

Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, art. 16;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning;

Gelet op cat.6 van bovenvermeld besluit dat aangeeft dat voor aanvragen met betrekking tot infrastructuur in zeehavens de Vlaamse regering bevoegde overheid is;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 12 september 2018;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor begroting, gegeven op 12 december 2018;

Gelet op het ontwerp van voorkeursbesluit dat op 21 december 2018 door de Vlaamse regering werd vastgesteld;

Gelet op het openbaar onderzoek over het ontwerp van voorkeursbesluit, de synthesesnota, de effectenonderzoeksrapporten en de MER-richtlijnen, dat georganiseerd werd van 21 januari 2019 tot en met 22 maart 2019;

Gelet op de beslissing tot goedkeuring van het MER op 28 april 2019 door de dienst, bevoegd voor milieueffectrapportage, na beoordeling van de kwaliteit van het ontwerp van MER en de toetsing van het MER aan de richtlijnen die de dienst heeft opgesteld;

Gelet op de passende beoordeling die is opgemaakt;

Gelet op advies nr. 66.207/1 van de Raad van State, gegeven op 17 juni 2019, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende de startbeslissing van de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge';

Overwegende deel 2.5 van de startbeslissing dat motiveert dat het project beantwoordt aan een aantal van de in het decreet complexe projecten opgenomen criteria, zodat het groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang in voldoende mate is aangetoond en dat het project valt onder het toepassingsgebied van het decreet complexe projecten;

Overwegende de procesnota die samen met de startbeslissing door de Vlaamse regering werd goedgekeurd;

Overwegende de publieke raadpleging en adviesronde die werd georganiseerd over de alternatievenonderzoeksnota, verankerd in de richtlijnen van de dienst Mer van 11 mei 2017;

Overwegende dat in een overwegingsdocument een individueel antwoord is geformuleerd op de inspraak op de alternatievenonderzoeksnota en dat die nota gepubliceerd is op de projectwebsite;

Overwegende de publieke raadpleging en adviesronde die werd georganiseerd over de tussennota, die vertaald werd in een geactualiseerde versie van de alternatievenonderzoeksnota, verankerd in de richtlijnen van de dienst Mer van 11 mei 2017;

Overwegende de mededeling van de Vlaamse regering op 2 maart 2018 over het voorontwerp voorkeursbesluit betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge';

Overwegende voorontwerp van voorkeursbesluit dat op 2 maart 2018 voor formeel advies aan de decretaal vastgestelde adviesinstanties werd verdeeld;

Overwegende de adviesvergadering van 20 april 2018 waar de adviezen met betrekking tot het voorontwerp van voorkeursbesluit werden besproken;

Overwegende dat in een antwoordenna nota een antwoord is gegeven op alle adviezen over het voorontwerp van voorkeursbesluit en dat die nota gepubliceerd is op de projectwebsite;

Overwegende dat in een antwoordenna nota een antwoord is gegeven op alle inspraak uit het openbaar onderzoek over het ontwerp van voorkeursbesluit dat op 21 december 2018 door de Vlaamse Regering werd vastgesteld en dat die nota gepubliceerd is op de projectwebsite;

Overwegende dat het geïntegreerde onderzoek (inclusief strategisch MER) gevoerd is op een strategisch niveau, conform artikel 10 van het decreet

complexe projecten, en dus rekening houdt met het detailleringsniveau van het te nemen voorkeursbesluit;

Overwegende dat een open en transparant proces werd gevoerd, met naast de formele inspraak ook diverse informele momenten (workshops, infomarkten, zitdagen, ...)

Overwegende dat de resultaten van het proces en de conclusies van het geïntegreerde onderzoek zijn meegenomen bij de uitgebreide motivering over de keuze voor een voorkeursalternatief in een voorkeursbesluit;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

Artikel 1. De Vlaamse Regering stelt het voorkeursbesluit van het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', zoals opgenomen in de bijlage die bij dit besluit is gevoegd, definitief vast als vermeld in artikel 16 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Art. 2. De Vlaamse Regering zal het voorkeursbesluit bekendmaken, conform de bepalingen van artikel 17 van het decreet complexe projecten.

Art. 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en de Vlaamse minister bevoegd voor Omgeving, Natuur en Landbouw zijn belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Koen VAN DEN HEUVEL

Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van (datum) houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'

VOORKEURSBESLUIT

VERBETERING NAUTISCHE TOEGANKELIJKHEID TOT DE (ACHTER)HAVEN VAN ZEEBRUGGE

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	2
1. Situering	3
2. Omschrijving van de complexiteit van het project	5
3. Bevoegde overheid	7
4. Alternatief en project.....	9
4.1. Omschrijving gekozen alternatief	9
4.2. Motivering keuze	9
4.3. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase	12
5. Onderzoek milieu effecten / geïntegreerd onderzoek ifv opmaak actieprogramma.....	14
5.1. Acties vanuit de S-MER	14
5.2. Acties vanuit de consultaties	15
5.3. Acties vanuit de Leefbaarheids-/revitaliseringsstudie voor Zeebrugge	18
5.4. Randvoorwaarden en aanbevelingen voor het projectniveau	19
5.4.1. Strategische milieubeoordeling	19
5.4.2. Revitaliseringsstudie voor Zeebrugge	23
5.4.3. Gesprekken en consultaties – herlokalisatie geïmpacteerde bewoners en bedrijven	23
5.4.4. Energie	23
6. Beleidsmatig kader.....	24
7. Beslissingen en vervolgstappen	25
7.1. Rechtsgevolgen	25
7.2. Vervolgstappen	26
7.3. Financiering.....	27
8. Bijlagen.....	28

1. SITUERING

De Vlaamse overheid zet met de nieuwe procesaanpak voor complexe projecten in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. Met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, is de regelgeving inzake complexe projecten sinds 1 maart 2015 van kracht.

De nieuwe procesaanpak onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van eerste idee tot en met de uitvoering zijn deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Op 15 juli 2016 werd de startbeslissing genomen door de Vlaamse regering. De startbeslissing betekende de start van een onderzoeksfase met als doelstelling om een voorkeursalternatief te filteren uit een brede waaier van alternatieven. De voorbije periode vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de impact en gevoeligheden van de verschillende alternatieven. Voor de opmaak van de eerste versie van de alternatievenonderzoeksnota werd niet alleen uitgegaan van de uitgangspunten van voormelde startbeslissing maar werden zowel de stuurgroep, de bedrijven als de bewoners geconsulteerd. Deze consultatie gebeurde aan de hand van twee workshops op 7 september 2016 (de bedrijven en de bewoners) en één workshop op 13 september 2016 (de stuurgroep). Dit heeft ook toegelaten om de projectuitwerking verder vorm te geven. Op die manier wordt net zoals tijdens de verkenningsfase invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

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

- de workshops ter voorbereiding van de alternatievenonderzoeksnota in september 2016
- een strategisch milieubeoordeling (S-MER)
- een strategische MKBA (S-MKBA)
- een nautische toetsing
- een leefbaarheids-/revitaliseringsstudie voor Zeebrugge (opdrachtgever: stad Brugge)

De synthese van deze onderzoeken is opgenomen in de synthesesnota. De verschillende documenten zijn publiek raadpleegbaar via www.nieuwesluiszeebrugge.be.

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 voorliggende **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. Het voorontwerp van voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota werden van 5 maart 2018 tot 17 april 2018 voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Van 21 januari 2019 tot 22 maart 2019 werd het ontwerp voorkeursbesluit en het ontwerp geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) aan een openbaar onderzoek onderworpen, conform artikel 15 van het decreet complexe projecten.

Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Aan het definitief vastgesteld voorkeursbesluit kunnen dan ook een aantal rechtsgevolgen verbonden worden. De rechtsgevolgen van dit voorkeursbesluit zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen eerste projectbesluit definitief is vastgesteld. Bijkomend is het zo dat de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit kan opheffen, toch zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is. De vervaltermijn van 6 jaar wordt geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het voorkeursbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

De uitwerkingsfase van een complex project volgt op de goedkeuring van het voorkeursbesluit, die één mogelijke oplossing naar voor schuift. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Het resultaat is één geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het investeringsproject. In de procesnota wordt het verder traject voorgesteld.

2. OMSCHRIJVING VAN DE COMPLEXITEIT VAN HET PROJECT

Het decreet van 25 april 2014 definieert een “complex project” als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt.

Het decreet van 25 april 2014 geeft een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang blijkt. Het project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge voldoet aan volgende criteria van artikel 7, §1, van het decreet complexe projecten, zoals opgenomen in de startbeslissing van 15 juli 2016:

1. de probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen

De noodzaak tot afstemming tussen de belangen van de haven en de in de haven gevestigde bedrijven, de bereikbaarheid van de lokale woonkernen en de beheerders van de kruisende transportinfrastructuur.

2. het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de woonkwaliteit, de milieukwaliteit, de economische ontwikkeling en/of de mobiliteit

De vrijwaring van de nautische toegang tot de (achter)haven is noodzakelijk voor de vrijwaring van de verdere economische ontwikkeling van het (achter)havengebied. De scheiding van het bovenlokaal en lokaal gemotoriseerd verkeer zoals voorzien in het streefbeeld¹ zal ertoe leiden dat de woongebieden zoveel als mogelijk gevrijwaard worden van havenverkeer en verkeer van en naar de hoofdwegen. Daarnaast is de scheiding van het intern havenverkeer en het doorgaand verkeer in de haven van groot belang voor de doorstroming van het verkeer van en naar de hoofdwegen.

3. bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent

Er zijn zeker maatschappelijke baten verbonden aan het project in termen van toegevoegde waarde en tewerkstelling die zal gepaard gaan met de activiteiten van de bedrijven die zich hebben gevestigd of zullen vestigen in een optimaal ontsloten havengebied. De activiteiten in de breakbulk, roro en logistiek brengen bijvoorbeeld heel wat tewerkstelling met zich mee. De maatschappelijke baten en kosten zijn in kaart gebracht aan de hand van een S-MKBA.

4. het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie of wordt voorzien in een complexe omgeving

Er is sprake van een complexe omgeving. Het project wordt gerealiseerd in zeehavengebied dat is afgebakend met het oog op specifieke havengerelateerde activiteiten die nauw samenhangen met de fysieke kenmerken van het gebied. Bovendien zal rekening moeten worden gehouden met grote kruisende verkeersassen en nabijgelegen woonkernen. Het project is ook ruimtelijk structurerend. Afhankelijk van de gekozen variant zal de impact op de kruisende

¹ Streefbeelden voor de N31, N34 e, Alfred Ronsestraat, Grontmij Vlaanderen, augustus 2009

verkeersassen sterk verschillen.

5. het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact

Er zal een ruimtelijke en verkeerskundige impact zijn. De realisatie van het project zal ook een socio-economische impact hebben.

Binnen de complexe omgeving wordt nagegaan op welke wijze ruimte kan worden gemaakt voor wind-, zon-, water- en andere (innovatieve) vormen van energievoorziening. Realisaties met betrekking tot de industrie zijn CO2-neutraal en zelfvoorzienend.

6. het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op vlak van ontwikkeling en beheer

De realisatie van een zeesluis op zich vergt hoe dan ook een aanzienlijke investering en inspanning.

3. BEVOEGDE OVERHEID

Volgens artikel 6 van het decreet complexe projecten kan de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad optreden als bevoegde overheid. Gelet op het feit dat het complex project vermeld wordt in de lijsten van de Vlaamse projecten (cat.6) ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning is de Vlaamse Regering de bevoegde overheid.

6° aanvragen met betrekking tot de natte en droge infrastructuur met openbaar karakter binnen de grenzen van de zeehavens van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen, zoals afgebakend in een ruimtelijk uitvoeringsplan;

Het betreft hier bijvoorbeeld (niet limitatief):

- a) het aanleggen van de waterbouwkundige infrastructuren zoals de haven zelf, dokken, kanalen en wachtbekkens;*
- b) het heraanleggen of het wijzigen van de inplanting van bestaande waterbouwkundige infrastructuren zoals de haven zelf, dokken, kanalen en wachtbekkens;*
- c) het aanleggen, heraanleggen of het wijzigen van de inplanting van kaaimuren en sluizen;*

Het betreft hier echter ook (niet limitatief):

- voorzieningen rechtstreeks verbonden aan de functie van de haven of los- en laadpier en het beheer ervan zoals met betrekking tot de toegang voor schepen tot die havens en laadpiëren, aanlegplaatsen en laad- en losvoorzieningen, infrastructuur voor bediening en dienstgebouwen, voorzieningen in functie van beheer en -onderhoud, installaties voor signalisatie, meten en verkeersbegeleiding, verlichting en bebakening, veiligheidsuitrustingen;*
- werfzones en tijdelijke (grond)stockages met het oog op de uitvoering van de handelingen;*
- voorzieningen voor omgevingsintegratie zoals bermen en taluds, visdoorgangen en vistrappen; dijken en oeverzones, walstromen en afvaldeponerpunten;*
- natuurcompensaties bij havenuitbreidingen, zoals opgelegd door Europese richtlijnen;*

Aanvullende toelichting over het toepassingsgebied:

- Maritieme toegang beheert de vaarwegen naar de Vlaamse zeehavens Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen en de kunstwerken en eigendommen gelegen langs die maritieme toegangswegen;*
- de zeehandelshavens zijn afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.*

We verwijzen naar het openbaar karakter van de infrastructuur om louter private installaties (aangevraagd en gebouwd door bedrijven in de haven of langs de waterweg) van de Vlaamse lijst uit te sluiten. Aanlegsteigers geplaatst door een bedrijf, die enkel in functie staan van dat bedrijf, vallen dus niet onder het toepassingsgebied. De regeling dat deze bedrijven over een concessie van de eigenaar/beheerder moeten beschikken, blijft uiteraard van toepassing.

Aanlegsteigers en kaaimuren, gebouwd door de waterwegbeheerder, ook al worden ze nadien in concessie gegeven aan een of meerdere bedrijven, vallen wel onder het toepassingsgebied.

4. ALTERNATIEF EN PROJECT

In een eerste paragraaf worden de doelstelling en het gekozen alternatief kort omschreven. Voor een uitgebreide beschrijving van de doelstelling en de verschillende alternatieven die onderzocht zijn wordt verwezen naar de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota. In de tweede paragraaf wordt de motivering van de keuze voor het gekozen alternatief toegelicht. In het kader van de onderzoeksfase zijn verschillende onderzoeken gevoerd en is er uitgebreid overlegd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in de synthesesnota. Een uitgebreid overzicht van de resultaten van de verschillende onderzoeken kan geraadpleegd worden in de onderzoeksrapporten. Voor het gekozen alternatief is een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. De projectdefinitie beschreven in paragraaf 3 bevat ook de flankerende maatregelen.

4.1. Omschrijving gekozen alternatief

Doelstelling van het complex project is het verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen van de nautische toegankelijkheid tot de achterhaven van Zeebrugge.

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg wordt gekozen voor het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de **Visartsite 'huidige locatie'** komt te liggen en waarbij de **NX in een tunnel** komt te liggen.

4.2. Motivering keuze

In het geïntegreerd onderzoek werden 6 verschillende locatiealternatieven, met in totaal 10 varianten, voor de inplanting van de nieuwe sluis bekeken. Dit geïntegreerd onderzoek heeft al deze varianten vanuit verschillende invalshoeken bekeken en onderzocht, zoals beschreven in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota.

Eens de resultaten van het geïntegreerd onderzoek gekend waren, werd een consultatieronde opgestart op 3 verschillende sporen:

1. een consultatie van de leden van de stuurgroep
2. een consultatie van de leden van het actorenoverleg
3. een consultatie van de burgers

De keuze voor het bovenvermeld locatiealternatief kan gemotiveerd worden op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en de consultatieronde enerzijds en overleg met kabinetten anderzijds. Verder wordt ook gezocht naar een maximaal draagvlak.

Algemeen kan gesteld worden dat er vanuit alle partijen een draagvlak is voor de bouw van een tweede zeeluis in de haven van Zeebrugge. Verder is er vanuit alle partijen de uitdrukkelijke vraag om niet te talmen en snel over te gaan tot een keuze/beslissing in dit proces. Een laatste, duidelijk uitgesproken bezorgdheid bij alle partijen, betreft de mobiliteit in en de leefbaarheid van Zeebrugge. Specifiek de mobiliteit is nu bij momenten zeer slecht en alle partijen hopen dat het project de situatie, waar mogelijk, zal verbeteren en zeker niet slechter zal maken.

Dit project streeft naar de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de haven van Zeebrugge. Uit de nautische screening blijkt dat elk alternatief nautisch toegankelijk is voor

het gekozen typeschip en dat de oostelijke alternatieven nautisch beter scoren dan de westelijke. Omwille van onderstaande motivering blijkt geen van deze oostelijke alternatieven echter in aanmerking te komen als voorkeurslocatie.

Voorkeursalternatief

De Vlaamse Regering opteert voor het alternatief **Visart 'huidige locatie' met een NX in tunnel** als voorkeursalternatief.

Het alternatief Visart 'huidige locatie' komt tegemoet aan de doelstelling en de randvoorwaarden van het project, zoals geformuleerd in de startbeslissing. Het alternatief verbetert de nautische toegankelijkheid van de achterhaven van Zeebrugge. Op die manier kan de toekomstige ontwikkeling van de haven van Zeebrugge blijvend gegarandeerd worden.

Uit de S-MKBA blijkt dat het alternatief Visart 'huidige locatie' kan gerealiseerd worden in een bouwduur van 6 jaar met een totale investering van 1.090.000.000 euro. Dit wordt als redelijk een aanvaardbaar beschouwd. Uit de strategische milieubeoordeling blijkt dat een keuze voor het alternatief Visart 'huidige locatie' inhoudt dat er geen achteruitgang is voor de betrokken waterlichamen en dat de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water niet in gevaar komen en dat er geen impact is op Europees beschermde natuurwaarden.

Uit het geïntegreerd onderzoek en de consultatie zijn een aantal knelpunten naar boven gekomen. Om hieraan tegemoet te komen worden de nodige acties en maatregelen opgenomen in het actieprogramma (zie deel 5).

Het alternatief Visart 'huidige locatie' 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, industriële bedrijvigheid, de bedrijfsvoering van de vismijncluster en (het permanent verlies van) aanwezige bouwkundige erfgoedelementen. Verder zullen voor het alternatief Visart 'huidige locatie' de nodige maatregelen genomen moeten worden ingevolge de emissies van schepen in de sluiscolk. Deze punten vergen de nodige aandacht maar belemmeren de realisatie van het alternatief Visart 'huidige locatie' niet. Daarnaast blijkt uit de nautische screening dat de westelijke alternatieven minder scoren maar wel haalbaar, en dus realistisch, zijn.

Uit zowel de S-MER als de consultatie blijkt dat het wenselijk/noodzakelijk is om voor de NX voor de tunnelvariant te opteren. Hierdoor zal de leefkwaliteit in Zeebrugge gevoelig verbeteren.

Op de locatie Visart wordt meer bepaald een keuze gemaakt voor het alternatief Visart 'huidige locatie' aangezien deze t.o.v. Visart 'oost' meer mogelijkheden biedt om via optimalisaties de knelpunten en bezorgdheden te milderen (zie actieprogramma, deel 5).

Carcoke

Het alternatief Carcoke heeft een hogere kostprijs dan het alternatief Visart en scoort slechter in de S-MKBA (zowel qua netto contante waarde als qua baten/kosten verhouding).

Door de aanleg van een doorvaartkanaal t.h.v. de huidige Visartsluis zorgt het alternatief Carcoke, ingevolge de grote omrijfactoren, voor een sterke barrièrewerking voor voetgangers en fietsers tussen de wijken Dorp en Stationswijk. Dit geldt eveneens voor het lokaal (gemotoriseerd) verkeer.

Deze factoren leiden ertoe dat het alternatief Carcoke niet gekozen wordt.

Oostelijke alternatieven – Vandamme oost, Vandamme west en Verbindingsdok

De nautische toegankelijkheid is de hoofddoelstelling van dit project. Uit de nautische screening blijkt dat de oostelijke alternatieven in deze het best scoren. Hieronder vindt u de motivatie waarom geen van deze alternatieven gekozen wordt.

Vandamme oost

Uit de S-MER, en meer bepaald uit de passende beoordeling, blijkt dat het alternatief Vandamme oost leidt tot een 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).

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. Vermits de overheid geen toestemming of vergunning mag verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken en dat er minder schadelijke alternatieven voorhanden zijn zorgt dit ervoor dat dit alternatief gelet op de geldende wet- en regelgeving niet vergunbaar is (artikel 26 bis van het natuurdecreet).

Dit alternatief zorgt voor een significante inname van industriegebied in de voorhaven en vergt tevens een aanpassing van de afwatering van het Tweelingenkanaal, wat een dure ingreep is. Verder loopt ook de hoofdleiding van Fluxys door het projectgebied; een verplaatsing hiervan is een dure ingreep en houdt steeds een risico in.

Al deze factoren leiden ertoe dat dit alternatief niet gekozen wordt als voorkeursalternatief.

Verbindingsdok

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.

Uit de S-MKBA blijkt dat dit alternatief de meeste baten genereert van alle alternatieven, maar daartegenover staat een hoge kostprijs waardoor verhoudingsgewijs er een beperkte winst is in vergelijking met het voorkeursalternatief. Tegelijk impliceert dit alternatief een zeer lange bouwfase, uit de S-MKBA blijkt dat deze dubbel zo lang zal duren.

Het geheel van deze factoren leidt ertoe dat dit alternatief niet wordt gekozen. Verder onderzoek naar de vastgestelde leemte in de kennis met betrekking tot de omvang van mogelijke verzoeting en verdroging ter hoogte van het SBZ-H de kleiputten van Heist zal er niet toe leiden dat de hierboven aangehaalde factoren anders worden ingeschat of ingevuld. Integendeel, bij effectieve vaststelling van een significant negatieve impact op dit SBZ-H zou hoe dan ook niet meer kunnen worden gekozen voor dit alternatief omdat er nog andere alternatieven bestaan die geen impact hebben op een SBZ.

Vandamme west

Het alternatief Vandamme west komt heel goed uit zowel de S-MKBA als de nautische screening. Anderzijds blijkt dat dit alternatief een heel grote sociaal maatschappelijke impact heeft als gevolg van het groot aantal onteigeningen dat noodzakelijk is om dit alternatief te kunnen realiseren (m.n. 184 woningen, cfr. de S-MER). Uit het geïntegreerd onderzoek en de consultatie is gebleken dat de gevolgen van dergelijke onteigening zeer ingrijpend zijn voor de leefbaarheid van Zeebrugge. Daarnaast wordt een aanzienlijk negatieve impact verwacht op de luchtkwaliteit in de exploitatiefase door de nabijheid van de sluis/sluizen ten opzichte van de bewoning. En ook voor wat betreft de discipline landschap & bouwkundig erfgoed wordt een aanzienlijk negatieve impact verwacht in dit alternatief.

Dit heeft ertoe geleid dat dit alternatief niet gekozen wordt als voorkeursalternatief.

4.3. Projectdefinitie voor uitwerkingsfase

Rekening houdend met de resultaten van het gevoerde strategisch onderzoek en het gevoerde overleg is het gekozen voorkeursalternatief verder uitgewerkt met **milderende en flankerende maatregelen**. Een aantal aandachtspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerkingsfase zijn bepaald. Het resultaat is een projectdefinitie die als input kan gebruikt worden voor de projectonderzoeksnota bij de start van de uitwerkingsfase.

Kernelementen van dit voorkeursalternatief zijn:

- de Visartsluis wordt afgebroken en vervangen door een nieuwe sluis;
- de nodige maatregelen worden voorzien zodat de nieuwe installaties bestand zijn tegen een 1000-jarige storm;
- de verbinding van de Visartsluis met het Verbindingsdok wordt aangepast;
- de toegang tot de jachthaven blijft gegarandeerd maar wordt aangepast;
- gedetailleerd nautisch onderzoek zal uitgevoerd worden voor de verdere optimalisatie van de nautische toegankelijkheid (uit de nautische screening blijkt dat de nautische toegankelijkheid nog geoptimaliseerd kan worden);
- het lokaal verkeer, alsook de kusttram, zal over de sluishoofden gaan;
- de goederenspoorlijn zal over het bovenhoofd van de sluis lopen;
- de NX wordt voorzien vanaf de N31 (incl. het knooppunt) en deze loopt in een tunnel

- onder de nieuwe sluis tot deze terug aansluiting vindt op de Isabellalaan (N34);
- de spoorverbindingen voor goederen en personen worden blijvend gegarandeerd in de bouw- en exploitatiefase;
- 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);
- er zal onderzoek opgestart worden om na te gaan welke bufferende maatregelen noodzakelijk zijn teneinde de hinder van het project zo veel als mogelijk te beperken of te mitigeren. 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 nieuwe sluis en de omgeving. De vaststelling van deze perimeter in een projectbesluit zal bepalen wat de mogelijke impact is op woningen buiten het projectgebied. Immers, uit het geïntegreerd onderzoek is gebleken dat het project een aanzienlijke impact heeft op de omliggende woonwijken. Parallel met de realisatie van het project zal actief rekening gehouden worden met de revitalisering van de woonwijken en de andere functies in het projectgebied teneinde het draagvlak voor de sluis te verhogen en de leefbaarheid van Zeebrugge te vrijwaren;
- de nodige acties zullen genomen worden om het bedrijfseconomisch weefsel van de haven te vrijwaren, dit omvat zowel de visserijcluster als de overige havengebonden bedrijven;
- de implementatie en realisatie van alle bufferende en mitigerende maatregelen die een gevolg zijn van het project worden opgenomen binnen het project;
- de implementatie en realisatie van alle nodige acties en maatregelen uit het actieprogramma (zie 5), dit o.a. ter versterking van de leefbaarheid.

Om dit programma vorm te geven en de uitvoering ervan in gang te zetten wordt een gebiedscoördinator aangeduid. 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 gaat op zoek naar de nodige financiële middelen om de acties zo spoedig mogelijk uit te voeren. De gebiedscoördinator fungeert als permanent aanspreekpunt voor de betrokken inwoners en andere functiehouders in het gebied.

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot een realiseerbaar project waarbij ook de uitvoeringsmethodes bepaald zullen worden. Dit zal resulteren in meerdere projectbesluiten (= het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma), m.n. één voor de realisatie van de sluis in het projectgebied en een reeks andere projectbesluiten (die ruimer gaan dan het projectgebied van de sluis) waarin de acties worden ingepast inzake eventuele herlokalisaties, realisatie van de NX tussen de N31 en de Isabellalaan,

Uit zowel het geïntegreerd onderzoek, de consultatie als de adviesronde blijkt het groot belang van de NX voor de mobiliteit in Zeebrugge. De (optimalisatie van de) connectie tussen de NX en de N350 (Alfred Ronsestraat) valt buiten de scope van het project (de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge). De Vlaamse regering onderkent deze bezorgdheid en gaat akkoord met de opstart van een planproces voor de connectie van de NX en de N350, los van onderhavig complex project.

5. ONDERZOEK MILIEU EFFECTEN / GEINTEGREERD ONDERZOEK IFV OPMAAK ACTIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop de milieuoverwegingen in het voorkeursbesluit (een nieuwe sluis op de locatie Visart met de NX in een tunnel) worden geïntegreerd en op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken, waaronder het ontwerp van S-MER, en met de opmerkingen, adviezen en overwegingen die in het kader van die onderzoeken zijn uitgebracht, met inbegrip van een samenvatting van deze opmerkingen, adviezen en overwegingen. Per discipline wordt een overzicht gegeven van de inzichten/input uit elke stap. Daarnaast wordt ook aangegeven hoe met deze input is omgegaan.

In de antwoordennota's wordt uitgebreid gemotiveerd en toegelicht op welke wijze rekening wordt gehouden met de verschillende uitgebrachte adviezen en inspraakreacties.

5.1. Acties vanuit de S-MER

Het S-MER definieert per discipline een aantal milderende maatregelen. Hierna wordt hier dieper op ingegaan met duiding bij de actie die binnen het project zal genomen worden.

Discipline	Milderende maatregelen vanuit S-MER	Actie binnen project NSZ
Water	<ul style="list-style-type: none"> • Er dient een gekalibreerd grondwatermodel opgemaakt te worden, om de effecten op het grondwatersysteem te kunnen kwantificeren. Tevens dient een monitoring voorzien te worden bij de retourbemaling, om schadelijke effecten te voorkomen. Gezien de complexe geologie van de omgeving is een zorgvuldig ontwerp van deze retourbemaling en een continue monitoring van het effect ervan uiteraard van groot belang. • Er dienen infiltratiegrachten voorzien te worden naast de nieuw aan te leggen wegenis. • Om de verziltende invloed van de sluisystemen tegen te gaan dienen milderende maatregelen genomen te worden, deze kunnen bijvoorbeeld zijn : een goed sluisbeheer, gebruiken van een systeem om zoutflux te beperken (bv. Duinkerke-type sluis) de installatie van een luchtbellenscherm, doorspoeling, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Opmaken van een gekalibreerd grondwatermodel, inclusief monitoringsprogramma. Verder zal de problematiek rond bemalingen en zettingen met de nodige aandacht bekeken worden in de uitwerkingsfase. • Maatregel mee te nemen in het ontwerp. • Maatregel mee te nemen in het ontwerp. • Maatregel mee te nemen in het ontwerp.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bij de uitvoering van het project, moet de afwatering van alle beïnvloede waterlopen, grachten, ... gegarandeerd worden, bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> ○ De afwatering van de Lisseweegse Vaart moet gegarandeerd blijven. ○ ... 	
Biodiversiteit	Het wegwerken van huidige vismigratieknelpunten bij het ontwerp van de nieuwe sluis wordt in het licht van het Decreet Integraal Waterbeleid en de Benelux-beschikking voor vismigratie als een milderende maatregel en randvoorwaarde vanuit het aspect biodiversiteit beoordeeld.	Maatregel mee te nemen in het ontwerp.
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Bij het alternatief Visart wordt een volledig erfgoedensemble (sluis, sluiswachterswoningen, meerpalen, ...) afgebroken en zal het behoud van dit ensemble niet haalbaar zijn. Toch moet hier, in de mate van het mogelijke, in het detailonderzoek gezocht worden naar een verwijzing naar dit erfgoedensemble.	In de uitwerkingsfase wordt specifiek onderzoek gedaan inzake de mogelijkheden voor een verwijzing naar het erfgoedensemble.
Mens – Socio-organisatorische / ruimtelijke aspecten & Gezondheid	<p>Gezien de evaluatie van de gezondheidsaspecten gesteund wordt op de bevindingen in de disciplines lucht, geluid, mobiliteit, bodem en water, zijn ook de milderende maatregelen van deze disciplines hier van toepassing.</p> <p>In relatie tot de bezorgdheid over onteigening (binnen het projectgebied) is het van belang om de keuze van het alternatief zo spoedig mogelijk bekend te maken, zodat mensen die niet onteigend zullen worden terug gerust kunnen zijn en mensen die wel onteigend zullen worden duidelijkheid hierover hebben en de kans op leegstand te beperken.</p>	<p>Maatregel mee te nemen in het ontwerp.</p> <p>Wat betreft onteigeningen zal, onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar, een sociaal begeleidingsplan opgemaakt worden ter begeleiding van het project.</p>

5.2. Acties vanuit de consultaties

Op 28 november 2017 werden de ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoekstraject publiek gemaakt via de projectwebsite. Ter ondersteuning van de besluitvorming startte het projectteam op dat moment een consultatietraject dat liep tot 30

december 2017. Tijdens deze consultatie konden alle actoren hun, gemotiveerde, voorkeur voor de locatie van de nieuwe sluis toelichten. Uit deze consultatie werden een aantal problematieken gedestilleerd m.b.t. het voorkeursalternatief Visart 'huidige locatie' met NX in tunnel. Hierna wordt hier dieper op ingegaan met duiding bij de actie die binnen het project zal genomen worden.

Problematiek	Actie binnen project NSZ
De impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie en impact op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van Zeebrugge.	In de uitwerkingsfase wordt een specifiek participatieproces opgestart om, samen met de stad Brugge, een actieplan op te stellen. Hiervoor zal ontwerpend onderzoek gebeuren, hierbij zal ook specifiek aandacht worden besteed aan de zachte mobiliteit.
Geluid, trillingen en luchtmissies van scheepvaartverkeer bij gebruik van de nieuwe sluis.	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.
De link met de NX.	De verdere uitwerking en realisatie van de NX zal gebeuren in nauw overleg met de bevoegde diensten.
De impact op het tramverkeer tijdens de bouwfase.	In de uitwerkingsfase wordt onderzocht op welke wijze de werken een impact kunnen hebben op het tramverkeer zodat de tramverbinding ten allen tijde gegarandeerd kan worden.
Het alternatief Visart moet nautisch nog verder geoptimaliseerd worden.	In de uitwerkingsfase zal de inplanting van de sluis nautisch geoptimaliseerd worden zodat de haven over een volwaardige bijkomende toegang beschikt (o.a. het aspect kruisende vaart zal hier een onderdeel van uitmaken).
Diverse nutsleidingen liggen in het projectgebied.	Dit is een klassieke randvoorwaarde bij infrastructuurwerken. Deze worden gedetailleerd in kaart gebracht in de uitwerkingsfase zodat dit kan meegenomen worden naar de uitvoeringsfase.
Impact op het aantal ligplaatsen in en de toegang tot de jachthaven.	De bevoegde overheid en de gebruikers zullen geconsulteerd worden bij de verdere uitwerking in de uitwerkingsfase. De toegang tot de jachthaven wordt aangepast maar blijft gegarandeerd. Ook de aanloop naar de jachthaven en de interferentie met het scheepvaartverkeer wordt hieronder verstaan, dit zowel voor de bouw- als de exploitatiefase.

Vrees voor zuigeffecten in het Prins Albertdok door passage van grotere schepen.	In de uitwerkingsfase zal verder nautisch onderzoek gevoerd worden en indien noodzakelijk worden maatregelen getroffen om de effecten maximaal te milderen.
Het ruimtebeslag van het project binnen het projectgebied.	In de uitwerkingsfase zal het ontwerp verfijnd worden zodat het ruimtebeslag geoptimaliseerd kan worden. Verder zal bijzondere aandacht besteed worden aan de randen en de kwalitatieve buffering van de sluiszone.
Vrees voor impact van golfslag en stroming op aangemeerde schepen t.h.v. de vismijn.	In de uitwerkingsfase zal verder nautisch onderzoek gevoerd worden zodat de visserijcluster op een efficiënte en economisch verantwoorde manier kan blijven functioneren (o.a. de impact op afgemeerde vissersboten zal hier onderdeel van uitmaken).
Vrees voor slechtere ontsluiting, toegankelijkheid en bereikbaarheid van het projectgebied voor alle weggebruikers.	Bezorgdheid is als randvoorwaarde mee te nemen in de uitwerkingsfase.
Vrees voor slechtere ontsluiting en toegankelijkheid met het openbaar vervoer van het projectgebied.	Bezorgdheid is in nauw overleg met De Lijn als randvoorwaarde mee te nemen in de uitwerkingsfase.
Het Kustveiligheidsplan bepaalt de nodige infrastructurele ingrepen om de kust te beschermen tegen overstromingen.	In de uitwerkingsfase zullen de nodige maatregelen worden voorzien zodat de nieuwe installaties bestand zijn tegen een 1000-jarige storm.
Het project zal resulteren in onteigeningen binnen het projectgebied (zie kaart).	Er zal een sociaal begeleidingsplan opgemaakt worden ter begeleiding van het project onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar. Ook voor de getroffen bedrijven zal een begeleidingsplan/-traject opgestart worden.
Vrees voor hinder (geluid, stof, trillingen, emissies, mobiliteit, ...) tijdens de bouwfase.	De maatregelen ifv een minder hinder plan (ruimer dan het projectgebied) zullen bekeken worden in de uitwerkingsfase (o.a. in functie van de fasering) en verder verfijnd worden in de realisatiefase.
Tunnelmonden zo ver mogelijk van bewoning bouwen.	De inplanting van de tunnelmonden zal in de uitwerkingsfase geoptimaliseerd worden ifv. de verschillende randvoorwaarden (bewoning, techniek, mobiliteit, ...).
Impact op de voetgangers- en fietsverbindingen.	Deze actie, ook voortvloeiend uit de revitaliseringsstudie, zal meegenomen worden in de uitwerkingsfase.
Impact op school OLV-Ter Duinen.	OLV Ter Duinen zal geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase. Op projectniveau zal onderzocht worden of de grondinname t.h.v. de school tot een minimum kan beperkt worden.

Impact op ICO.	ICO en de andere geïmpacteerde bedrijven zullen geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase. Een goede ontsluiting van het noordelijk deel van de achterhaven en de vismijncluster is nodig, zowel tijdens de bouwfase als in de definitieve situatie. Verder te onderzoeken in de uitwerkingsfase.
Hinder voor de vismijncluster/-site.	De vismijncluster/-site zal geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase en er zal gestreefd worden naar een minimale impact (zowel in de bouwfase als in de definitieve situatie).
Inname deel marinebasis.	De marinebasis zal betrokken worden in de uitwerkingsfase en er zal gestreefd worden naar een minimale impact (zowel in de bouwfase als in de definitieve situatie), rekening houdende met de nautische optimalisaties binnen het project.
De impact op de jachtclubs en KMO's in het projectgebied.	De jachtclubs en KMO's zullen geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase en er zal gewerkt worden naar een minimale impact (zowel in de bouwfase als in de definitieve situatie).
Er is vrees voor het optreden van schade aan de woningen (scheuren, zettingen en verzakkingen) door de realisatie van het project.	In de uitwerkingsfase zal onderzocht worden hoe schade zo veel als mogelijk kan worden voorkomen. Daarnaast zal ook een plaatsbeschrijving van de woningen opgemaakt worden voorafgaand aan de start van de werken. Dit zal in de overeenkomst tussen de bouwheer en de aannemer opgelegd worden aan de aannemer. Daarenboven zal deze 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.

5.3. Acties vanuit de Leefbaarheids-/revitaliseringsstudie voor Zeebrugge

De revitaliseringsstudie somt tien belangrijke beleidsacties op die noodzakelijk zijn voor de realisatie van een nieuw gerevitaliseerd Zeebrugge. Dit zijn in eerste instantie (beleids)acties voor de stad Brugge maar, waar mogelijk, kunnen deze binnen het project NSZ versterkt en/of ondersteund worden. Het is de taak van de gebiedscoördinator om alle partijen (overheden, burgers, bedrijven, ...) samen te brengen om de uitvoering van de acties voor te bereiden.

Beleidsactie	Actie binnen project NSZ
Planologische en stedenbouwkundige acties.	Waar nodig mee te nemen in het projectbesluit.

Sommige cruciale plekken vergen een aanpassing van het huidig planologisch kader. Een belangrijke taak bestaat uit de opmaak van de nodige RUP's.	
Inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen. Verkeersveiligheid in Zeebrugge is en blijft een prioriteit. Via de ontwikkeling van een veilig en comfortabel fietsnetwerk kan een belangrijke impuls worden gegeven aan het gebruik van de fiets in en om de haven. Ook de scheiding van zwaar en doorgaand verkeer is belangrijk.	Mee te nemen als randvoorwaarde in het ontwerp binnen het projectgebied.
Communicatie en inspraak. De nadruk in de studie ligt op leefbaarheid en dus op mensen. Daarom zetten we nu een uitgebreid traject op om iedereen te informeren en te betrekken. Er komen diverse infomomenten en een publicatie waarin de studie bevattelijk wordt voorgesteld. Vervolgens wordt samen met de bevolking en andere betrokkenen aan de slag gegaan met enkele cruciale plekken en het publieke raamwerk.	Communicatie en inspraak is een onderdeel van de procesaanpak voor complexe projecten. In het verder traject van de uitwerkings- en uitvoeringsfase wordt hier verder op ingezet.

5.4. Randvoorwaarden en aanbevelingen voor het projectniveau

In het geïntegreerd onderzoek (meer bepaald in de strategische milieubeoordeling en in de revitaliseringsstudie voor Zeebrugge) worden een aantal randvoorwaarden en aanbevelingen voor het projectniveau benoemd. In de uitwerkingsfase zal hier zoveel als mogelijk rekening mee gehouden worden.

5.4.1. Strategische milieubeoordeling

Bij de verdere uitwerking op plan-/project- MER niveau, kunnen onder meer volgende aanbevelingen/maatregelen in rekening gebracht worden (per discipline):

Bodem

- Er dient een gedetailleerde bemalingsstudie uitgevoerd te worden voor het gekozen alternatief en variant;
- De uitvoeringswijze voor de aanleg van de tunnels dient bepaald te worden;

Op projectniveau dient voor het gekozen alternatief het risico op zettingen evenals de beïnvloede zone in detail te worden ingeschat, zowel voor de bouw van de sluis als voor de bouw van de tunnels. Voldoende sonderingen en boringen dienen uitgevoerd te worden en de invloedssfeer van de bemaling dient gekwantificeerd te worden. Er dient locatiespecifiek gezocht te worden naar uitvoeringswijzen die de invloed op het grondwater en onrechtstreeks de bodem minimaliseren. Tijdens de uitvoering van de werken moet het maaiveldpeil gemonitord worden. Van zodra belangrijke gedifferentieerde zettingen worden waargenomen dienen de nodige maatregelen getroffen te worden om verdere verzakking van het terrein en haar omgeving te voorkomen;

- Indien er bemalingen worden uitgevoerd dienen er maatregelen genomen te worden

- om de verspreiding van aanwezige grondwaterverontreinigingen te voorkomen;
- Op projectniveau dient er rekening gehouden te worden met de uitgevoerde bodemonderzoeken en de aanwezige verontreinigingen.

Water

- De afwatering van de waterlopen dient gegarandeerd te blijven;
- Beperken van de toename van verharde oppervlakken, en waar mogelijk kiezen voor waterdoorlaatbare materialen, infiltratievoorzieningen aanleggen, ...

Geluid & Trillingen

- Bij het ontwerp van tunnels, kan rekening gehouden worden met de locatie van de tunnelmonden ten opzichte van woonwijken. Zoveel als mogelijk dienen tunnel in- en uitgangen zo ver mogelijk van woonwijken gelokaliseerd te worden, zodanig dat de impact ten gevolge van geluidsemissies die uit de tunnels vrijkomen, verder van woongebied gelegen is;
- Bij het ontwerp dient aandacht te gaan naar de optimalisatie van de verkeersdoorstroming (zowel in de bouwfase als in de definitieve situatie);
- Verder dient op projectniveau een meer gedetailleerde berekening van de verkeersintensiteiten voorzien te worden, waaruit de effecten naar geluid kunnen bepaald worden alsook de nodige geluidsreducerende maatregelen (stillere wegdekken, geluidsschermen, ...) die dienen te worden voorzien;
- Bij de werkzaamheden tijdens de aanlegfase dienen alle mogelijkheden nagegaan te worden om de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken of te voorkomen:
 - o zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande (natuurlijke) hindernissen die de geluidsvoortplanting belemmeren;
 - o gebruik van goed onderhouden machines en gereedschap dat voldoet aan de Europese Richtlijnen;
 - o bij de keuze van machines dient de voorkeur gegeven te worden aan geluidsarme uitvoeringen;
 - o de meeste geluid producerende machines dienen zover mogelijk van de dichtstbijzijnde woningen opgesteld te worden;
 - o de machines dienen zo lang in bedrijf te zijn als voor het werk noodzakelijk is. Werkzaamheden bij avond, nacht of in het weekend dienen zoveel mogelijk vermeden te worden. Indien dit echter noodzakelijk is, dienen speciale geluidsarme machines of constructiemethoden toegepast te worden;
 - o organisatie van werfverkeer zo ver mogelijk van bestaande woonzones. Gebruik van goed onderhouden wegen of nieuw aan te leggen tijdelijke werfwegen;
 - o niet heien tijdens de nachtperiode;
- Bij de werkzaamheden tijdens de aanlegfase dienen de mogelijkheden nagegaan te worden om de trillingshinder zoveel mogelijk te beperken of te voorkomen. Als alternatief voor het heien kan eventueel het plaatsen van (slib)diepwanden of bentonietwanden bekeken worden;
- Afhankelijk van het gekozen alternatief dient er bij de invulling van vrijkomende sites rekening gehouden te worden met het vermijden van hinderlijke geluidsbronnen.

Lucht & Klimaat

- Afhankelijk van het gekozen alternatief: rekening houden met emissie-reducerende maatregelen bij inrichting en invulling van vrijkomende sites;
- Ligging werfzones:
 - o afstand tot woonzones houden om de impact van stofhinder en

- luchtemissies van werfvoertuigen te minimaliseren;
- Infrastructuur:
 - o Tunnelmonden: ook hier dient afstand tot woonzones voorzien te worden, omwille van het vrijkomen van extra emissies ter hoogte van tunnel in- en uitgangen;
- Scheepvaart:
 - o Brandstofgebruik in havens: strenge handhaving van de eisen i.v.m. brandstofgebruik van schepen in de haven;
- Wegverkeer:
 - o Optimalisatie verkeersdoorstroming;
 - o Bij het ontwerp van tunnels, kan rekening gehouden worden met de locatie van de tunnelmonden ten opzichte van woonwijken. Waar mogelijk dienen tunnel in- en uitgangen zo ver mogelijk van woonwijken en kwetsbare zones (zoals de school OLV Ter Duinen) gelokaliseerd te worden, zodanig dat de impact ten gevolge van luchtemissies die uit de tunnels vrijkomen, verder van woongebied, scholen, rusthuizen, .. gelegen is.

Mens – Mobiliteit

Tijdens de aanlegfase is het mogelijk dat bestaande tramverbindingen voor lange tijd onderbroken worden omwille van de werkzaamheden. Door een goede fasering van de werken kan de hinder voor deze modi beperkt worden. Voor de omleiding van het tramverkeer dient er vanuit het aspect mobiliteit steeds een verbinding te worden voorzien, hetzij via een tijdelijk tramspoor, hetzij via een frequente busverbinding. Dit aspect dient op projectniveau verder te worden onderzocht.

Een detailonderzoek naar capaciteitsverhogende maatregelen op het complex N31 x NX (bijvoorbeeld toevoeging van bypasses of herconfiguratie van complexen) en eventuele andere maatregelen om een goede bereikbaarheid van de haven te garanderen zijn noodzakelijk en dient in de uitwerkingsfase verder onderzocht te worden.

Bij de beoordeling van de varianten ging een bijzondere aandacht naar de oost-west-fietsverbinding omdat dit onderscheidend is. Daarnaast zijn er ook een aantal belangrijke noord-zuid-fietsverbindingen. Op projectniveau moet verder onderzocht worden hoe deze noord-zuidverbindingen vlot, comfortabel, kwalitatief en veilig kunnen gerealiseerd worden.

Volgende aspecten dienen op projectniveau verder onderzocht te worden:

- voorzien van bijkomende voetgangersoverste(e)k(en) thv de nieuwe zeesluis
- voorzien van een duidelijke signalisatie spoorwegovergang (lokale weg)

Biodiversiteit

Randvoorwaarden/aanbevelingen om de impact op de waterhuishouding te beperken:

- toepassing van maatregelen om de impact van bemalingen tijdens de bouwfase te beperken: retourbemaling, waterkerende schermen... Hiervoor wordt verwezen naar de maatregelen vermeld in de discipline Water.

Randvoorwaarden/aanbevelingen aangaande versnippering/barrièrewerking:

- zie milderende maatregel / randvoorwaarde voor het strategisch niveau, nl. het wegwerken van huidige vismigratieknelpunten bij het ontwerp van de nieuwe sluis wordt in het licht van het Decreet Integraal Waterbeleid en de Benelux-beschikking voor

vismigratie als een milderende maatregel en randvoorwaarde vanuit het aspect biodiversiteit beoordeeld. De uitwerking van hoe de knelpunten kunnen opgelost worden, kan verder onderzocht worden op projectniveau.

Landschap, Bouwkundig Erfgoed en Archeologie

Effecten op bouwkundig erfgoed als gevolg van het uitvoeren van bemalingen worden niet verwacht aangezien er bij de uitvoering van de werken maatregelen genomen moeten worden om zettingen te vermijden. Toch blijft dit een aandachtspunt bij de verdere projectfase.

Bepaalde bouwkundige erfgoedelementen zullen verdwijnen. Hierbij is het van belang dat de erfgoedelementen die kunnen verplaatst worden, maximaal een nieuwe locatie krijgen na uitvoering van de werken. Hierna volgt een niet-limitatieve lijst van deze erfgoedelementen:

- Monument ter herinnering aan de bevrijding van Zeebrugge na de Tweede Wereldoorlog, Kustlaan z.n., Zeebrugge;
- Oeverlicht;
- Sculptuur Evoluzione Silenziose, ontworpen door M. Molinari;
- Visserskruis.

Voor de bouwkundige erfgoedelementen die niet kunnen verplaatst worden, zoals de huidige sluisen met hun sluisdeuren en bruggen, de woningen, etc. dient een kwalitatieve inventaris te worden opgemaakt waarbij de erfgoedwaarden uitgebreid gedocumenteerd worden.

In algemene zin geldt dat er bij de verdere uitwerking van het gekozen alternatief moet gestreefd worden naar nieuwe infrastructuren met een architecturale kwaliteit.

Mens – Socio-economische / Ruimtelijke Aspecten & Gezondheid

Er dient bij verdere concretisering van het project gezocht te worden om het aantal onteigeningen tot een minimum te beperken.

In alle alternatieven geldt dat bij onteigeningen een billijke vergoeding en goede begeleiding van de bedrijven/bewoners die onteigend worden noodzakelijk is. Er dient zo goed mogelijk samen naar een oplossing te worden gezocht om de ingrijpende verandering die onteigening met zich meebrengt te verzachten. Voor de havengebonden bedrijven dient een alternatief geboden te worden.

Er is een grondinname ter hoogte van de school OLV Ter Duinen. Op projectniveau dient onderzocht te worden of de grondinname thv de school vermeden of tot een minimum kan beperkt worden.

Gezien de evaluatie van de gezondheidsaspecten gesteund wordt op de bevindingen in de disciplines lucht, geluid, bodem en water, zijn ook de randvoorwaarden en aanbevelingen voor projectniveau van deze disciplines hier van toepassing.

Deze randvoorwaarden en aanbevelingen voor het projectniveau vanuit de discipline 'Mens – Socio-economische / Ruimtelijke Aspecten en Gezondheid' komen vanuit de strategische milieubeoordeling. Ondertussen is gebleken (zowel uit de consultatie als uit de adviesronde)

dat het tot een minimum beperken van het aantal onteigeningen niet noodzakelijk de meest aangewezen werkwijze is. Als uitgangspunt wordt gesteld dat onnodige onteigeningen moeten vermeden worden (cfr. het streven naar een zo passende en zo compact mogelijke sluisoplossing). De verwervingen zullen zowel vanuit technisch oogpunt als vanuit de context van leefbaarheid worden bekeken. Ter begeleiding van de verwervingen en onteigeningen zal een sociaal begeleidingsplan opgemaakt worden.

5.4.2. Revitaliseringsstudie voor Zeebrugge

Vanuit de revitaliseringsstudie zijn er een aantal bezorgdheden benoemd door de stad Brugge. Deze bezorgdheden worden meegenomen als randvoorwaarde/aanbeveling naar de uitwerkingsfase. Een aantal acties zijn reeds vervat in 5.1, 5.2 en 5.3. Daarnaast zal om te vermijden dat de Stationswijk geïsoleerd zal worden en om de leefbaarheid van de Stationswijk te vrijwaren en naar de toekomst toe te verbeteren, binnen de contouren van het project, maximaal rekening gehouden worden met de resultaten van de revitaliseringsstudie en de hieruit voortvloeiende vervolgstudies (o.a. naar leefbaarheid).

5.4.3. Gesprekken en consultaties – herlokalisatie geïmpacteerde bewoners en bedrijven

Vanuit de gesprekken met bedrijven, bewoners en andere functiehouders komt de vraag inzake herlokalisatie omwille van de impact van de nieuwe sluis. Vanuit de verschillende onderzoeken in de uitwerkingsfase kan hier verdere onderbouwing voor gegeven worden. Er wordt maximaal gezocht naar een evenwaardige en kwalitatieve herlokalisatie van bedrijven, bewoners en andere functiehouders binnen het havengebied van Zeebrugge of binnen de wijken van Zeebrugge. Mocht uit het onderzoek blijken dat andere locaties meer aangewezen zijn, dan is er de mogelijkheid om via een projectbesluit hier invulling aan te geven.

5.4.4. Energie

Het project heeft een voorbeeldfunctie inzake energie. In de uitwerkingsfase wordt nagegaan op welke wijze ruimte kan worden gemaakt voor wind-, zon-, water- en andere (innovatieve) vormen van energievoorziening.

6. BELEIDSMATIG KADER

In het S-MER (paragraaf '3.2 Juridische en beleidsmatige randvoorwaarden') wordt ingegaan op de relatie met de relevante beleidsplannen, zoals de verschillende ruimtelijke structuurplannen, de milieu-, klimaat- en mobiliteitsplannen en het Masterplan Kustveiligheid.

7. BESLISSINGEN EN VERVOLGSTAPPEN

Dit hoofdstuk beschrijft de rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit. Daarnaast beschrijft het ook de beslissingen en vervolgstappen die het gevolg zijn van het voorkeursbesluit.

7.1. Rechtsgevolgen

Een voorkeursbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich mee brengen zoals vermeld in de het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Onderstaand wordt getoetst van welke van deze mogelijkheden wel of niet wordt gebruik gemaakt in het kader van voorliggend voorkeursbesluit.

Mogelijk rechtsgevolg	Aanduiding of mogelijk rechtsgevolg toegepast of niet toegepast wordt
de mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen, dit verbod of deze beperkingen worden aangeduid op het grafisch plan (art 28)	Niet van toepassing
de mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit (art 29)	Van toepassing volgens het art 29 van het decreet. Als tijdens de uitwerkingsfase vergunningen, machtigingen of toestemmingen gevraagd worden en als blijkt dat deze onverenigbaar zijn met de realisatie van het voorkeursbesluit, dan zullen deze vergunningen, machtigingen of toestemmingen geweigerd worden. Een kaart van het projectgebied, zoals vandaag vastgesteld, wordt toegevoegd in bijlage aan het voorkeursbesluit.
de mogelijkheid instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren (art. 30)	Niet van toepassing
gronden te onteigenen die bestreken worden door het voorkeursbesluit (art. 31)	Niet van toepassing. Er wordt geen onteigeningsbesluit gekoppeld aan het voorkeursbesluit. De exacte contouren van de te onteigenen woningen en terreinen zullen pas 100% duidelijk zijn bij het projectbesluit (zie 7.2).
een recht van voorkoop te vestigen en uit te oefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn (art. 34)	Niet van toepassing
de onmogelijkheid om na de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit bepaalde besluiten tot bescherming te nemen als deze bescherming de realisatie van het voorkeursbesluit kennelijk in het gedrang brengt (art. 35)	Van toepassing volgens het art 35 van het decreet. Als tijdens de uitwerkingsfase een besluit tot bescherming gevraagd wordt en als blijkt dat deze onverenigbaar is met de realisatie van het voorkeursbesluit, dan zal dit besluit tot bescherming geweigerd

	worden. Een kaart van het projectgebied, zoals vandaag vastgesteld, wordt toegevoegd in bijlage aan het voorkeursbesluit.
--	---

7.2. Vervolgstappen

De keuze voor alternatief Visart betreft de keuze voor een locatie voor de nieuwe sluis. In het geïntegreerd onderzoek werd hierbij een eerste inschatting gemaakt van de nodige onteigeningen. De exacte contouren van de te onteigenen woningen en terrein zullen pas 100% duidelijk zijn vanaf het projectbesluit. Dit betreft nog een lange periode waarin een aantal omwonenden en getroffen bedrijven en organisaties in onzekerheid zullen zitten voor wat betreft het al dan niet noodzakelijk zijn van een onteigening. We willen die periode van onzekerheid zo beperkt mogelijk houden.

Voor de omwonenden zal na vaststelling van het definitief voorkeursbesluit en in functie van het later te nemen projectbesluit gewerkt worden op twee sporen:

1. Van een aantal woningen weten we vandaag al zeker dat ze sowieso getroffen zullen zijn door de werken van de aanleg van de sluis (omdat ze binnen gebied liggen waar de sluis aangelegd wordt of omdat de zone al zeker ingetekend is als werfzone). Met de eigenaars van die woningen wordt een gesprek aangegaan. Aan de eigenaars die op dat moment aangeven dat zij omwille van de toekomstige situatie het niet zien zitten om daar te blijven wonen, zal de mogelijkheid geboden worden om vanaf het definitief voorkeursbesluit reeds hun woning minnelijk te verkopen aan de overheid (aan onteigeningsvoorwaarden).
2. 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.
3. Er zal nagegaan worden op welke manier herhuisvesting en sociale huisvesting een oplossing kan bieden voor de omwonenden.

Ook voor de getroffen bedrijven en organisaties zal een begeleidingstraject i.f.v. de maximale herlokalisatie opgestart worden. Hiervoor zal een trajectbegeleider aangesteld worden die zal fungeren als uniek aanspreekpunt voor de bedrijven en organisaties en nauw zal samenwerken met de betrokken instanties en overheidsdiensten, deze zal hierbij o.a.:

1. instaan voor de opmaak van een bedrijfsimpact-analyse o.b.v. gesprekken met de bedrijfsleiders van de getroffen bedrijven om de noden van elk individueel bedrijf te detecteren, de randvoorwaarden van een nieuwe locatie vast te stellen, te bepalen welke stappen gezet dienen te worden alvorens het bedrijf effectief kan verhuizen, ...
2. actief mee nadenken en op zoek gaan naar mogelijke oplossingen naar hervestiging toe in nauwe samenspraak met de betrokken instanties en (vergunningverlenende) overheidsdiensten;
3. uniek aanspreekpunt zijn voor de getroffen bedrijven en organisaties, voor wat betreft alle vragen gerelateerd aan de herlokalisatie.

7.3. Financiering

De totale investeringskost van het alternatief Visart 'huidige locatie' met een NX in tunnel werd i.f.v. de S-MKBA begroot op 1.090.000.000 euro. Deze investeringskost is samengesteld uit een engineeringkost, een bouwkost, een vastgoedkost en een post onvoorzien. In de uitwerkingsfase wordt deze investeringskost verder verfijnd naarmate het ontwerp verder wordt uitgewerkt. Ook worden in de uitwerkingsfase de verschillende financieringsmogelijkheden onderzocht.

8. BIJLAGEN

Volgende documenten gaan in bijlage aan onderhavig definitief vastgesteld voorkeursbesluit:

1. een kaart van het projectgebied
2. de rapporten van het geïntegreerd onderzoek
3. de synthesesnota
4. het verslag van de adviesvergadering en de bijhorende antwoortennota
5. de antwoortennota n.a.v. het openbaar onderzoek

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van (datum) houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Brussel, (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

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

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,

Koen VAN DEN HEUVEL