VR 2019 1005 DOC.0687/1BIS

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN,
VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Besluit tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit betreffende het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' – principiële goedkeuring

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.

2 INHOUD

2.1 Startbeslissing

De trafieken naar de achterhaven van Zeebrugge nemen de laatste jaren sterk toe, en uit de concrete vooruitzichten van verschillende terminalexploitanten blijkt dat die evolutie zich zal doorzetten. De verdere ontwikkeling van de achterhaven (afwerking zuidelijk kanaaldok, ingebruikname Maritieme Logistiek Zone, ...) zal die trafiektoename nog versterken, en daarmee ook de capaciteitsproblemen die zich nu reeds voordoen aan de P. Vandammesluis.

Momenteel verloopt het scheepvaartverkeer naar de achterhaven louter via de P. Vandammesluis, die vandaag op volle toeren draait. De tweede zeesluis die momenteel toegang

biedt tot de achterhaven, de Visartsluis, dateert immers al van 1907, is sterk verouderd en beantwoordt niet meer aan de noden van de huidige scheepvaart.

De P. Vandammesluis is sinds 1984 in gebruik en ondergaat momenteel grote onderhoudswerkzaamheden. Tijdens deze onderhoudswerkzaamheden worden o.a. de deurkamers volledig drooggezet. Hierbij wordt op basis van eigen kennis en ervaring vastgesteld dat, om de P. Vandammesluis op lange termijn in bedrijf te houden, ingrijpende werkzaamheden op middellange termijn noodzakelijk zullen zijn. Voor deze werkzaamheden zal de P. Vandammesluis gedurende langere tijd buiten gebruik gesteld moeten worden met als gevolg dat schutten via de P. Vandammesluis voor enige tijd onmogelijk zal zijn.

De realisatie van een tweede volwaardige toegang tot de achterhaven is dus, rekening houdend met de verdere ontwikkeling van achterhaven en de bijhorende capaciteitsnoden enerzijds en huidige staat van de P. Vandammesluis anderzijds, een noodzaak en eerste prioriteit. In dit licht heeft de Vlaamse Regering op 15 juli 2016 de startbeslissing genomen voor het complex project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

2.2 Doelstelling

2.2.1 Doelstelling

Dit project moet de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen.

In het project moet rekening worden gehouden met volgende elementen die van essentieel belang zijn:

1. de blijvende impact op de bedrijfsvoering ingevolge het project minimaliseren en indien nodig mitigeren;
2. de lokale relaties (i.e. de verbinding tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal faciliteren;
3. voorzien in een maximale scheiding van verkeersstromen met enerzijds een ontsluitende/verzamelende en anderzijds een verbindende functie;
4. zorgen voor het minimaal omrijden voor het tramverkeer, zonder onderbreking in het traject en maximaal in eigen bedding;
5. de Nx wordt ingericht als primaire weg II conform de principes van streefbeeld van de Nx (geen erftoegangen, 2 x 2 rijstroken, 70km/u, gegarandeerde doorstroming, ongelijkvloerse kruising van treinsporen);
6. alle bestaande goederenspoorverbindingen dienen te worden behouden;
7. elke ingreep dient te gebeuren met aandacht voor de zeewerende functie.

2.2.2 Opportuniteiten

Naast de hierboven vermelde doelstelling en randvoorwaarden zal in de loop van het project ook bekeken worden of het project kan of moet sporen met andere ingrepen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van de werking van het havengebied en die al dan niet gelijktijdig, in samenhang met of ter ondersteuning van het project zouden kunnen worden gerealiseerd.

2.3 Proces

De startbeslissing van 15 juli 2016 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 in drie verschillende workshops. Dit heeft ook toegelaten om de projectuitwerking verder vorm te geven. Na een brede publieksraadpleging werd deze alternatievenonderzoeksnota geactualiseerd en werd het geïntegreerd onderzoek opgestart.

Over zowel de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota als de uiteindelijke ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoek werd in de loop van 2017 op verschillende momenten uitvoerig gecommuniceerd naar zowel de stuurgroep, het actorenoverleg, de bewoners als alle stakeholders.

Op die manier werd, 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.

De ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoek alsook de synthese van deze onderzoeken (opgenomen in de synthesenota) zijn sinds 28 november 2017 publiek raadpleegbaar via www.nieuwesluiszeebrugge.be.

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschillende besprekingen (stuurgroep, projectteam en een consultatieronde bij zowel stakeholders als bewoners) werd er door het projectteam een voorkeursalternatief naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase bepaalt. Dit voorontwerp voorkeursbesluit werd door de Vlaamse regering op 2 maart 2018 via een mededeling kenbaar gemaakt.

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. Ter afronding van deze adviesvraag werd op 20 april 2018 een adviesvergadering georganiseerd waarop de verschillende adviezen besproken werden. Rekening houdend met de verschillende adviezen en de besprekingen op de adviesvergadering werd het ontwerp van voorkeursbesluit vorm gegeven. Een antwoordennota geeft aan op welke wijze rekening werd gehouden met de adviezen.

Op 21 december 2018 werd het ontwerp van voorkeursbesluit vastgesteld door de Vlaamse Regering. Dit ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesenota, de ontwerp onderzoeksrapporten waarop de synthesenota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van de dienst MER werden conform artikel 15 van het van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek. Dit openbaar onderzoek liep van 21 januari 2019 tot en met 22 maart 2019 Een antwoordennota geeft aan op welke wijze rekening is gehouden met de inspraak tijdens het openbaar onderzoek. Deze antwoordennota is in bijlage toegevoegd.

2.4 Besluitvorming

Het voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen.

Het voorkeursbesluit houdt de keuze in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. De motivatie voor de keuze wordt beschreven in hoofdstuk 4 van het voorkeursbesluit. Aan dit voorkeursbesluit worden ook een aantal rechtsgevolgen verbonden (hoofdstuk 7). Het geeft tenslotte ook richting aan de verdere uitwerking van het project in de uitwerkingsfase. Na de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit start de uitwerkingsfase. In deze uitwerkingsfase wordt het project verder uitgewerkt. Hierbij zal ook de projectaanpak binnen het beleidsdomein

Mobiliteit en Openbare Werken (projectleiding, financiering, fasering, …) verder geoptimaliseerd worden. De uitwerkingsfase zal uitmonden in een projectbesluit.

Het verder verloop van het Complex project, en het actieprogramma hierin, voorziet in een intensief begeleidingstraject met een sociaal begeleidingsplan voor getroffen bewoners en bedrijven. Voor de getroffen bewoners wordt een aangepast sociaal begeleidingsplan opgemaakt waarbij eveneens in kaart gebracht wordt voor wie dat wenst op welke wijze herlocalisatie in Zeebrugge mogelijk is en voor de getroffen bedrijven zal een traject tot herlocalisatie opgestart worden. Een dergelijke trajectbegeleiding is maatwerk en geniet bij voorkeur een neutrale, coördinerende en lokaal verankerde aanpak. De gouverneur van West-Vlaanderen, Carl Decaluwé, wordt aangeduid als trajectbegeleider om het verder traject van het Complex Project te coördineren en zal hierin ondersteund worden door het Departement MOW. Daarnaast zal een gebiedscoördinator aangesteld worden om de noodzakelijke acties inzake leefbaarheid en revitalisering van Zeebrugge te coördineren.

Uit het onderzoek in het kader van dit complex project blijkt ook het belang van de Nx. Om een ondertunneling van de Vandammesluis mogelijk te maken wordt daarom opdracht gegeven aan de administratie om hiervoor het planproces op te starten.

Met het oog op het inwinnen van advies bij de Raad van State wordt nu de principiële goedkeuring gevraagd van een ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit van het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Na de verwerking van het advies van de Raad van State kan dan een Besluit tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit van het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor de definitieve goedkeuring.

Het voorkeursbesluit vervalt van rechtswege als binnen zes jaar na de inwerkingtreding ervan geen definitieve vaststelling is gebeurd van een projectbesluit. Bijkomend is het zo dat de overheid die het voorkeursbesluit heeft vastgesteld, het door haar definitief vastgestelde voorkeursbesluit kan opheffen, zolang er geen definitief vastgesteld projectbesluit is.

3 TIMING

Voor de timing van het proces wordt verwezen naar de procesnota. In de procesnota wordt de timing geactualiseerd naarmate het proces vordert. De procesnota is in bijlage toegevoegd.

4 BUDGETTAIRE WEERSLAG

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. De onderzoeksfase wordt afgesloten met een definitieve keuze m.b.t. het voorkeursalternatief. In de uitwerkingsfase wordt het project verder in detail uitgewerkt en zal ook de totale investeringskost (m.i.v. de kostprijs voor de flankerende maatregelen, inclusief onteigeningskost) verder uitgewerkt worden. Daarnaast zal in de uitwerkingsfase verder in detail worden onderzocht hoe de realisatie zal gefinancierd worden.

De Vlaamse overheid zal bijdragen in de kost van de gebiedscoördinator.

Ten behoeve van de vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit werd advies ingewonnen bij de Inspectie van Financiën, dit werd ontvangen op 12 september 2018. Aangezien er noch inhoudelijk, noch budgettair fundamentele wijzigingen zijn ten opzichte van het ontwerp van voorkeurbesluit dient dit niet opnieuw voor advies voorgelegd te worden aan de Inspectie van Financiën.

Het begrotingsakkoord werd ontvangen op 12 december 2018.

5 WEERSLAG OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing tot goedkeuring van het definitief voorkeursbesluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

6 WEERSLAG OP DE LOKALE BESTUREN

De revitaliseringsstudie (bijlage 15) somt belangrijke beleidsacties op die noodzakelijk zijn voor de realisatie van een nieuw gerevitaliseerd Zeebrugge, zoals:

- Actieve en continue ondersteuning door de stad
- Communicatie en inspraak
- Heraanleg en goed onderhoud openbaar domein
- Inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen
- Een structurele oplossing voor vrachtwagens en een parkeerbeleid op maat van Zeebrugge
- Ondersteunen van de lokale handel
- Een aantrekkelijk evenementenbeleid, het hele jaar door

Deze maatregelen worden in het voorkeursbesluit meegenomen als randvoorwaarde naar de uitwerkingsfase. 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 verbeterenmaximaal rekening gehouden worden met de resultaten van de revitaliseringsstudie en de hieruit voortvloeiende vervolgstudies (o.a. naar leefbaarheid), inclusief (co)financiering vanuit de Vlaamse overheid.

Wij wensen samen met de stad Brugge hiervoor een gebiedscoördinator aan te stellen. 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.

7 KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit houdt geen regelgeving in en vereist dan ook geen reguleringsimpactanalyse.

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2019/13 van 11 januari 2019.

8 VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist om:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan het ontwerp van besluit tot definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit van het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

2. De Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, te gelasten met het inwinnen van het advies van de Raad van State over voornoemd ontwerp van besluit, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

3. De gouverneur van West-Vlaanderen aan te duiden als trajectbegeleider voor het vervolg van het Complex Project

4. In samenspraak met de Stad Brugge een gebiedscoördinator aan te stellen om de noodzakelijke acties inzake leefbaarheid en revitalisering van Zeebrugge te coördineren;

5. De Vlaams minister, bevoegd voor Omgeving, Natuur en Landbouw , opdracht te geven om het ruimtelijk planningsproces voor de ondertunneling van de Vandammasluis op te starten.

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

Bijlagen bij deze nota (1) aan de Vlaamse Regering:

- (2) het voorkeursbesluit met als bijlage:
    - (3) een kaart van het projectgebied
    - de rapporten van het geïntegreerd onderzoek, incl. de goedkeuring van het team MER:
        - (4) de strategische milieubeoordeling (S-MER) met als bijlage:
            - (5) bijlage 1: Kaartenbundel ruimtelijke situering
            - (6) bijlage 2: Passende beoordeling en verscherpte natuurtoets
            - (7) bijlage 3: Detailfiguren voor de verschillende alternatieven
            - (8) bijlage 4: Figuren grondinname voor de verschillende alternatieven
        - (9) de Niet Technische Samenvatting van de strategische milieubeoordeling met als bijlage:
            - (10) bijlage 1: Detailfiguren voor de verschillende alternatieven
            - (11) bijlage 2: Figuren grondinname voor de verschillende alternatieven
        - (12) de goedkeuring van de S-MER door het team MER
        - (13) de strategische MKBA
        - (14) de nautische screening
        - (15) de revitaliseringsstudie
    - (16) de synthesenota
    - (17) het verslag van de adviesvergadering dd. 20 april 2018
    - (18) de antwoordennota n.a.v. de adviesvraag
    - (19) de antwoordennota n.a.v. het openbaar onderzoek
- (20) het advies IF dd. 12 september 2018
- (21) het begrotingsakkoord dd. 12 december 2018
- (22) de procesnota dd. 21 december 2018
- (23) kernelementen voor het sociaal begeleidingsplan