheid ook verwacht wordt te handelen naar de noden die uit haar voorbereiding naar voor kwamen en deze niet naast zich neerlegt en onverminderd de eigen lijn blijft volgen.</p> <p>In casu blijkt duidelijk dat men systematisch de bezwaren van nautische aard, omtrent de leefbaarheid van het dorp en de belangen van de burgers en van de leefgemeenschap systematisch naast zich neerlegt en zijn eigen lijn blijft volgen.</p> <p>Hoewel uit diverse studies en adviezen blijkt dat de inplanting op de site Visart de slechtst mogelijke optie is, worden deze bezwaren door de overheid systematisch genegeerd en naast zich neergelegd.</p>	<p>In de antwoordnota hebben we op diverse plaatsen aangetoond dat in het geïntegreerd onderzoek wel degelijk een beoordeling is opgenomen over de luchtmissies van de scheepvaart, de nautische aspecten, ... Alle door de inspreker aangehaalde negatieve impacten maakten wel degelijk deel uit van de strategische milieubeoordeling en het geïntegreerd onderzoek en werden als dusdanig meegenomen in de afweging van de alternatieven. Hoofdstuk 4.2 (p. 7 e.v.) van het ontwerp voorkeursbesluit gaat in detail in op de afweging van de verschillende onderzochte alternatieven. Bijvoorbeeld: "Verder zullen voor een alternatief Visart de nodige maatregelen genomen moeten worden ingevolge de emissies van schepen in de sluis. Deze punten vergen de nodige aandacht maar zijn niet van die aard dat een alternatief Visart onmogelijk wordt." Of: "Uit de nautische screening blijkt dat de westelijke alternatieven minder scoren maar wel haalbaar, en dus realistisch, zijn." Het is dus niet correct om te stellen dat deze bezwaren compleet genegeerd worden. In de besluitvorming is dus wel degelijk rekening gehouden met deze in het geïntegreerd onderzoek beschreven negatieve effecten.</p> <p>In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. Bovendien kiest de Vlaamse regering er expliciet voor om de scope van het project te verbreden. Het project omschreven in het ontwerp voorkeursbesluit (p. 10 e.v.: "projectdefinitie voor de uitwerkingsfase") is dus niet louter de bouw van een infrastructuur, maar eveneens een gehele set van maatregelen om deze infrastructuur in te passen in zijn omgeving. Op die manier toont de Vlaamse regering aan zorgvuldig om te gaan met de bezwaren van het geïntegreerd onderzoek en de bezwaren van de bevolking.</p>	
74	<p>Men heeft dan ook geen grondig onderzoek gedaan naar de alternatieven en naar andere oplossingen voor de nautische toegankelijkheid. Zo werden de betere alternatieven, Verbindingsdok en Vandamme Oost, a priori afgewezen en verworpen. Waar men bij Visart stelt te zullen bijsturen via milderende maatregelen, die op heden niet bekend zijn en niet vastliggen, is dezelfde oefening nooit gemaakt voor de andere alternatieven.</p> <p>Eén van de betere alternatieven was voorzien in de achterhaven, ver van alle bewoning, zonder onteigening van wat dan ook. Maar, dit zou een natuurgebied inperken, waar enkele vogels passeren. Het is duidelijk dat de regering meer inzet met vogels dan met zijn burgers.</p> <p>Visart huidige locatie zou de goedkoopste optie met een beperkt aantal (35) onteigeningen zijn. De enigste 2 argumenten, bij gebrek aan andere, die steeds weer ter verdediging worden ingeroepen. Ook deze stellingname, afhankelijk van berekening en optie, kan kennelijk weerlegt worden. Ik stel me oprecht de vraag of je een volledige gemeenschap kan slachtoffers met prijskaartje als belangrijkste argument?</p> <p>Volgens mij zou een tijdok aan de vroegere cokesfabriek een betere en goedkopere oplossing zijn.</p> <p>Waarom niet aan de oude cokesfabriek, daar is plaats genoeg.</p> <p>De oplossing aan ICO lijkt mij veel beter om volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veel minder hinder bewoners - geen schade aan gebouwen zelfs buiten de onteigeningszone door trillingen - meer mogelijkheden naar de toekomst 	<p>In het geïntegreerd onderzoek zijn alle alternatieven gelijkwaardig onderzocht, op basis van eenzelfde set van gegevens en methodieken.</p> <p>Het onderzoek gebeurde conform artikel 10 van het decreet complexe projecten: "Het ontwerp van MER houdt rekening met het detailleringniveau van het te nemen voorkeursbesluit." Het voorkeursbesluit legt de focus op de afweging tussen de verschillende alternatieven en het onderzoek is dan ook in die zin opgevat.</p> <p>Het is niet correct te stellen dat de alternatieven Vandamme Oost en Verbindingsdok a priori afgewezen en verworpen zijn. Het is correct te stellen dat op sommige punten deze alternatieven beter scoren. In het ontwerp voorkeursbesluit worden er echter meerdere negatieve punten opgesomd voor beide alternatieven. Uit de strategische milieubeoordeling, en meer bepaald uit de passende beoordeling, blijkt dat het alternatief Vandamme oost leidt tot betekenisvolle aantasting (als gevolg van permanent ruimteverlies en inname van aanwezige habitat) van de natuurlijke kenmerken van het SBZ-gebied en dat er minder schadelijke alternatieven voorhanden zijn. Dit zorgt ervoor dat dit alternatief, gelet op de geldende wet- en regelgeving, niet vergunbaar is (artikel 36 ter van het natuurdecreet). Voor het alternatief Verbindingsdok hebben we te maken met een leemte in de kennis met betrekking tot de omvang van mogelijke verzoeting en verdroging ter hoogte van het SBZ-H de Kleiputten van Heist. Gezien deze leemte kan niet uitgesloten worden dat er een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van het SBZ-H en het VEN kan optreden. Indien op termijn zou blijken dat er een significant negatieve impact is</p>	<p>De positieve effecten van de alternatieven Verbindingsdok en Vandamme oost komen onvoldoende tot hun recht in de afweging van de alternatieven. Deze positieve effecten worden duidelijker in beeld gebracht.</p>

<p>Er is plaats genoeg aan Vandamme oost dan moeten er geen onteigeningen zijn en is er minder luchtvervuiling.</p>	<p>op dit SBZ-H mag niet voor dit alternatief worden gekozen omdat er andere redelijke alternatieven zijn die geen significant negatieve impact hebben op een SBZ. Uit een toetsing aan het Vegetatiewijzigingsbesluit blijkt dat de meeste van de vegetaties waar permanent/tijdelijk ruimtebeslag plaatsvindt bij het alternatief worden beschouwd als verboden te wijzigen vegetaties (rietmoeras, schorre, eutrofe plassen, historisch permanent grasland). Binnen het VEN geldt overigens een algemeen verbod op het wijzigen van vegetaties en kleine landschapselementen. Door de aanleg van een doorvaartkanaal t.h.v. de huidige P. Vandammesluis zorgt dit alternatief, ingevolge de grote omrijfactoren, voor een sterke barrièrewerking voor voetgangers en fietsers. Dit geldt eveneens voor het lokaal (gemotoriseerd) verkeer. Verder zorgt dit alternatief er voor dat een aanpassing van de afwatering van het Tweelingenkanaal noodzakelijk is, dat er een toenemende sedimentatie zal optreden in de voorhaven waarvoor bijkomende baggerwerken noodzakelijk zijn en dat er een significante inname is van industriegebied in de achterhaven. Tegelijk is dit alternatief het duurste van alle alternatieven en impliceert dit een zeer lange bouwfase.</p> <p>In de strategische milieubeoordeling worden er wel degelijk milderende maatregelen geformuleerd voor alle onderzochte alternatieven, niet enkel voor het gekozen voorkeursalternatief. Die informatie is bijgevolg dus wel bekend voor de besluitvormer. Bijvoorbeeld op p. 227: "In het alternatief Verbindingsdok (Nx bovengronds en tunnel) dient een korte voetgangers- en fietsverbinding te worden voorzien ter hoogte van het doorvaartkanaal. De omrijfactor voor deze modi is namelijk aanzienlijk hoog. Hoe deze verbinding gerealiseerd wordt, dient verder op projectniveau te worden bekeken. Voor de alternatieven Visart NX bovengronds, Visart Oost NX bovengronds, en de Carcokes-varianten moeten alternatieve busroutes onderzocht worden."</p>	
<p>75 Iedereen begrijpt de noodzaak van een bijkomende nieuwe sluis, maar het mag duidelijk zijn dat er geen zinnige motivering is voor het huidige naar voor geschoven alternatief.</p> <p>Wat zou dan de feitelijke motivering wel kunnen zijn want bovenstaande aandachtspunten zijn genoegzaam bekend? Vele gemotiveerde mensen hebben zich immers plichtbewust en met kennis van zaken over deze materie gebogen.</p> <p>Is het niet zo dat het kabinet van bevoegd minister Ben Weyts bewust uitsluitend het slechtst mogelijke alternatief, Visart huidige locatie, naar voor schuift? Strategisch aansturen op een gebrek aan het noodzakelijke draagvlak om zo zeker niet tot een investering in Zeebrugge te moeten komen? De haven van Antwerpen het walhalla! Het Brugs stadsbestuur, MBZ en een aantal leden van de overkoepelende organisatie APZI hebben duidelijk liever een slechte investering dan helemaal geen. Het spreekt voor zich dat het veel éénvoudiger is deze keuze te verdedigen wanneer je als zaakvoerder enkel economische belangen te verdedigen hebt en zelf pakweg in Waasmunster of Varsenare woont.</p> <p>Het is duidelijk dat de kloof tussen de burger en politiek bijzonder groot is en het een democratie onwaardig is dat het net eerstgenoemde zijn die hun eigen oppositie moet organiseren tegen zijn/haar volksvertegenwoordigers. Terwijl letterlijk duizenden mensen op straat komen voor een beter klimaat en groenere steden dreigt Zeebrugge integraal overgeleverd te worden aan de industrie en moeten wij hopen op enkele nog nader te benoemen "flankerende maatregelen". Wat mij betreft een pleister op een houten been.</p> <p>Verbindingsdok is een volwaardig alternatief die tegemoet komt aan alle</p>	<p>De procedure complexe projecten werd wel degelijk gerespecteerd, alle alternatieven werden gelijkwaardig onderzocht. In het ontwerp van voorkeursbesluit werd een uitgebreide afweging opgemaakt van de verschillende alternatieven op basis van de conclusies van het geïntegreerd onderzoek.</p> <p>Naast de formele inspraakprocedures is er ook dialoog geweest met de diverse stakeholders (waaronder de inwoners van Zeebrugge): infomarkten, consultatie, gesprekken met het actiecomité ZOD, ...</p>	

<p>verzuchtingen. Hier ligt een unieke kans om een fantastisch project te realiseren. Met Europese voorlopers als pakweg Stockholm, Barcelona, Londen, Rotterdam of Oslo zijn er legio voorbeelden van steden hoe men industrie verder kan ontwikkelen samen met huisvesting, recreatie en toerisme.</p> <p>We hebben amper een Belgische kust. Laten we er spaarzaam, doordacht en zorgvuldig mee omgaan.</p> <p>In huidige tijden dienen ook de ecologische belangen te worden beoordeeld en niet alleen de economische</p> <p>Alle lasten worden op de bevolking gelegd en de industrie krijgt al haar argumenten toegekend. Er is nood aan een duurzaam economisch beleid, dit is niet terug te vinden in het VKB.</p>		
<p>76 Waar men enerzijds een complex project wenst te implementeren om economische belangen te behartigen, dient men anderzijds ook rekening te houden met de nadelen die mogelijkerwijze voor bestaande inwoners wordt gecreëerd. Er dient m.a.w. een redelijk evenwicht te zijn. Deze overweging is in het voorgestelde project <u>niet</u> aan bod gekomen; waardoor het redelijkheidsbeginsel wordt geschonden.</p> <p>De facto is er een onevenwicht tussen de belangen die gediend worden en de overlast voor de inwoners en eigenaars van onroerende goederen.</p>	<p>In de besluitvorming is rekening gehouden met deze in het MER en ander onderzoek beschreven negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. De inspreker vraagt zich af of er wel op een correcte manier een afweging is gebeurd tussen de economische belangen enerzijds en de impact op de bevolking anderzijds. De economische belangen komen voornamelijk aan bod in de S-MKBA. Daaruit blijkt dat bv. het Verbindingsdokalternatief het duurste alternatief is. Het verbindingsdokalternatief heeft bovendien, zoals in de motivatie-afweging in het ontwerp voorkeursbesluit opgenomen (p. 8) een sterke barrièrewerking voor voetgangers en fietsers. Op p. 9 van het ontwerp voorkeursbesluit worden correct de negatieve aspecten van het gekozen Visartalternatief naar voren gebracht: "De locatie Visart impliceert aan de westkant de onteigening van woningen en aan de oostkant diverse infrastructurele ingrepen met impact op o.a.: de marinebasis, het Visserskruis en bijhorend park, het functioneren van de jachtclubs, de bedrijfsvoering van de jachthavengebonden bedrijven, de bedrijfsvoering van de vismijncluster en (het permanent verlies van) aanwezige bouwkundige erfgoedelementen. Verder zullen voor een alternatief Visart de nodige maatregelen genomen moeten worden ingevolge de emissies van schepen in de sluis. Deze punten vergen de nodige aandacht maar zijn niet van die aard dat een alternatief Visart onmogelijk wordt." Het is bijgevolg op basis van zowel economische als andere belangen dat de Vlaamse regering een keuze heeft gemaakt tussen de verschillende onderzochte alternatieven. Dit is gebeurd conform artikel 14 van het decreet complexe projecten: "De bevoegde overheid stelt het ontwerp van projectbesluit vast. Een ontwerp van voorkeursbesluit bevat: 2° het op strategisch niveau gekozen alternatief / 3° een motivering voor de keuze van dat alternatief, in het licht van andere redelijke alternatieven die zijn onderzocht / 5° een verklaring die samenvat op welke wijze milieuoverwegingen in het voorkeursbesluit worden geïntegreerd en op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken, waaronder het ontwerp van MER en met de in het kader van die onderzoeken uitgebrachte opmerkingen, adviezen en overwegingen."</p>	
<p>77 Artikel 16 van de Grondwet bepaalt "<i>Niemand kan van zijn eigendom worden ontzet dan ten algemenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling</i>". Aldus de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens, houdt dit recht in dat de overheid zich dient te onthouden van beleidskeuzes die op onverantwoorde wijze een beperking inhouden van dit eigendomsrecht. Dit houdt o.a. in dat het genot van een recht niet onverantwoord kan worden verminderd. Het hoeft geen betoog</p>	<p>Er wordt geen onteigeningsbesluit gekoppeld aan het voorkeursbesluit zodat artikel 16 van de grondwet niet geschonden kan zijn. Bovendien gebeurde in het voorkeursbesluit een zorgvuldige alternatievenafweging, waarbij verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar werden afgewogen, en zal aan de voorwaarden van artikel 16 van de Grondwet evident voldaan zijn indien later zal overgegaan worden tot onteigening.</p>	

	dat de keuze van de locatie van de nieuwe Zeesluis niet enkel op drastische wijze de waarde van de panden binnen het jachthavengebied van Zeebrugge zal verminderen, doch ook verder het genot van het collectief recreatief gebied in het gedrang brengt.		
78	<p>In deze mate houdt de weerhouden locatie tevens een schending in van artikel 23, 5°, van de Grondwet dat het recht op culturele en maatschappelijke ontplooiing beschermt. Dit recht wordt beschermd o.v.v. een <i>standstill</i>-principe, dat inhoudt dat de overheid zich dient te onthouden van beleidskeuzes die de culturele en maatschappelijke ontplooiing in belangrijke mate aantasten, en dat door geen reden van algemeen belang kan worden verantwoord. <i>In casu</i> staat het buiten kijf dat een Oostelijk alternatief beduidend minder negatieve impact zou vertonen t.a.v. dit recht op culturele en maatschappelijke ontplooiing, gelet op de mindere impact op een recreatief gebied.</p> <p>Naast de blijvende impact op het jachthavengebied, houdt de geplande locatie tevens in dat van nu af de aantrekkelijkheid van de jachthaven beduidend wordt aangetast: de investeringen in een nieuw sanitair gebouw komen hierdoor in het gedrang. Immers, gelet op de onzekerheid omtrent de leefbaarheid van onze club en de jachthaven is het een minstens onzekere keuze om een nieuw sanitair gebouw te plaatsen op een locatie die mogelijks deels onbenut dan wel afgebroken zou worden. Het is in dat opzicht ook minstens verbazend dat het Vlaams Gewest een kennelijk inconsistente houding inneemt waarbij recente beleidskeuzes in zake inrichting van de jachthaven en het jachthavengebied worden genegeerd bij de voorbereiding van een nieuw dossier.</p>	<p>Artikel 23, 5° van de grondwet kan in de eerste plaats niet worden geschonden door een voorkeursbesluit. Dit artikel kan niet rechtstreeks worden ingeroepen maar heeft tot doel te voorkomen dat wetten, decreten of de in artikel 134 bedoelde regels afbreuk doen aan het recht om een menswaardig leven te leiden. In de tweede plaats moet worden vastgesteld dat niet wordt aangetoond dat de van toepassing zijnde wetten, decreten of de in artikel 134 bedoelde regel, in dit geval onder meer het Decreet Complexe Projecten, een afbreuk zou doen aan die rechten en om die reden ongrondwettig zou zijn. Ook hier moet bovendien worden vastgesteld dat in het voorkeursbesluit een zorgvuldige alternatievenafweging gebeurde, waarbij verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar werden afgewogen.</p>	

Nautiek/nautische screening

79	<p>Nautisch is de inplanting van de sluis op de locatie Visart de slechtst denkbare oplossing en zelfs totaal onverantwoord.</p> <p>Het alternatief Visart biedt geen gegarandeerde toegang tot de achterhaven.</p>	<p>De nautisch screening bevestigt dat het Visart alternatief nautisch gezien minst goed scoort. Maar zegt niet dat het onverantwoord is, maar wel dat een nautisch minder goed scorend alternatief meer risico's met zich zal meebrengen. Met andere woorden, hoe moeilijker toegankelijk het alternatief, hoe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • groter de kans op een botsing met de oevers; • groter de kans op een aanvaring tussen schepen onderling; • groter de inzet van machine, roer, boegschroef; • groter de in te zetten sleepboothulp; • sneller een operationele limiet bereikt wordt. De kans bestaat dat bij extremere weercondities dan deze getest bij de simulaties (ZW5) de toegankelijkheid van en naar de achterhaven niet altijd verzekerd kan worden. Het is dus mogelijk dat de maximale windsterkte bij een moeilijker nautisch scorend alternatief sneller bereikt wordt dan bij een nautisch beter scorend alternatief. De 'downtime' bij de moeilijker nautisch toegankelijke alternatieven zal groter zijn dan de downtime bij de beter scorende varianten. Operationele limieten werden niet bepaald dus hierover kan geen uitspraak gedaan worden. <p>Ten slotte wordt vermeld dat alle alternatieven verder geoptimaliseerd kunnen worden zodanig dat de toegang van en naar de sluisen veiliger en vlotter kan verlopen. Het bestuderen van optimalisaties moet onderwerp vormen van verder (simulatie)studiewerk.</p> <p>De actie rond de nautisch optimalisatie is reeds vervat in het ontwerp van voorkeursbesluit.</p> 	
----	---	--	--

		In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
80	Schepen moeten op deze locatie langer in de sluis liggen dan bij andere alternatieven. Om de sluis te kunnen binnenvaren zullen er veel meer manoeuvres moeten uitgevoerd worden. Deze 2 zaken zullen zo voor meer luchtvervuiling en lawaaihinder zorgen dan bij andere alternatieven.	De ligtijd in de sluis is voor alle alternatieven gelijk. Het klopt dat er meer manoeuvres nodig zijn om gebruik te maken van de nieuwe Visartsluis. Deze langere tijd is onderzocht in de strategische milieubeoordeling op p. 348 "Ook het stilliggen van de schepen voor of in de sluis en het stilstaand verkeer ter hoogte van de openstaande bruggen, zorgt voor een mogelijk relevante impact op de luchtkwaliteit in de omgeving van de sluis en de bewoning in de onmiddellijke nabijheid." en "De effecten van het scheepvaartverkeer op de emissies naar lucht worden bepaald door de doorvaartijd naar de nieuwe sluis/sluizen en de afstand van de nieuwe sluis/sluizen tot de woonkernen.". In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
81	Uit diverse adviezen en studies blijkt dat bij een westenwind van meer dan 5 bft. grote schepen niet via de Visartsluis kunnen binnenvaren en dat er grote risico's op ongevallen zijn indien dit wel zou gebeuren.	In de onderzoeksfase dienen de alternatieven op een strategisch niveau met elkaar vergeleken te worden. Het was dus niet de bedoeling om operationele grenzen te bepalen waarbij een bepaalde sluisaanloop mogelijk is. Om het aantal condities niet onnoemelijk op te drijven, werd er geopteerd om te simuleren bij wind Zuidwest 5 Bft. Dit is een veel voorkomende windconditie in de haven. De kans bestaat dat bij extremere weercondities dan deze getest bij de simulaties (ZW5) de toegankelijkheid van en naar de achterhaven niet altijd verzekerd kan worden. Het is dus mogelijk dat de maximale windsterkte bij een moeilijker nautisch scorend alternatief sneller bereikt wordt dan bij een nautisch beter scorend alternatief. In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
82	Zelfs bij ideale weersomstandigheden zijn door de moeilijke bereikbaarheid meer sleepboten nodig wat alleen leidt tot langere wachttijden voor schepen maar bovendien tot een aanzienlijke meerkost voor de rederijen die van de Visartsluis gebruik willen maken.	Dit wordt bevestigd door de nautische screening. In de besluitvorming is rekening gehouden met deze negatieve effecten. In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria.	
83	Daarenboven kunnen grote schepen mekaar niet kruisen in de aanloop naar de zeesluis wat betekent dat er telkens wachttijden van 2 uur en meer zullen zijn voor grote schepen.	In de nautische screening is kruisende vaart onderzocht (zie 4.3 van het ontwerprapport). Hieruit blijkt dat niet bij elk alternatief om het even waar gekruist kan worden. Dit knelpunt is niet onderscheidend tussen de alternatieven. De bestaande actie in het actieprogramma wordt verder verduidelijkt.	In de uitwerkingsfase wordt het nautisch luik nog verder geoptimaliseerd. De kruisende vaart zal hier onderdeel van uitmaken.
84	De Zeebrugse visserij staat voor een gewaardeerd ambacht en heeft zijn basis in de achterhaven. Een sterke onderstroom gecreëerd door passerende mastodonten zouden desastreus zijn voor de huidige ligplaatsen/pontons. Vrees voor de impact van voorbijvarende schepen op afgemeerde vissersschepen.	Naast een onderzoek naar de verschillende alternatieven omvat de nautische screening ook een luik betreffende de "Impact van passerende schepen op afgemeerde schepen aan de vismijn", dit n.a.v. de bezorgdheid die heerste bij de visserijsector. In dit onderdeel van de nautische screening werd de krachtwerking op afgemeerde schepen berekend bij verschillende vaarsnelheden van passerende schepen. De bestaande actie in het actieprogramma wordt verder verduidelijkt.	In de uitwerkingsfase wordt het nautisch luik nog verder geoptimaliseerd. De impact op afgemeerde vissersschepen zal hier onderdeel van uitmaken.

Strategische milieubeoordeling

85	<p>Bezwaar omtrent het onvolledig milieu effecten rapport MER</p> <p>Het rapport maakt geen studie in verband met de mogelijke uitstoot van de verschillende gassen en partikels, fijnstof door de schepen en maakt eveneens geenszins vergelijking met de Europese toegelaten normen. Hierdoor kan het dorp later onbewoonbaar verklaard worden door het constant overschrijden van deze laatste.</p>	<p>In de discipline lucht (§8.4) werd de mogelijke impact van het (toenemend) scheepverkeer op de luchtkwaliteit onderzocht. Zoals toegelicht onder §8.4.2 van het MER, is vertrokken van enerzijds het verwachte aantal scheepsbewegingen (MKBA) en anderzijds de gemiddelde emissiefactoren (kg/km) voor NOx en PM10 (fijn stof). Deze pollutanten zijn geselecteerd en gemotiveerd als meest relevante pollutanten (§8.4.3).</p> <p>In de discipline mens (§8.8) werd bijkomend kwalitatieve getoetst aan de WHO-waarde voor PM2,5 (zeer fijn stof).</p> <p>Er is geen modellering uitgevoerd voor de verspreiding van de emissies naar de omgeving. In het MER is de beoordeling op een kwalitatieve wijze gevoerd, waarbij de focus ligt op het vergelijkend aspect van de alternatieven, zowel t.a.v. elkaar, als t.a.v. de referentiesituatie. Er werd rekening gehouden met drie criteria, zijnde het aantal schepen, de vaartijd en de nabijheid van de sluisen t.a.v. bewoning. Deze evaluatie is passend voor het strategisch niveau.</p> <p>Inzake de emissies van zeeschepen wordt uitgegaan van het voldoen aan de normen zoals opgelegd voor de SECA- en NECA-zone, waartoe de Noordzee behoort, aangeduid door de International Marine Organisation (IMO).</p>	
86	<p>Het niet verder onderzoeken van een leemte in de kennis voor het alternatief Verbindingsdok.</p> <p>Bij het alternatief Verbindingsdok wordt een leemte in de kennis inzake het natuurgebied meegenomen als een negatief aspect. Dit is een onjuiste redenering. Dit is niet aangetoond, gaat uit van veronderstellingen en niet alle parameters zijn in overweging genomen.</p> <p>De beschermde plantensoorten leven in een wortelzone van een dertigtal centimeter diep en komen niet in aanraking met de zoutwaterbel onder de Kleiputten. Heel het gebied is echter historisch onderhevig aan de invloed van brak grondwater en onderhevig aan de getijden bij afvoer van water uit de Isabellavaart naar zee. Zelfs het water van het Leopoldkanaal (afvoer Zwinpolders) is tot 8km stroomopwaarts brak, dit in tegenstelling met het zoet water in het Schipdonkkanaal.</p> <p>Het risico dat de kleiputten zouden ontzilten lijkt me dan ook niet afdoende aangetoond, immers het Verbindingskanaal naar de achterhaven is 18m diep, dus een gemiddelde verlaging van het waterpeil met één meter in het stuk voor de nieuwe sluis in het Verbindingsdok zal op de waterdruk op de zoutwaterbel een verwaarloosbare invloed hebben.</p> <p>Mensen bij Natuurpunt halen zelfs aan dat die specifieke en zeldzame begroeiing er is gekomen nadat de bodem werd omgewoeld voor de aanleg van de gaspijpleiding van Fluxys waardoor zoutrijke turfgrond aan de oppervlakte is gekomen waardoor deze planten in het juiste biotoop konden groeien. Dit fenomeen doet zicht op andere plaatsen verderop ook voor, en dus niet alleen in de Kleiputten.</p>	<p>De leemte in de kennis staat beschreven in de strategische milieubeoordeling. In kader van andere projecten werden grondwatermodelleringen uitgevoerd, die in kader van de strategische milieubeoordeling werden bekeken en geïnterpreteerd in functie van het huidig project. Deze modellen zijn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecohydrologische studie Seine-Schelde West (Ecorem, 2011) - Technum (2013). Het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) in de westelijke achterhaven van Zeebrugge - haalbaarheidsstudie open getijzone” (Technum, 2002) <p>De strategische milieubeoordeling geeft aan dat de realisatie van het alternatief Verbindingsdok potentieel een impact kan hebben op het SBZ-H gebied. Deze aanname van de MER-deskundige maakt dat niet met zekerheid kan gesteld worden dat het voorkeursbesluit niet zal leiden tot een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de SBZ (art. 16 § 1 van het decreet Complexe Pojecten). Die onzekerheid zou kunnen verduidelijkt worden door de inzet van een grondwatermodellering maar er is uiteraard geen zekerheid dat deze potentiële impact zich niet zal voordoen of kan gemilderd worden. Omwille van die onzekerheid werd een specifiek advies aan INBO gevraagd (INBO.A.3590), zij bevestigden het oordeel van de MER-deskundige.</p> <p>In de afweging van het voorkeursalternatief spelen echter verschillende criteria. Voor wat betreft het alternatief Verbindingsdok zijn de sterke barrièrewerking (met grote omrijfactoren), de lange bouwfase en de hoge kostprijs mee doorslaggevend geweest. De leemte in de kennis is niet doorslaggevend en heeft de Vlaamse Regering er niet van weerhouden om op basis van andere elementen al tot de conclusie te komen dat het alternaief Verbindingsdok niet in aanmerking komt.</p>	

87	Het bosje aan het Visserskruis is aangeduid op de Natura 2000 habitatkaart.	<p>In het alternatievenonderzoek is de aangehaalde locatie inderdaad deels aangeduid als habitatwaardig en ecologisch waardevol. Dit was echter niet onderscheidend voor de diverse alternatieven in de discipline biodiversiteit. Het feit dat de locatie hier als habitatwaardig aangeduid wordt betekent dat er een vegetatie aanwezig is die kenmerken van een duingrasland vertoont. De biologische waarderingskaart geeft aan dat dit gedeelte wel in gedegradeerde staat is. Met andere woorden is de aanwezige vegetatie gekenmerkt door bepaalde soorten, abiotiek, structuur en dergelijke die potentie bieden tot ontwikkelen van een volwaardig habitat. De kaart waarop dit als habitatwaardig aangeduid is is richtinggevend en enkel een doorvertaling van de biologisch waarderingskaart naar de Europese habitats. Dit staat echter los van de Europese bescherming als habitatrictlijngebied en de hieraan gekoppelde wetgeving.</p> <p>Indien het huidige alternatief bevestigd wordt zal men overgaan naar de verdere uitwerking van dit project. Gezien (gedegraderd) duingrasland beschermd is via het vegetatiebesluit artikel 7 (verboden) en artikel 8 (vergunningsplichtig) zal dit wel moeten meegenomen worden in verdere proces van het project. Dit kan door compensatie op een andere locatie in het projectgebied of op een andere locatie langs de kust of door het kwalitatief verbeteren van bestaand duingrasland (eveneens mogelijk op een andere locatie). Via de omgevingsvergunning kan, mits gunstig advies van ANB, hier een ontheffing op het vegetatiebesluit verkregen worden.</p> <p>Voor de aanwezige bosvegetatie dient eveneens bij het indienen van de omgevingsvergunning een boscompensatievoorstel toegevoegd te worden. Deze compensatie is financieel mogelijk of in natura. Het aangehaald bezwaar zal dus in het verdere verloop van het proces zeker meegenomen worden.</p>	<p>Bij de methodiek inzake ecotoopverlies en -winst is het volgende toegevoegd:</p> <p>Op strategisch niveau gaat de aandacht naar de inname binnen VEN en Natura 2000 gebieden. Bij de toetsing Vegetatiewijzigingsbesluit staat verkeerdelijk dat er voor de andere alternatieven geen verboden te wijzigen vegetaties voorkomen. Dit is correct als we dit bekijken binnen VEN. Ter hoogte van Visart en Visart-Oost is er verboden te wijzigen vegetaties gelegen buiten VEN. Daarom is bij de toetsing aan het Vegetatiewijzigingsbesluit het volgende toegevoegd: In het alternatief Visart en Visart-oost komt er ter hoogte van het Visserskruis een perceel verboden te wijzigen vegetaties voor, namelijk historisch permanent cultuurgrasland en kalkrijk duingrasland. Deze vegetaties bevinden zich buiten VEN. Op projectniveau dient hieraan de nodige aandacht worden besteed.</p> <p>Bij de randvoorwaarden is het volgende toegevoegd: Randvoorwaarde: (tijdelijke) inname van verboden te wijzigen vegetaties, o.a. bij Visart en Visart-oost verder onderzoeken op projectniveau</p>
88	Het MER dat terzake werd opgemaakt is onvolledig	Alle gebruikelijke disciplines (lucht, geluid, ...) maken deel uit van de strategische milieubeoordeling. De methodiek werd vastgelegd in de richtlijnen van het team MER na afloop van de publieke raadpleging en adviesronde over de alternatievenonderzoeksnota. Het team MER heeft na afloop van het openbaar onderzoek het S-MER goedgekeurd.	
89	Er is geen permanente ecotoopinname bij het alternatief Verbindingsdok.	Op p. 22 van de passende beoordeling staat aangegeven dat er 2ha permanent ruimtebeslag ingenomen wordt in VEN gebied en 0,3ha in habitatrictlijngebied. Er wordt tevens aangegeven dat deze innames in de uitwerkingsfase kunnen vermeden worden door een optimalisatie van het alternatief.	De verwijzing naar het Vegetatiewijzigingsbesluit bij de alternatievenafweging inzake het alternatief Verbindingsdok wordt geschrapt.
90	Twijfels bij de significante inname van industriegebied bij het alternatief Verbindingsdok.	Op p. 304 van het S-MER is beschreven welke grondinname er gebeurt ten aanzien van de belangrijkste bedrijven.	
91	Het feit dat langs het Boudewijnkanaal een bijkomende kaaimuur (900m lang) zal worden gebouwd voor zeeschepen wordt een extra emissiebron.	Dit is een niet onderscheidend effect. Dit zal in de uitwerkingsfase verder in detail opgenomen worden.	
92	Er dient ook rekening gehouden te worden met het zoetwaterbeheer in de polders, dit in functie van de landbouwactiviteiten. Dit is een belangrijke evenwichtsoefening tussen natuur- en polderbeheer. Dit komt te weinig aan bod in het dossier.	De methodiek inzake het onderzoek werd vastgelegd in de alternatievenonderzoeksnota die in publieke raadpleging is gegaan. Het MER is conform deze methodiek opgesteld en werd goedgekeurd door het team MER. In de uitwerkingsfase kunnen deze effecten meer in detail in beeld worden gebracht.	
93	Het lijkt erop dat bij het opstellen van het rapport "passende beoordeling & verscherpte natuurtoets ikv strategische milieubeoordeling" sommige parameters ontbreken of niet opgenomen zijn, al of niet bewust.	De methodiek van de passende beoordeling stond beschreven in de alternatievenonderzoeksnota die ook in publieke raadpleging is gegaan. De definitieve passende beoordeling is conform de afgesproken methodiek, zowel in het advies van ANB als in de goedkeuring van het MER door het team MER werd dit bevestigd.	

94	Nergens in het dossier wordt bij de aanleg van de NX ondergronds rekening gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen in tunnels. Sommige gevaarlijke producten mogen niet via een tunnel worden vervoerd. Zeebrugge is een ro/ro haven waar een aanzienlijk deel van het transport bestaat uit tankcontainervervoer over de weg geladen met gevaarlijke stoffen. Hoe zal dit transport moeten geschieden, toch niet via het lokaal verkeer en via de woongebieden? Dit punt ontbreekt in de studie, hier is geen rekening mee gehouden.	Dit is een terechte bezorgdheid. Dit is geen onderscheidend effect tussen de alternatieven. In de uitwerkingsfase zal er gedetailleerd onderzoek gebeuren naar de wijze waarop het transport van gevaarlijke goederen zal georganiseerd worden. De afstemming met woongebieden is een terecht aandachtspunt voor dit gedetailleerd onderzoek.	
95	Het MER is bevooroordeeld en bevat heel veel expert judgement.	Het MER wordt opgemaakt door erkende MER-deskundigen, deze erkenning houdt in dat zij beschikken over een ruim arsenaal van kennis over de betreffende discipline. Het MER werd finaal ook goedgekeurd door het team MER.	

Strategische MKBA

96	De kosten voor het bouwen van een tweede nieuwe sluis in het Verbindingsdok zullen hoger zijn in vergelijking met de andere alternatieven, maar de (noodzakelijke) renovatie van de huidige Vandammesluis dient in dat geval niet meer te gebeuren. Het bouwen van twee nieuwe sluisen op deze locatie laat ook toe om de bouw gefaseerd te laten verlopen en bijgevolg de investering te spreiden.	In de S-MKBA werd hier wel degelijk rekening mee gehouden. Daarnaast heeft het gefaseerd bouwen geen invloed op de totale kostprijs van het project. Er zal in de S-MKBA toelichting gegeven worden bij de aanpak van een MKBA.	De toelichting m.b.t. de aanpak van een MKBA werd verduidelijkt in de tekst en meer specifiek toegelicht in de bijlage I en J van de S-MKBA.
97	In de MKBA wordt het alternatief Verbindingsdok duurder becijferd dan het alternatief Visart. Maar hier worden dan wel de kostprijs van 2 sluiscolken in rekening gebracht ipv één sluiscolk voor Visart. Het is dan ook logisch dat Verbindingsdok duurder uitvalt. Een berekening met één sluiscolk voor verbindingsdok lijkt me eerlijker als vergelijkingspunt met de andere alternatieven. Als je de kostprijs voor de tweede sluiscolk naast de kostprijs voor verbouwing/vernieuwing Vandamme sluis en de koker voor het tweelingkanaal(samen 515 miljoen euro) dan komt het alternatief verbindingsdok goedkoper uit. Eveneens ontbreekt de meerkost in het MKBA voor de optimalisatie van de Visart locatie gezien er nu reeds vermeld wordt dat de Visart locatie niet voldoet aan de verwachtingen, deze optimalisatie brengt een meerkost met zich mee door verbreding van het kanaal en mogelijks bijkomende onteigeningen, ook het feit dat retourbemalingen hier niet uitvoerbaar zijn zonder verhoogd risico op zettingen maakt een meerkost uit, immers de soilmix methode heeft een zeer hoge kostprijs; hoeveel dit verschil uitmaakt is niet opgenomen in het MKBA.	In de S-MKBA werd de MKBA-systematiek gehanteerd. Er zal in de S-MKBA toelichting gegeven worden bij de aanpak van een MKBA. De doelstelling van het project is de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen. In die optiek wordt er in alle alternatieven voor geopteerd om te beschikken over 2 sluisen, hetzij de Vandammesluis en één nieuwe sluis, hetzij twee nieuwe sluisen)	De toelichting m.b.t. de aanpak van een MKBA werd verduidelijkt in de tekst en meer specifiek toegelicht in de bijlage I en J van de S-MKBA.
98	De kostprijs van de flankerende maatregelen komen onvoldoende in beeld in de MKBA.	Het betreft een strategische MKBA die tot doel heeft om de verschillende alternatieven op een strategisch niveau met elkaar te vergelijken. Bijgevolg werd de focus gelegd op de voornaamste onderscheidende kostprijselementen. De flankerende maatregelen zijn op dit strategisch niveau nog niet tot in detail uitgetekend, bijgevolg kon de kostprijs hiervan nog niet opgenomen worden in de MKBA.	
99	MKBA-Bijlage A verwijst in haar besluit dat bij een nieuwe sluiscolk geen enkele simulatie de maximale capaciteit van 11250 schepen op jaarbasis bereikt; de keuze om over te gaan van 1 naar 2 sluisen is een louter economische keuze. Hierdoor vallen de dringende onteigeningen van woningen en bedrijven in het water, er is immers geen noodzaak.	De doelstelling van het project is de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen. In die optiek wordt er in alle alternatieven voor geopteerd om te beschikken over 2 sluisen, hetzij de Vandammesluis en één nieuwe sluis, hetzij twee nieuwe sluisen). Dit betreft een keuze voor een redundant systeem, zoals	

		beschreven en verantwoord door de Vlaamse Regering in de startbeslissing, en is niet een louter economische keuze.	
100	De bouw van één sluis is logischerwijze goedkoper dan de bouw van twee sluisen.	De bouwkost voor de bouw van één sluis ligt inderdaad lager dan voor twee sluisen. In de S-MKBA wordt echter het volledige project met alle kosten- en batenposten in rekening gebracht. Zoals omschreven in de startbeslissing heeft het complex project duidelijk tot doel om een tweede volwaardige toegang tot de achterhaven te voorzien. De verantwoording van die keuze wordt helder onderbouwd in de startbeslissing.	

Procesaanpak/procedure complexe projecten

101	Dossier complexe projecten ? Bijzonder lovenswaardig initiatief die steunt op inspraak om zo tot een gezamenlijke consensus te komen. Helaas is de uitvoering ervan minder fraai en beschamend om te zien hoe dit dossier feitelijk werd uitgewerkt. Er is nooit sprake geweest van een voldragen dialoog en alle mogelijke alternatieven werden m.i. snel aan de kant geschoven. Tot op vandaag is er een éénduidige en uitsluitende focus op slechts 1 alternatief : Visart huidige locatie. Graag voeg ik er nog aan toe dat in de aanloop naar de verkiezingen van oktober 2018 politici, op zoek naar een scoop en bijhorende media aandacht, meermaals voor hun beurt hebben gesproken. Hierdoor concludeer ik dat de voorgeschreven procedures niet werden gerespecteerd.	De procedure complexe projecten werd wel degelijk gerespecteerd, alle alternatieven werden gelijkwaardig onderzocht. In het ontwerp van voorkeursbesluit werd een uitgebreide afweging opgemaakt van de verschillende alternatieven op basis van de conclusies van het geïntegreerd onderzoek. Naast de formele inspraakprocedures is er ook dialoog geweest met de diverse stakeholders (waaronder de inwoners van Zeebrugge): infomarkten, consultatie, gesprekken met het actiecomité ZOD, ...	
102	Ik teken bezwaar aan omwille van de emotionele impact van het proces. Diverse inspraakreacties gaan dieper in op het menselijk leed van deze beslissing.	We begrijpen de emoties die met dit proces gepaard gaan. Voor de mensen die geconfronteerd worden met een onteigening is er ondersteuning voorzien door de sociaal bemiddelaar. Daarnaast wordt ook een gebiedscoördinator voorzien, deze heeft als opdracht alle partijen (overheden, burgers, bedrijven,...) samen te brengen om de noodzakelijke acties inzake leefbaarheid, revitalisering en buffering voor te bereiden. De gebiedscoördinator fungeert als permanent aanspreekpunt voor de betrokken inwoners en andere functiehouders in het gebied waar ze terecht kunnen voor allerlei problemen, bezorgdheden en vragen.	
103	Tijdens het openbaar onderzoek zijn niet alle relevante (voorbereidende) documenten en stukken ter beschikking gesteld. De voorbereidende ontwerpen van Tractebel maken geen deel uit van het openbaar onderzoek. Er kon geen controle uitgeoefend worden op de uitgangspunten van de alternatieven en de omvang van het projectgebied. In het MKBA dossier wordt er in hfdstuk 6.8 Netwerkeffecten verwezen naar MKBA 2009 (Resource anaysis,2009), dit ligt niet ter inzage bij de bevolkingsdienst Zeebrugge en is ook niet terug te vinden op de website. Vreemd dat cijfers van meer dan 10jaar oud worden gebruikt in deze berekeningen. Ik heb dit niet kunnen nazien, het voorgelegde dossier is onvolledig waardoor ik niet ten volle mijn inzagerecht kan gebruiken waarop ik mijn bezwaarschrift dien te baseren.	Art. 15 § 1 van het decreet Complexe Projecten geeft aan dat tijdens het openbaar onderzoek de effectenonderzoeksrapporten moeten ter inzage gelegd worden. Dat is op een correcte manier gebeurd. Voorbereidende (deel)studies zijn geen onderdeel van de effectbeoordeling van de alternatieven. Conform de procedure was er inspraak mogelijk op de alternatieven beschreven in de alternatievenonderzoeksnota. Er kon ingesproken worden op de uitgangspunten van deze alternatieven, wat ook gebeurd is (o.a. door opmerkingen over het maatgevend schip, ...). Ook in het openbaar onderzoek kon op deze uitgangspunten ingesproken worden.	
104	Er wordt gebruik gemaakt van vroegere MER-studies.	De methodologie van de strategische milieubeoordeling werd via de alternatievenonderzoeksnota publiek kenbaar gemaakt. Er konden dus opmerkingen gemaakt worden op de methodologie. We hebben geen inspraakreacties ontvangen die het hergebruik van vroegere MER-rapporten in vraag stelden, zoals opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota (die in publieke consultatie gegaan is) op p. 43 onder "7. Uitgevoerde onderzoeken".	

105	Niet alle alternatieven werden gelijkwaardig onderzocht. Voor een aantal essentiële effecten werd uitgegaan van veronderstellingen of heeft men berust in leemten in de kennis.	De uitgangspunten in de alternatievenonderzoeksnota werden verklaard, er kon ingesproken worden op deze uitgangspunten. Eventuele inspraak werd beantwoord in het overwegingsdocument, in de richtlijnen van de dienst MER en in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota. Alle alternatieven werden op een uniforme wijze beoordeeld (bijv. naar disciplines en effectgroepen).	
106	De effecten die op basis van de strategische milieubeoordeling aan een alterantief worden toegedicht zijn niet zeker en vaststaand. De gebruikte methodiek laat voortschrijdend inzicht niet toe. Eens een alternatief op grond van zijn actuele kenmerken is uitgesloten, wordt er geen verder onderzoek gedaan naar (de gevolgen van) mogelijke wijzigingen.	Een effectenbeoordeling is steeds maatwerk. De impact van het project naar de toekomst toe kan ingeschat worden maar er kan uiteraard geen zekerheid gegeven worden of deze effecten zicht effectief zullen manifesteren. Een effectbeoordeling is steeds gebaseerd op aannames. De strategische milieubeoordeling wordt opgemaakt door erkende MER-deskundigen, zij zijn specialisten in hun discipline. Bovendien worden de resultaten van hun beoordeling getoetst via een adviesprocedure en een openbaar onderzoek. Op die manier kan de kwaliteit van het onderzoek gevalideerd worden. Voor de strategische milieubeoordeling heeft de dienst MER na afloop van het openbaar onderzoek een positieve kwaliteitsbeoordeling gegeven voor het MER.	
107	Een heleboel opmerkingen om het openbaar onderzoek als nietig te verklaren en de vraag om het opnieuw te organiseren.	Het openbaar onderzoek werd door de administratie georganiseerd conform de decretale bepalingen van complexe projecten. Alle noodzakelijke documenten waren te consulteren op de projectwebsite. Alle aankondigingen werden correct nageleefd door de administratie.	
108	Ik stel voor om tussen de voorkeursfase en projectfase een tussenstop in te lassen en nogmaals met de stakeholders te overleggen en zo nodig bij te sturen.	De onderzoeksfase die leidt tot het voorkeursbesluit heeft tot doel om tussen de alternatieven een definitieve keuze te maken. In de projectfase is het dan de bedoeling die keuze verder te verfijnen. Op basis van het openbaar onderzoek is de bevoegde overheid op de hoogte van alle bezwaren en bezorgdheden. De bevoegde overheid kan juridisch een voorkeursbesluit definitief vaststellen.	
109	Er wordt een nieuw alternatief aangebracht waarbij het alternatief Verbindingsdok wordt geoptimaliseerd. In dit voorstel blijft de Nx bovengronds en wordt deze over de nieuwe sluis geleid. Het lokaal verkeer komt in een tunnel onder de Vandammesluis in het verlengde van de Isabellalaan. De tram wordt omgeleid via de Isabellalaan en volgt hetzelfde (tunnel)traject als het lokaal verkeer. Voor voetgangers en fietsers wordt eveneens een tunnel voorzien onder de Vandammesluis De tramweg/tramtunnel kan ook omgeleid worden over de Isabellalaan waar ze reeds tijdens de werken aan P.Vandammesluis jaren heeft gelopen.	Ook het geoptimaliseerde alternatief heeft een negatieve impact op het Tweelingenkanaal, zorgt voor een toenemende sedimentatie (en bijkomende baggerwerken) en kent een significante inname van industriegebied. De mogelijke impact op het SBZ-gebied Kleiputten van Heist wordt niet opgelost. Het klopt dat er een betere verbinding mogelijk is voor voetgangers en fietsers, maar om deze lange ondergrondse verbinding op een kwaliteitsvolle en veilige manier te laten functioneren zijn er zeker investeringen nodig. In het voorkeursbesluit wordt er expliciet gekozen om bij het alternatief Visart het doorgaand verkeer via de Nx ondergronds te sturen. Vooral met de bedoeling om de leefbaarheid van de woonkernen en de luchtkwaliteit te verbeteren. In het geoptimaliseerde alternatief wordt enkel het lokale verkeer ondergronds geleid. En blijft het doorgaande vrachtverkeer bovengronds, met een negatieve impact op de leefbaarheid, veiligheid,... Een aantal optimalisaties kunnen ook nuttig zijn voor het alternatief Visart. In de uitwerkingsfase kunnen deze worden meegenomen. Maar globaal gezien blijven een hele reeks van de negatieve evaluatiecriteria van het alternatief Verbindingsdok overeind, zijn er op sommige punten wel verbeteringen, maar kunnen er zeker ook vragen gesteld worden bij andere optimalisaties. Het geoptimaliseerde alternatief Verbindingsdok vormt dan ook geen aanleiding om de keuzes gemaakt in het ontwerp van voorkeursbesluit in vraag te stellen.	