

**DEPARTEMENT  
MOBILITEIT &  
OPENBARE  
WERKEN****Beleid**

Koning Albert II-laan 20, bus 2  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 77 56  
[mow.vlaanderen.be](http://mow.vlaanderen.be)

**VERSLAG**  
////////////////////////////////////

datum: 20 april 2018

**aanwezig:** Voormiddag (geïntegreerd onderzoek): Melanie Franck (Omgeving), David Stevens (Omgeving), Lars Dorren (waarnemer UA), Lieven Dekoninck (ANB), Jean-Pierre Merckx (Vlaamse Havencommissie), Nico Milo (MORA), Rik Goetinck (MBZ), Mieke De Coninck (Arcadis, studie bureau), Jean-Francois Verhegghen (Landbouw en Visserij)

Namiddag (voorontwerp voorkeursbesluit): Pieter Degraef (SALV), Christophe Boval (Provincie West-Vlaanderen), Luc Maes (Tuc Rail), Jean-Francois Verhegghen (Landbouw en Visserij), Rik Goetinck (MBZ), David Stevens (Omgeving), Lars Dorren (waarnemer UA).

**voorzitter:** Frederik Buffel (MOW)

**verslaggever:** Pieter Lenaers (MOW)

**onderwerp:** Complex project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'  
adviesvergadering voorontwerp voorkeursbesluit

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

### 1. Opening vergadering

Frederik Buffel opent de vergadering.

De stad Brugge laat zich verontschuldigen voor deze adviesvergadering. Frederik Buffel verwijst in dit verband naar de nauwe betrokkenheid van de stad Brugge die reeds meermaals werd geconsulteerd in het proces. Dit nauw overleg met de stad Brugge zal in de toekomst ook bestendig worden. De stad Brugge heeft aansluitend bij dit overleg ook een uitgebreid advies verstuurd.

### 2. Geïntegreerd onderzoek

#### 2.1. Strategisch MER

Melanie Franck stelt voor om zich op de vergadering zelf te beperken tot de inhoudelijk bespreking van de belangrijkste opmerkingen op het S-MER. Tal van details kunnen later nog verder bilateraal met het studiebureau worden uitgeklaard.

### 2.1.1. Bodem

- 1) M. Franck: OVAM stelt dat ter hoogte Visart er percelen zijn die mogelijks verontreinigd zijn door vroegere activiteiten. Mogelijks zijn nog bodemkundige onderzoeken nodig alvorens werken kunnen worden aangevat. Deze info moet ook meegenomen worden in de referentie en beoordeling van het alternatief Visart.

F. Buffel geeft aan dat deze vraag reeds intern is opgenomen. MOW wil zeker zijn dat alle milieuhygiënische aspecten in orde zijn voor het begin van de werken.

- 2) Zettingen

M. Franck: Op p.90 wordt gesteld dat als er bemalingen worden uitgevoerd, dit voor alle alternatieven als aanzienlijk negatief zou beoordeeld worden. Dit is dus een worstcase beoordeling. Nadien wordt er gekeken naar twee uitvoeringsmethoden. Van waar komen deze twee uitvoeringsmethoden? De aanpak rond zettingen en bepalingen moet nog verder op punt worden gezet. De tekst rond retourbemalingen is niet duidelijk. De logica om bepaalde delen wel en andere niet op die manier aan te pakken, ontbreekt. Daardoor is het moeilijk om in te schatten hoe de eindbeoordeling uiteindelijk tot stand is gekomen.

Studiebureau: Als er gewone bemalingen zijn, zullen er zeker zettingen zijn. We gaan moeten milderende maatregelen nemen. Dat is de randvoorwaarde om geen significante effecten te hebben.

M. Franck: Vermoeden dat de discipline bodem voor geen enkel onderdeel uiteindelijk onderscheidend zal zijn als de nodige maatregelen worden genomen. Dit ontbreekt nog een beetje in de conclusie. Het besluit moet nog verder genuanceerd worden.

- De beoordeling van alle alternatieven met een 'gewone' bemaling is aanzienlijk negatief.
- De beoordeling in tabel 8-2 is deze van een (gedeeltelijke) uitvoeringswijze met retourbemaling. Als in een bepaald alternatief geen mogelijkheid is tot deze uitvoeringswijze, dan mag je deze op zich hier niet beoordelen. Anders vergelijk je appels met peren.
- Als er technisch een mogelijkheid is om een uitvoeringswijze te kiezen met een verwaarloosbare impact op bodemzettingen, dan kan ook een tabel toegevoegd worden, met een 0 beoordeling voor alle alternatieven.

Deze effectgroep is dan op zich enkel onderscheidend voor de alternatieven bij het toepassen van retourbemaling in specifieke gedeelten.

### 2.1.2. Water

M. Franck: Tekstvoorstel INBO overnemen

M. Franck: Vrij veel opmerkingen vanuit CIW rond kaderrichtlijn water. Sommige zaken zijn heel specifiek. Hier zullen we goed moeten bekijken met CIW welke elementen nu wel of niet moeten worden opgenomen in de S-MER. Overleg met CIW is nodig om dat verder uit te klaren. Vooral de 4<sup>de</sup> opmerking en bijhorende onderverdeling en de opmerking over landbouw moet nader bekeken worden.

Studiebureau: We zullen deze opmerkingen verder bestuderen.

M. Franck: Wat als de tendens van (langdurige) droogtes algemeen toeneemt (terugkoppeling klimaatscenario? Een toetsing in het kader van het klimaatscenario lijkt te ontbreken in de studie (de opmerking over verdroging, verzilting). Graag hierover een uitspraak.

Frederik Buffel: De achterhaven is nu al heel brak tot zout. Op vandaag wordt de achterhaven al op peil gehouden met zeewater, dit gebeurt met een langsruiol t.h.v. de Vandammesluis die bij hoogwater zeewater naar de achterhaven kan laten stromen. Dit project zal hier niet echt een verschil maken.

David Stevens: Tekst van het CIW kan overgenomen worden in de studie, maar het zal niet onderscheidend zijn. Door de input van het CIW op te nemen in de tekst wordt het aandachtspunt ingevuld.

### 2.1.3. Geluid en trillingen

#### 1) Referentiesituatie

M. Franck: Opmerkingen met betrekking tot de referentiesituatie. Er wordt verwezen naar cijfers uit metingen uit de WES-studie uit 2004. In hoeverre is dit nog actueel, bruikbaar? Deskundige moet een kritische toets maken van de bruikbaarheid en relevantie van deze waarden. De metingen zijn 14 jaar oud en er zijn misschien wel al een aantal wijzigingen gebeurd in de referentietoestand toen en nu. En wat als je uitgaat van een referentiesituatie in 2025? Moet er dan geen rekening gehouden worden met bijv. het nieuwe vormingsstation Zwankendamme? De geluidbelastingkaarten geven waarschijnlijk meer input dan de cijfers uit de WES-studie. De studie moet ook duidelijk aangeven voor welke zones je wel of niet over gegevens beschikt. Graag ook een iets grotere kaart die meer inzoomt op het projectgebied

Studiebureau: we kunnen de gegevens er ook uithalen.

M. Franck: Als in de Alternatievenonderzoeksnota (AON) staat dat je de gegevens ging gebruiken, moet je die laten staan mits nodige nuancering. Als het niet zo expliciet gesteld is in de AON gebruik je beter gegevens 2013 en geef je aan dat je voor een aantal zones niet over die gegevens beschikt. Er liggen immers slechts drie meetpunten binnen het studiegebied, en geen meetpunten thv de Zeebrugse woonkernen.

#### 2) Effecten wegverkeer

M. Franck: De link met het significantiekader is onduidelijk. Een tabel heeft als nadeel dat veel nuanceringen achterwege gelaten worden. En net dat lijkt nu belangrijk te zijn als je alternatieven op een groter schaalniveau wil vergelijken zonder effectieve meetgegevens of resultaten van modelleringen. Voorstel om de tabel te schrappen en per alternatief een kwalitatieve beschrijving op te nemen die ook ingaat op de knelpunten, aandachtszones en dergelijke. Dus liever per alternatief een beschrijvende analyse waarbij je aangeeft op welke plaatsen je een verbetering of verslechtering verwacht.

Studiebureau vindt het jammer dat dit nu nog naar boven komt, terwijl men al eerder de kans heeft gehad om input te geven op de studie. Alles opnieuw gaan uitschrijven, is wel nog een groot extra werk.

Rik Goetinck: Geen grote juridische risico's in het leven roepen door grote stukken te herschrijven.

M. Franck: Doel van de vergadering vandaag is net dat het studiewerk juridisch waterdicht wordt en goed in elkaar steekt. Het moet duidelijk worden voor de lezer waarom men tot een bepaalde beoordeling komt.

Studiebureau: zal het S-MER terug ter inzage moeten liggen als we er veel aan veranderen?

D. Stevens: Dit kan opgevangen worden in het openbaar onderzoek. De aanpassingen zullen dan opnieuw online gezet worden.

MORA: Betekent dit dan dat het voorkeursbesluit ook nog kan wijzigen?

D. Stevens: Potentieel kan het dat iets helemaal verkeerd is onderzocht en dat een voorkeur dan op foute aannames is gekozen. Zo'n scenario is al voorgevallen en valt dus nooit uit te sluiten.

M. Franck: De dienst MER heeft vorig jaar ook duidelijk aangegeven dat het S-MER nog niet helemaal op punt stond als het naar buiten is gekomen in november 2017.

F. Buffel: Vanuit het projectteam is ervoor gekozen om, in de geest van de procesaanpak, de ontwerprapporten online te plaatsen zodra deze beschikbaar zijn. De tijd zal moeten uitwijzen of het de juiste aanpak is om ontwerpen al online te zetten.

Studiebureau: Men mag niet vergeten dat er wel al een eerste interne kwaliteitstoets is geweest voor de ontwerpen online zijn gezet.

M. Franck: Conclusie voor geluid: ofwel de tekst kwalitatief uitschrijven ofwel de tabel verder uitwerken.

#### **2.1.4. Lucht en klimaat**

M. Franck: Waarom wordt enkel naar NOx gekeken voor scheepvaart? Voor scheepvaart is ook of vooral SOx relevant. Waarom wordt dit hier niet gebruikt? Er zijn gegevens beschikbaar bij de VMM (2015-2016). Waarom wordt in referentiesituatie naar black carbon verwezen en daarna in effectbeschrijving er niets meer over gezegd? Er zijn ook nog wat vragen over de aanpak, beschrijving. De dienst MER had andere verwachtingen op basis van wat er in de AON is opgenomen. Dit verder nog met de deskundige uitklaren.

#### **2.1.5. Milieudiversiteit**

L. Dekoninck bevestigt dat dit luik alsook de passende beoordeling in orde zijn.

D. Stevens: Graag aangeven dat het voorzorgsbeginsel is gebruikt in passende beoordeling. We gaan het onderzoek niet uitvoeren op basis van het voorzorgsbeginsel.

D. Stevens: Vraag met betrekking tot p. 34. Is er een link tussen Verbindingsdok en het soortenbesluit?

Lieven: het soortenbesluit staat op zich los van de passende beoordeling.

#### **2.1.6. Landschap**

M. Franck: Onroerend erfgoed had vragen over de opbouw van de tekst. Dit moet eens bekeken worden met de deskundige. Onroerend erfgoed geeft aan dat je niet zomaar kunt stellen in de S-MER dat archeologie minder belangrijk is.

Studiebureau: bij opgespoten grond speelt dit geen rol.

M. Franck: Bij werken waar je nog dieper gaat dan de opgespoten grond, moet je wel erkennen dat daar nog zaken kunnen zitten die relevant zijn en dikwijls nog beter bewaard. Je mag er niet zomaar vanuit gaan dat opgespoten gronden niet relevant zou zijn. Wegschrijven archeologie kan dus niet bij voorbaat.

Studiebureau: We hebben nooit gezegd dat dit aspect verwaarloosbaar is, maar dat we hier op strategisch niveau niet naar zullen kijken. Het bureau zal dit nog verduidelijken.

### **2.1.7. Mobiliteit**

M. Franck wil weten hoe is omgegaan met de vraag van de Vlaamse Waterweg inzake de beoordeling van de impact van extra scheepvaartverkeer ingevolge de nieuwe sluis.

Studiebureau: het aantal schepen dat verwacht wordt, is begroot en meegenomen in het studiewerk rond geluid en lucht.

F. Buffel: dit element is niet onderscheidend aangezien het extra verkeer, ongeacht het gekozen alternatief, toch steeds op dezelfde manier door binnenvaart zal moeten worden afgehandeld.

R. Goetinck: Bevestiging van het standpunt van F. Buffel.

### **2.1.8. Mens**

M. Franck: Het departement Welzijn lijkt in het advies vooral te focussen op de synthesesnota en stelt vragen over de totstandkoming van de resultaten terwijl het antwoord op heel wat van die vragen al in de S-MER zelf te vinden is. Dit was ook het geval bij het vorige advies van het departement Welzijn. Dienst MER heeft toen aangenomen wat wel of niet moest uitgewerkt worden door het studiebureau en dat lijkt nu ook effectief opgenomen te zijn in de S-MER.

M. Franck: Vraag om het significantiekader voor onteigeningen te schrappen. Dat is zeer gevoelsmatig. Vermijden om daar een cijfer op te plakken en eerder kwalitatief omschrijven. Dat er ook een kans is op psychosomatische effecten bij de 'achterblijvers', wordt hier nog te weinig belicht. En net omwille van deze psychosomatische effecten (in combinatie met geluidshinder, wijziging luchtkwaliteit, verkeersdrukke, barrièrewerking, ...) kan het misschien aangewezen zijn om ook meer onteigeningen te overwegen (is een ruimtelijke maatregel die zijn doorwerking heeft op de gezondheid en welzijn van de bewoners).

Studiebureau: De psychosomatische effecten zijn er ingekomen op basis van de adviezen op de AON. Dan hebben we één effect in de S-MER dat we niet scoren.

R. Goetinck: Dit is sowieso geen wiskundige oefening. We gaan niet optellen. Vanuit die optiek is gebruik van cijfers niet zo cruciaal en kan je ze wel degelijk gebruiken.

F. Buffel: Het gebruik van de cijfers wordt bovendien nog kwalitatief geduïd. Er staat duidelijk aangegeven wat een score -1 of +3 betekent. Het cijfer dat nu in studie staat, is een puur technisch cijfer op basis van de voorziene in te nemen ruimte voor bouw en werfzone. Daarnaast zitten inderdaad nog een aantal mensen die serieus wat hinder zullen ondervinden. Het cijfer zal niet fundamenteel wijzigen als je die groep ook nog in rekening brengt.

R. Goetinck: Onteigeningen zijn meegenomen in de motivatie van de keuze. Als je nu net hier geen beoordeling meer aan geeft, vraag je om problemen.

Studiebureau: Zal het achterwege blijven van een score, cijfer niet voor wrevel zorgen bij burgers omdat net dit aspect voor hen zo belangrijk is?

M. Franck: er is nergens onderbouwd waarom je van het ene -1, -2, -3 of maakt.

Studiebureau: we hebben niet gewerkt met het systeem waarbij we stellen dat het verdwijnen van 0 tot 5 woningen automatisch score -1 oplevert, etc. We hebben kwalitatief proberen aan te geven wat -1, -2, -3 is op basis van expert judgement. Ik ben wel nog bereid om de scores op basis van expert judgement nog eens te herbekijken. Deze manier van werken is trouwens ook duidelijk aangegeven in de AON. Het is trouwens een onderscheidend effect waar je toch een beoordeling over moet geven.

R. Goetinck: Als er geen ernstige redenen zijn om deze manier van werken te wijzigen, moet je daar niets meer aan veranderen. Deze vergadering heeft toch als doel om de verschillende elementen uit de adviezen die formeel volgens de gevolgde procedure door de aangeschreven instanties zijn ingediend, te beoordelen? Is er een advies ingediend die dit in vraag stelt?

M. Franck: Nog verder uit te klaren.

### **2.1.9. Veiligheid**

D. Stevens: Een aantal opportuniteiten zou worden meegenomen zoals demping dokken, uitbreiding LNG-terminal. De uitbreiding van de LNG-terminal is echter nergens terug te vinden. Er is niets vermeld over domino-effecten van de scheepvaart.

Studiebureau: In de AON is dit niet meegenomen in het ontwikkelingsscenario. Op p. 4 staat enkel dat er in de loop van het project nog een aantal zaken zullen bekeken worden.

D. Stevens: Dit zal waarschijnlijk ook niet onderscheidend zijn omdat elk schip daar zal moeten passeren ongeacht het scenario. Dienst Veiligheidsrapportering wil wel weten wat de impact zal zijn van de toename van de scheepvaart door het project.

F. Buffel: Er zijn wel gesprekken geweest met mensen van de LNG-terminal. Daar lijkt men zich vooral zorgen te maken over de impact van het eventueel 'domino-effect' van een calamiteit van een schip op de terminal. Dit best gewoon nog verder verduidelijken en aangeven dat dit risico verder moet worden meegenomen.

### **2.1.10. Mobiliteit:**

M. Franck: Maakt de ovonde boven de N31 mee deel uit het project? Een sluis bouwen kan je niet zomaar zonder je wegenis daarop aan te passen.

F. Buffel: De ovonde is meegenomen vanuit de streefbeeldstudie in de S-MKBA.

Studiebureau: ovonde is zeker ook meegenomen in luik mobiliteit van de S-MER.

R. Goetinck: bevestiging dat aankoppeling van sluisproject aan de N31 erin zit.

D. Stevens: Dit element moet duidelijk zijn. Zorg dat dit voldoende aangescherpt is in de projectbeschrijving.

D. Stevens: op p. 24-26 staan nog wat vraagtekens achter de beoordeling. Schrap die gewoon. Je hebt toch een expert judgement uitgevoerd.

D. Stevens: Hoe moet de verwijzing naar buffer Zwankendamme (p. 312) geplaatst worden?

Studiebureau: Enkel relevant voor Carcoke-alternatief. Aangezien daar dan serieuze hinder zal ontstaan, moet er een buffer komen.

F. Buffel: Het moet inderdaad duidelijk gespecificeerd worden dat de buffer Zwankendamme specifiek samenhangt met alternatief Carcoke.

D. Stevens: Hoe zit het met de niet-technische samenvatting?

Studiebureau: Deze is nog in redactie en zal af zijn tegen de start van het openbaar onderzoek.

M. Franck: Wat doen we met de vraag vanuit stad Brugge om varianten te bekijken. Bijvoorbeeld een meer zuidelijke inplanting van de sluis, asymmetrische sluisdeuren, brug in het midden over de sluis....

F. Buffel: die vraag vloeit eigenlijk voort uit het vervolgtraject voor de revitaliseringsstudie.

R. Goetinck: Procesmatig niet te beschouwen als een nieuw alternatief. Als de definitieve keuze voor de locatie een feit is, moet dit dan in de uitwerkingsfase verder bekeken worden.

D. Stevens: Een verschuiving van Visart naar Visart Oost was 50 meter. Hier zou een verschuiving naar het zuiden nog veel meer kunnen zijn. Gaat het hier dan eigenlijk niet om een nieuw alternatief?

F. Buffel: Een verschuiving naar het zuiden zou de visserijcluster te sterk beïnvloeden. Dan kom je in conflict met het gegeven dat men de visserijcluster wil behouden. Bovendien komen we in de problemen met het spoortraject.

M. Franck: graag zwart op wit argumenteren in de S-MER waarom je het niet meeneemt. Op één A4 in de S-MER neerzetten dat het als milderende maatregel is ingebracht en bekeken en dat we er geen gevolg aan kunnen geven omwille van een aantal redenen (bijvoorbeeld spoor dat er niet meer over kan, etc). M.a.w. aantonen dat het niet beter is dan de huidige Visart.

F. Buffel: De vraag naar een asymmetrische inplanting van de sluishoofden is verder te bekijken in de uitwerkingsfase.

## **2.2. Nautische screening**

F. Buffel: De scores in het rapport moeten juist gelezen worden. Het is niet omdat iets de helft scoort dat het ook de helft minder moeilijk is. Het heeft gewoon aan dat het significant minder moeilijk is.

Er zijn opmerkingen gekomen over het feit dat Visart minder gunstig scoort en dat er nood is aan optimalisatie bij de uitwerkingsfase. Wij gaan dat meenemen.

## **2.3. S-MKBA**

F. Buffel: Zowel bij het studiebureau als bij het departement MOW zijn de MKBA-experten vertrokken. Wij kunnen nu dus niet meteen op alles antwoorden.

F. Buffel: De term strategische MKBA is enigszins ongelukkig gekozen omdat je er een aantal elementen niet kunt in meenemen die eigen zijn aan een klassieke MKBA.

?: Het nulalternatief staat niet in de S-MKBA

F. Buffel: Gaat er vanuit dat dit er wel in staat.

J.-P. Merckx: Benadrukt dat de opmerkingen in het advies van de Vlaamse Havencommissie technische opmerkingen zijn die niet van die aard zijn dat ze de keuze voor het alternatief omgooien (niet onderscheidend), maar zijn wel relevant voor projecten die nog volgen. Het betreft onder meer om volgende zaken:

- De vlootmixverdeling is een grove aanname.
- Schaalvergroting is niet in rekening gebracht.
- Berekening van de gegeneraliseerde transportkost is een niet courante redenering.
- Graag ook meer verduidelijking, uitleg opnemen over zaken zoals het feit waarom een alternatief een hoge IRR heeft en tegelijk zeer laag scoort in ratio kosten-baten.
- Op 3 verschillende plaatsen is een verschillend getal gebruikt voor de weergave van kosten. Daar is waarschijnlijk een technische verklaring voor (gekapitaliseerd, niet-gekapitaliseerd), maar het brengt de lezer in de war.

F. Buffel: Heeft eveneens het gebruik van verschillende getallen voor de kostenweergave opgemerkt en vraagt het studie bureau om hier duidelijk en uniform te zijn.

#### **2.4. Revitaliseringsstudie stad Brugge**

F. Buffel: Weinig fundamentele opmerkingen ontvangen op de studie zelf. Wel veel suggesties op basis van de studie die als maatregel mee kunnen in het voorkeursbesluit of later mee moeten in uitwerkingsfase.

### **3. Voorontwerp voorkeursbesluit**

F. Buffel stelt voor om meteen over te gaan tot de bespreking van hoofdstuk 4 (Alternatief en project) van het voorontwerp aangezien hoofdstuk 1,2, 3 een eerder formeel dan inhoudelijk karakter hebben.

#### **3.1. Alternatief en Project**

##### **3.1.1. Motivering keuze**

F. Buffel: Vaststelling dat een aantal partijen hebben aangegeven dat het naar voor geschoven alternatief in het voorontwerp voorkeursbesluit niet hun primaire keuze is, maar dat zij zich niet zullen verzetten tegen de keuze.

D. Stevens: Het moet duidelijk zijn dat er naast overwegingen inzake natuur ook nog andere elementen in het onderzoek zijn die bijdragen aan de motivatie om niet aan de Oostelijke kant van de haven te zoeken.

R. Goetinck: Vandamme Oost kan niet omwille van de impact op natuurgebied, maar de keuze om het Verbindingsdok niet naar voor te schuiven moet voor MBZ ook meer gemotiveerd worden omdat er toch een aantal partijen zijn die zich hier moeilijker bij neer kunnen leggen. Niet alleen de leemte in de kennis m.b.t. impact op natuur is een element om niet voor alternatief Verbindingsdok te gaan.

SALV: De visserijsector was ook eerder voorstander van Verbindingsdok, maar mits bepaalde randvoorwaarden ingevuld zijn, kunnen wij leven met de keuze voor Visart.



L. Maes: Infrabel neemt hetzelfde standpunt in. De voorkeur ging uit naar een oplossing aan de oostelijke zijde, maar Visart kan mits invullen van bepaalde randvoorwaarden.

J.-F. Verheggen: Als je randvoorwaarden voorlegt, moet je wel vooraf ook bepalen wat je precies wil bereiken. Hier moeten m.a.w. parameters aan vasthangen.

### 3.1.2. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase

D. Stevens: Iedereen spreekt over randvoorwaarden, maar op p.9 van het voorontwerp staan de kernelementen van het alternatief. Een aantal zaken, zoals onder ander het belang van de visserij, zouden beter ingepast worden als een kernelement in de projectdefinitie dan als randvoorwaarde.

R. Goetinck: Dit is toch een piste die niet zonder gevaar is. Als je een kernelement toevoegt voor visserij kunnen ook nog heel wat anderen eisen dat ook hun belang als kernelement wordt toegevoegd. Als je het toevoegt voor de visserij, moet je dat ook voor alle andere actoren doen.

F. Buffel: Voorstel om dit op te vangen door een meer algemene formulering aan de kernelementen toe te voegen waarin we stellen het *'bedrijfseconomisch weefsel te vrijwaren, waaronder de visserijcluster'*.

L. Maes: Het goederenspoor is maar één aspect, er is ook een raakvlak met het vormingsstation, etc. Kan niet algemener gesteld worden dat er niet geraakt wordt aan spoorinfrastructuur?

F. Buffel: Voorstel om *'de spoorverbindingen voor goederen en personen worden blijvend gegarandeerd in bouw- en exploitatiefase'* in te voegen.

D. Stevens: Voorstel om ook voor toegang tot de jachthaven het volgende in te voegen *'een toegang tot de jachthaven blijft gegarandeerd'*.

L. Maes: Bezorgdheid leeft dat het spoor 2 meter opgehoogd moet worden als gevolg van het Kustveiligheidsplan en dit zal ook gevolgen hebben voor het behoud van de stopplaats.

F. Buffel: Ik kan hier vandaag geen antwoord op bieden. De bepaling inzake kustveiligheidsplan zal op vraag van agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust wel nog iets anders geformuleerd worden dan in het huidige voorontwerp.

F. Buffel: moet er nog dieper worden ingegaan op het aspect mobiliteit tijdens bouwfase en exploitatiefase?

R. Goetinck: De indruk mag zeker niet ontstaan dat er tijdens het project geen hinder zal zijn. We mogen geen valse of te hoge verwachtingen creëren voor de bouwfase.

Provincie: Het mobiliteitsprobleem is toch niet doorslaggevend voor alternatiefkeuze?

## 2..2. Onderzoek milieu effecten / geïntegreerd onderzoek ifv opmaak actieprogramma

### 2.2.1. Onzekerheid inzake onteigeningen

D. Stevens: De leefbaarheid voor de bewoners is cruciaal voor Omgeving. Daarom stellen wij voor niet enkel mensen die in de bouwzone zitten te onteigenen, maar het hele 'eerste woonblok' te laten verdwijnen en een duurzame heropbouw te doen van de wijk door een project van stadvernieuwing aan de westelijke zijde. We maken m.a.w. van een infrastructuurproject, een geïntegreerd project. Omgeving vraagt daarom nog een deelonderzoek om te zien hoever in de leefbaarheid in de wijk wordt ingegrepen ter voorbereiding van het onteigeningsplan. Dan zou

men veel sneller na het voorkeursbesluit al over een plan kunnen beschikken om gronden te verwerven i.p.v. te moeten wachten tot projectbesluit.

R. Goetinck: Er is al een vervolgtraject op de revitaliseringsstudie opgestart. Kan het daar niet in meegenomen worden? Is het verstandig om nu al expliciet te spreken over een verruiming van de onteigeningsperimeter? Zet men zich dan niet nodeloos vast als blijkt dat we nadien minder ruimte nodig heeft?

F. Buffel: binnen het projectteam zal nog eens bekeken worden hoe we met deze vraag omgaan in het kader van het voorontwerp.

SALV: SALV heeft ook aangegeven dat er op dit moment nog steeds teveel onzekerheid is m.b.t. de onteigeningen.

R. Goetinck: MBZ bevestigt de vraag van bewoners en bedrijven om zo snel mogelijk uitsluitel te krijgen over de onteigeningen.

D. Stevens: Onteigeningen zijn door de Vlaamse Regering losgeweekt van de besluitvorming Complexe Projecten. Dit onderdeel hoeft dus niet meer geïntegreerd te worden in een voorkeursbesluit, projectbesluit. Het kan dus in een apart traject. We moeten wel in het voorontwerp vastgelegd krijgen, dat we sneller vooruit kunnen gaan met het onteigeningsplan na het voorkeursbesluit en niet hoeven te wachten op het projectbesluit zodat we zo snel mogelijk één en ander kunnen opstarten.

L. Maes: Suggestie om met vrijwillige onteigening te kunnen werken. De moeilijkheid is wel om de lijn te bepalen tot waar dit kan.

F. Buffel: Er is in die zin al iets voorzien in het voorontwerp, maar het moet misschien nog iets minder voorwaardelijk geformuleerd worden.

R. Goetinck: We moeten niet alleen zekerheid over de onteigeningen, maar ook expliciet begeleiding voor bewoners én bedrijven voorzien.

F. Buffel: Begeleiding van bedrijven staat nog niet expliciet in het actieprogramma. Het is wel heel duidelijk dat hun noden heel uiteenlopend zijn. Wij hebben ons al geïnformeerd bij een aantal instanties om ideeën op te doen die kunnen helpen bij het uitwerken van een vorm van begeleidingstraject voor bedrijven.

D. Stevens: Voorstel om op te nemen dat 'we voorzien in actieve begeleiding van bewoners en bedrijven die geïmpacteerd worden'.

F. Buffel: We nemen dit voorstel over in twee aparte bullets voor bewoners en bedrijven.

### **2.2.2. Nautische toegang**

R. Goetinck: We zijn zeker dat de schepen erdoor geraken tot zuidwest 5 beaufort. Er is nog nood aan verder optimalisatie. Dit is echter onvoldoende. Ook bij onbeschikbaarheid van de Vandammesluis is een volwaardige toegang tot de achterhaven vereist, zelfs bij ongunstige weersomstandigheden. Er is nog nood aan verder optimalisatie.

SALV: Bij verdere nautische studie moet de visserij ook steeds meegenomen worden.

F. Buffel: Er zijn inderdaad een aantal aspecten die nog verder moeten uitgewerkt worden in de volgende fase:

- schepen moeten erin en eruit kunnen
- de jachthaven moet kunnen blijven functioneren
- impact op visserij achter sluis.

### 2.2.3. Mobiliteit

F. Buffel: Er zijn heel wat suggesties geformuleerd inzake mobiliteit. Het is duidelijk dat de fasering van het project ook een belangrijk element wordt voor de mobiliteit.

D. Stevens: Hoe zit het met de Impact op tramverkeer tijdens de bouwfase? Wordt de continuïteit van de tram gevrijwaard?

R. Goetinck: Continuïteit van de tram ten allen tijde vrijwaren zal misschien niet mogelijk zijn, maar we kunnen wel opnemen dat *'de continuïteit van een openbaar vervoersverbinding moet gewaarborgd blijven'*.

### 2.2.4. Toegankelijkheid spoorinstallaties

L. Maes: Kan de bestaande Strausbrug actief blijven bij de bouw? De inplanting van de sluis kan in deze zeer belangrijk zijn voor de tijd dat spoor al dan niet buiten werking zou zijn.

F. Buffel: Dit is verder te bekijken bij de uitwerkingsfase.

### 2.2.5. Historische relictten

In de projectdefinitie staat dat Visart wordt afgebroken terwijl elders wordt gesproken over behoud Visart als historisch relict.

L. Maes: In dit verband ook opletten met de Straussbrug die ook al redelijk zeldzaam is in zijn soort.

### 2.2.6. Geluid, emissies, trillingen

D. Stevens: Het actieprogramma voorziet in het opstellen van een leefbaarheidsplan voor geluid, emissies, trillingen. Op p. 177 van de S-MER wordt gesproken over strenge eisen voor gebruik van brandstof zeeschepen in de haven.

R. Goetinck: Dat is correct. Schepen mogen niet meer varen op heavy fuel in de haven zelf. Bovendien volgen ook internationale initiatieven voor het drastisch verbeteren van de emissies.

D. Stevens: dit dan ook graag aanvullen in de tekst

### 2.2.7. Zettingen.

D. Stevens: Hoe gaan we om met zettingen? Dit is nu nog niet expliciet vernoemd als problematiek, maar dat zou best wel gebeuren om ongerustheid weg te nemen bij burgers vanuit hun negatieve ervaringen met de Vandammesluis.

F. Buffel: Het studie bureau heeft bij uitwerking van het technisch ontwerp voor studiewerk wel degelijk al rekening gehouden met de ervaringen van de Vandammesluis.

### 2.2.8. Reconversie achterhaven

D. Stevens: Het voorontwerp voorkeursbesluit verbindt geen conclusie aan demping van de dokken (reconversie).

R. Goetinck: Voor MBZ is dit zeer essentieel, MOW wil echter focussen op de bouw van een sluis en het vrijwaren van de oost-westverbinding. MBZ heeft hier begrip voor, maar vraag op zijn minst om de synergie te bekijken in de uitwerkingsfase tussen het sluisproject en het reconversieproject dat MBZ ook zeker wenst uit te voeren.

D. Stevens: Dit hoeft voor mij niet als actie in het actieprogramma, maar je moet er op zijn minst iets over zeggen aangezien het wel in vorige documenten in het proces is vermeld, zonder dat het een financieel engagement impliceert van Vlaanderen.

F. Buffel: We kunnen bij het beschrijvend stuk onder en los van de kernelementen in de projectdefinitie nog een extra alinea opnemen.

### **2.2.9. Tunnel Nx Oostkant haven**

F. Buffel: Een aantal adviezen (Stad, Haven, VHC) spreken over het feit dat aan de oostkant van de haven voor de Nx niets is voorzien. Het doortrekken van tunnel in het oosten onder de Vandammesluis wordt geopperd als noodzakelijk. Wij gaan dit echter niet meenemen in het Complex Project.

R. Goetinck: Alle begrip hiervoor, maar wij vragen wel aan de Vlaamse Regering het engagement om aan deze vraag tegemoet te komen.

D. Stevens: Suggestie om ook hier toe te voegen onder de kernelementen dat dit, net zoals dempen van dokken, simultaan onderzocht zal worden.

D. Stevens: Verder graag ook duidelijk aangeven dat tunnel én verbinding met N31 wordt voorzien in het project.

R. Goetinck: Akkoord, dan doe je geen uitspraak over de manier of je boven of onder de grond de aantakking wil maken.

### **2.2.10. Beperkte verschuiving in Zuidelijke richting.**

R. Goetinck: Een beperkte verschuiving van de sluis in Zuidelijke richting is het onderzoeken waard, mede om de toegang tot de jachthaven te vrijwaren.

D. Stevens: In het voorontwerp voorkeursbesluit zit geen kaart. Er is nog ruimte in de uitwerkingsfase om kleine verschuivingen te doen. Dit hoeft niet in voorkeursbesluit. Het kan even goed in de projectonderzoeksnota.

### **2.2.11. Waterhuishouding**

SALV: De impact op de waterhuishouding zou minimaal zijn. Voor landbouw is het wel noodzakelijk om de monitoring hiervan ook na de bouw verder te zetten. Kan dit opgenomen in de tabel acties?

R. Goetinck: Dit vormt geen probleem, op p. 10 wordt al verwezen naar de verziltingsproblematiek.

D. Stevens: Voeg hier dan nog expliciet aan toe dat de monitoring voor landbouw wordt meegenomen.