

**VOORONTWERP VOORKEURSBESLUIT  
VERBETERING NAUTISCHE TOEGANKELIJKHEID TOT  
DE (ACHTER)HAVEN VAN ZEEBRUGGE**

---

ONTWERP

## INHOUDSOPGAVE

1.	Situering .....	2
2.	Omschrijving van de complexiteit van het project .....	4
3.	Bevoegde overheid .....	6
4.	Alternatief en project .....	7
5.	Onderzoek milieu effecten / geïntegreerd onderzoek ifv opmaak actieprogramma ...	10
6.	Beleidsmatig kader .....	14
7.	Beslissingen en vervolgstappen .....	15

ONTWERP

## 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 sinds 28 november 2017 publiek raadpleegbaar via [www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://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 **voortontwerp 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.

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.

### **Statuut voorliggend document**

Het voorliggende voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota worden voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Na inpassing van de adviezen zal de Vlaamse Regering conform artikel 14 van het decreet complexe projecten het ontwerp van voorkeursbesluit vaststellen. Conform artikel 15 zal het ontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota vervolgens aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Tenslotte zal conform artikel 16 de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief vaststellen.

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.

## 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:

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 streefbeeld zal er toe 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 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.

ONTWERP

### 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;

ONTWERP

## 4. ALTERNATIEF EN PROJECT

In een eerste paragraaf wordt 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 alternatief toegelicht. In het kader van de onderzoeksfase zijn verschillende onderzoeken gevoerd en is uitgebreid overlegd. De resultaten hiervan zijn samengebracht in de synthesenota. Een uitgebreid overzicht van de resultaten van de verschillende onderzoeken kan geraadpleegd worden in de onderzoeksrapporten. Voor het gekozen alternatief is een geïntegreerde projectdefinitie m.b.t. het gekozen alternatief uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. De projectdefinitie beschreven in paragraaf 3 bevat ook de flankerende maatregelen.

### 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.

### 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.

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 vanuit alle partijen een draagvlak is voor de bouw van een tweede zeesluis 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 Zeebrugge. Deze 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. Geen van deze oostelijke alternatieven blijkt echter in aanmerking te komen als voorkeurslocatie.

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

Voor het alternatief Verbindingsdok hebben we te maken met een leemte in de kennis met betrekking tot de omvang van mogelijke verzoeting en verdroging ter hoogte van het SBZ-H de Kleiputten van Heist. Gezien deze leemte kan niet uitgesloten worden dat er een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van het SBZ-H en het VEN kan optreden. Indien op termijn zou blijken dat er een significante impact is op dit SBZ-H mag niet voor dit alternatief worden gekozen omdat er andere redelijke alternatieven zijn die geen significante impact hebben op een SBZ.

Tegelijk is dit alternatief het duurste van alle alternatieven en impliceert dit een zeer lange bouwfase. Deze factoren leiden ertoe dat dit alternatief niet gekozen wordt als voorkeursalternatief.

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 (m.n. 184 woningen, cfr. de S-MER) dat noodzakelijk is. Uit het geïntegreerd onderzoek en de consultatie is gebleken dat de gevolgen van dergelijke onteigening zeer ingrijpend zijn voor de leefbaarheid van Zeebrugge.

De oplossing wordt bijgevolg aan de westkant gezocht. Hier dient een keuze te worden gemaakt tussen het alternatief Visart ('huidige locatie' of 'oost') en het alternatief Carcoke. Uit zowel de S-MER als de consultatie blijkt dat het wenselijk/noodzakelijk is om voor de NX voor de tunnelvariant te opteren. Het alternatief Carcoke zorgt voor een sterke barrièrewerking tussen de wijken Stationswijk en Dorp. Tegelijkertijd scoort het alternatief Carcoke het slechtst in de S-MKBA.

Met betrekking tot de locatie Visart betreft dit aan de westkant de onteigening van woningen en aan de oostkant diverse infrastructurele ingrepen met impact op:

- de marinebasis;
- het Visserskruis en bijhorend park;
- het functioneren van de jachtclubs;
- de bedrijfsvoering van de jachthavengebonden bedrijven;
- de bedrijfsvoering van de vismijncluster.

Een keuze voor het alternatief Visart 'huidige locatie' biedt meer mogelijkheden om via optimalisaties deze knelpunten en bezorgdheden te milderen (zie actieprogramma, deel 5).

Een keuze voor het alternatief Visart 'huidige locatie' komt tegemoet aan de doelstelling van het project. Uit het geïntegreerd onderzoek en de consultatie zijn ook een aantal knelpunten naar boven gekomen, om hieraan tegemoet te komen dienen de nodige acties en maatregelen te worden opgenomen in het actieprogramma (zie deel 5).

## Projectdefinitie voor uitwerkingsfase

Kernelementen van dit voorkeursalternatief zijn:

- de Visartsluis wordt afgebroken en vervangen door een nieuwe sluis;
- de nodige overstromingsmaatregelen worden voorzien conform het Masterplan Kustveiligheid;
- de verbinding van de Visartsluis met het Verbindingsdok wordt aangepast;
- de toegang tot de jachthaven wordt aangepast;
- het lokaal verkeer, alsook de kusttram, zal over de sluis gaan;
- de goederenspoorlijn zal over het bovenhoofd van de sluis lopen;
- voor de NX wordt een tunnel onder de sluis voorzien;
- 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).

In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd tot een realiseerbaar project waarbij ook de uitvoeringswijze bepaald wordt. Het resultaat van die fase is één geïntegreerd projectbesluit over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma.

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

## 5. ONDERZOEK MILIEU EFFECTEN / GEINTEGREERD ONDERZOEK IFV OPMAAK ACTIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop de milieuoverwegingen in het voorkeursbesluit 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.

### Acties vanuit de S-MER

Discipline	Milderende maatregelen	Actie binnen project NSZ
Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Er dienen infiltratiegrachten voorzien te worden naast de nieuw aan te leggen wegenis.</li> <li>• 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, ...</li> <li>• Bij de uitvoering van het project, moet de afwatering van alle beïnvloede waterlopen, grachten, ... gegarandeerd worden, bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ De afwatering van de Lisseweegse Vaart moet gegarandeerd blijven.</li> <li>○ ...</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opmaken van een gekalibreerd grondwatermodel, inclusief monitoringsprogramma.</li> <li>• Maatregel mee te nemen in het ontwerp.</li> <li>• Maatregel mee te nemen in het ontwerp.</li> <li>• Maatregel mee te nemen in het ontwerp.</li> </ul>
Biodiversiteit	Het wegwerken van huidige vismigratieknelpunten bij het ontwerp van de nieuwe sluis wordt in het licht van het Decreet Integraal Waterbeleid en de	Maatregel mee te nemen in het ontwerp.

	Benelux-beschikking voor vismigratie als een milderende maatregel en randvoorwaarde vanuit het aspect biodiversiteit beoordeeld.	
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Bij de alternatieven Carcoke en Visart (huidig en oost) wordt de Visartsluis afgebroken en zal het behoud van dit historisch object niet haalbaar zijn. Toch moet hier, in de mate van het mogelijke, in het detailonderzoek gezocht worden naar het eventuele behoud en/of een verwijzing naar dit historisch object.	In de uitwerkingsfase wordt specifiek onderzoek gedaan inzake de mogelijkheden voor behoud en/of verwijzing naar het historisch object.
Mens – Socio-organisatorische / ruimtelijke aspecten & Gezondheid	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. In relatie tot de bezorgdheid over onteigening 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.	Maatregel mee te nemen in het ontwerp.  Wat betreft onteigeningen zal, onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar, een sociaal begeleidingsplan opgemaakt worden ter begeleiding van het project.

#### Acties vanuit het geïntegreerd onderzoek en de consultaties

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.	In de uitwerkingsfase wordt een specifiek participatieproces opgestart om, samen met de stad Brugge, een actieplan op te stellen. Hiervoor zal ontwerpend onderzoek gebeuren.
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.
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.
Het alternatief Visart is nautisch niet het beste.	In de uitwerkingsfase zal de inplanting van de sluis nautisch geoptimaliseerd worden.
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.
Vrees voor zuigeeffecten in het Prins Albertdok door passage van grotere schepen.	In de uitwerkingsfase zal verder nautisch onderzoek gevoerd worden.
Het ruimtebeslag van het project binnen het projectgebied.	In de uitwerkingsfase zal het ontwerp verfijnd worden zodat het ruimtebeslag geminimaliseerd kan worden.
Vrees voor impact van golfslag en stroming op aangemeerde schepen t.h.v. de vismijn.	In de uitwerkingsfase zal verder nautisch onderzoek gevoerd worden.
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 resultaten van het Masterplan Kustveiligheid als randvoorwaarde meegenomen worden.
Het project zal resulteren in onteigeningen.	Er zal een sociaal begeleidingsplan opgemaakt worden ter begeleiding van het project onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar.
Vrees voor hinder (geluid, stof en mobiliteit) tijdens de bouwfase.	De maatregelen ifv een minder hinder plan zullen bekeken worden in de realisatiefase.
Tunnelmonden zo ver mogelijk van bewoning bouwen.	De inplanting van de tunnelmonden zal in de uitwerkingsfase geoptimaliseerd worden i.f.v. 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.
Impact op ICO.	ICO zal geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase.
Hinder voor de vismijncluster/-site.	De vismijncluster/-site zal geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase.
Inname deel marinebasis.	De marinebasis zal geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase.
De ruimtelijke impact op de jachtclubs en KMO's in het projectgebied.	De jachtclubs en KMO's zullen geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase.

### Acties vanuit de Leefbaarheids-/revitaliseringsstudie voor Zeebrugge

De studie 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.

Beleidsactie	Actie binnen project NSZ
<p><b>Planologische en stedenbouwkundige acties.</b> Sommige cruciale plekken vergen een aanpassing van het huidig planologisch kader. Een belangrijke taak van de Stad bestaat uit de opmaak van de nodige RUP's of, indien de Stad niet bevoegd is, overleg plegen met hogere overheden.</p>	<p>Waar nodig mee te nemen in het projectbesluit.</p>

<p><b>Inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen.</b>  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.</p>	<p>Mee te nemen als randvoorwaarde in het ontwerp binnen het projectgebied.</p>
<p><b>Communicatie en inspraak.</b>  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.</p>	<p>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.</p>

ONTWERP

## 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.

ONTWERP

## 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.

### 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)	van toepassing, een kaart van het projectgebied wordt toegevoegd in bijlage aan het voorkeursbesluit
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
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
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

### Beslissingen en vervolgstappen

De keuze voor alternatief Visart betreft eigenlijk de keuze voor een locatie voor de nieuwe sluis. In het geïntegreerd onderzoek werd hierbij een maximalistische inschatting gemaakt van de nodige onteigeningen. De exacte contouren van de te onteigenen woningen en terrein zullen pas 100% duidelijk zijn vanaf het voorontwerp projectbesluit. Dit betreft nog een lange periode waarin een aantal omwonenden in onzekerheid zullen zitten voor wat betreft het al dan niet noodzakelijk zijn van een onteigening.



Wel is het zo dat, nu de locatie bekend is, duidelijk is welke de consequenties inzake leefbaarheid zijn voor de nabije omwonenden, zowel in de periode van aanleg als wanneer de nieuwe sluis effectief operationeel is.

Daarom zal met alle eigenaars van de potentieel door een onteigening getroffen woningen in het gebied een gesprek aangegaan worden over die gevolgen inzake leefbaarheid, op basis van de resultaten van de S-MER. Aan de eigenaars die aangeven dat zij omwille van de toekomstige situatie en de gevolgen qua leefbaarheid het sowieso niet zien zitten om daar te blijven wonen, kan eventueel de mogelijkheid geboden worden om nu reeds hun woning minnelijk te verkopen aan de overheid (aan onteigeningsvoorwaarden).

### **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 verfijnd. Ook worden in de uitwerkingsfase de verschillende financieringsmogelijkheden onderzocht.

ONTWERP