

§ 3. L'agence évalue la demande de subvention recevable et émet un avis sur celle-ci à l'attention du Ministre dans un délai de nonante jours calendaires à partir de la date de la réception de la demande complète et recevable ou à partir de la date de la réception des compléments. L'agence évalue dans l'avis si le demandeur satisfait aux conditions, visées à l'article 3, pour obtenir la subvention.

§ 4. Au plus tard trente jours après la réception de l'avis, le Ministre décide de l'octroi des subventions.

L'agence communique la décision aux auteurs de la demande de subvention par envoi sécurisé.

**Art. 9.** § 1<sup>er</sup>. Au plus tard six mois après la fin du boisement des parcelles visées à la demande, le bénéficiaire de la subvention transmet à l'agence un rapport descriptif final contenant les informations suivantes montrant que les conditions visées à l'article 4 ont été remplies de manière satisfaisante ou au moins que les garanties nécessaires concernant leur respect ont été mises en place :

1° un aperçu des résultats envisagés et atteints du boisement ;

2° une description succincte des activités du boisement.

Le rapport descriptif final est établi à l'aide des formulaires dont le modèle est établi par l'agence et mis à disposition sur son site web [www.natuurenbos.be](http://www.natuurenbos.be).

§ 2. Le paiement de la subvention de perte de valeur foncière n'est effectué que si le bénéficiaire de la subvention joint à sa demande de paiement les autorisations nécessaires à la mise en œuvre du boisement.

§ 3. Pour obtenir le paiement de la subvention accordée, une créance est adressée à l'agence ensemble avec le rapport descriptif. Cette créance comprend les données suivantes :

1° l'identité et la qualité du demandeur ou, si la créance est introduite par un mandataire, l'identité du mandataire et une déclaration que le demandeur a été mandaté d'introduire la créance ;

2° la subvention à laquelle la créance se rapporte ;

3° le numéro de compte auquel la subvention peut être versée ;

La créance est introduite à l'aide des formulaires, dont le modèle est établi par l'agence et mis à disposition sur son site web [www.natuurenbos.be](http://www.natuurenbos.be).

§ 4. Si la créance est acceptée par l'agence, le montant de la subvention est versé au demandeur.

§ 5. La subvention de perte de valeur foncière ne peut pas être accordée à un demandeur à l'encontre de qui un mandat de recouvrement est en cours à la suite d'une décision antérieure de la Commission européenne selon laquelle l'aide a été déclarée indue et incompatible avec le marché européen interne conformément aux règles européennes relatives aux aides d'État.

#### CHAPITRE 4. — Contrôles et le recouvrement de la subvention

**Art. 10.** Sans préjudice de l'application des compétences de l'Inspection des Finances et de la Cour des Comptes, l'agence est chargée du contrôle de l'affectation par le bénéficiaire de la subvention de perte de valeur foncière qui est octroyée en application du présent arrêté.

Les membres du personnel autorisés de l'agence et l'Autorité flamande, ainsi que les personnes désignées par elles, peuvent procéder à un contrôle sur place.

**Art. 11.** La subvention de perte de valeur foncière, obtenue sur la base du présent arrêté, est intégralement recouvrée, majorée des intérêts légaux, dans les cas suivants :

1° si les conditions, visées à l'article 3, ne sont pas respectées ;

2° si les conditions, visées à l'article 4, ne sont pas respectées ou si les garanties nécessaires ne sont pas prévues.

Les montants recouverts doivent être versés sur un compte de la Région flamande à désigner par l'agence, dans le mois suivant la mise en demeure du demandeur par envoi sécurisé. Les intérêts légaux commencent à courir à partir de la date limite de paiement.

Les montants recouverts sont à nouveau mis à disposition dans le Fonds de Compensation des Bois.

**Art. 12.** Le Ministre flamand, qui la rénovation rurale et la conservation de la nature dans ses attributions, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 28 juin 2019.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Nature et de l'Agriculture,  
K. VAN DEN HEUVEL

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2019/41935]

**28 JUNI 2019. — 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°, 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 antwoordnota 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 antwoordnota 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 detailleringniveau van het 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, 28 juni 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering,  
G. BOURGEOIS

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

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw,  
K. VAN DEN HEUVEL

Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 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](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 **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 synthesesnota 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 streefbeeld<sup>1</sup> 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, ro-ro 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

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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 laadpiers, 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 afvaldeponiepunten;*
- 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 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 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 sluiskolk. 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"> <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 luchtbellscherm, doorspoeling, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opmaken van een gekalibreerd grondwatermodel, inclusief monitoringsprogramma. Verder zal de problematiek rond bemalingen en zettingen met de nodige aandacht bekeken worden in de uitwerkingsfase.</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>



	<ul style="list-style-type: none"> <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>	
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.

<b>Problematiek</b>	<b>Actie binnen project NSZ</b>
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 zuigeeffecten 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.	
<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.	Mee te nemen als randvoorwaarde in het ontwerp binnen het projectgebied.
<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.	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 vismigratiekelpunten 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 sluizen 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 infrastructures 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 antwoortenota
5. de antwoortenota n.a.v. het openbaar onderzoek

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Brussel, 28 juni 2019

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

## TRADUCTION

## AUTORITE FLAMANDE

[C – 2019/41935]

**28 JUIN 2019. — Arrêté du Gouvernement flamand portant la fixation définitive de l'arrêté relatif à la préférence concernant le projet complexe « Amélioration de l'accessibilité nautique du port et de l'arrière-port de Zeebrugge »**

LE GOUVERNEMENT FLAMAND,

Vu le décret du 25 avril 2014 relatif aux projets complexes, art. 16 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 13 février 2015 portant désignation des projets flamands et provinciaux en exécution du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d'environnement ;

Vu la cat. 6 de l'arrêté susmentionné qui indique que le Gouvernement flamand est l'autorité compétente pour les demandes relatives à des infrastructures dans les ports ;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 12 septembre 2018 ;

Vu l'accord du Ministre flamand en charge du budget, donné le 12 décembre 2018 ;

Vu le projet d'arrêté relatif à la préférence établi par le Gouvernement flamand le 21 décembre 2018 ;

Vu l'enquête publique sur le projet d'arrêté relatif à la préférence, la note de synthèse, les rapports de l'examen de l'impact et les directives concernant l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE), qui a été organisée du 21 janvier 2019 au 22 mars 2019 ;

Vu la décision d'approbation de l'EIE du 28 avril 2019 par le service compétent pour l'évaluation de l'impact sur l'environnement, après appréciation de la qualité du projet d'EIE et le contrôle de l'EIE au regard des lignes directrices définies par le service ;

Vu l'évaluation appropriée qui a été réalisée ;

Vu l'avis n° 66.207/1 du Conseil d'État, rendu le 17 juin 2019, en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Considérant la décision de démarrage du Gouvernement flamand du 15 juillet 2016 concernant le projet complexe « Amélioration de l'accessibilité nautique du port (de l'arrière-port) de Zeebrugge » ;

Considérant la partie 2.5 de la décision de démarrage qui motive le respect par le projet d'un certain nombre des critères énoncés dans le décret relatif aux projets complexes, de sorte que sa grande importance sociale et spatio-stratégique est suffisamment démontrée et que le projet relève du champ d'application du décret relatif aux projets complexes ;

Considérant la note de processus qui a été approuvée par le Gouvernement flamand en même temps que la décision de démarrage ;

Considérant la consultation publique et le processus consultatif qui ont été organisés concernant la note d'examen des alternatives, telle qu'intégrée aux lignes directrices du service EIE du 11 mai 2017 ;

Considérant qu'une réponse individuelle à la participation des citoyens concernant la note d'examen des alternatives est formulée dans un document de réflexion et que ladite note est publiée sur le site internet du projet ;

Considérant la consultation publique et le processus consultatif qui ont été organisés concernant la note intermédiaire, qui a été traduite dans une version mise à jour de la note d'examen des alternatives, telle qu'intégrée aux lignes directrices du service EIE du 11 mai 2017 ;

Considérant l'avis du Gouvernement flamand du 2 mars 2018 sur l'avant-projet d'arrêté relatif à la préférence concernant le projet complexe « Amélioration de l'accessibilité nautique du port (de l'arrière-port) de Zeebrugge » ;

Considérant l'avant-projet d'arrêté relatif à la préférence qui a été distribué le 2 mars 2018 pour avis officiel aux instances consultatives définies par le décret ;

Considérant la réunion de consultation du 20 avril 2018 au cours de laquelle les avis sur l'avant-projet d'arrêté relatif à la préférence ont été discutés ;

Considérant qu'une réponse a été donnée à tous les avis sur l'avant-projet d'arrêté relatif à la préférence dans une note de réponse et que cette note est publiée sur le site internet du projet ;

Considérant qu'il a été répondu dans une note de réponse à toutes les participations de citoyens issues de l'enquête publique concernant le projet d'arrêté relatif à la préférence qui a été établi le 21 décembre 2018 par le Gouvernement flamand et que cette note est publiée sur le site internet du projet ;

Considérant que l'examen intégré (y compris l'EIE stratégique) a été mené à un niveau stratégique, conformément à l'article 10 du décret relatif aux projets complexes et dès lors tient compte du niveau de détail de l'arrêté relatif à la préférence à prendre ;

Considérant qu'une procédure ouverte et transparente a été suivie avec, outre la participation formelle, divers moments informels (ateliers, foires aux informations, séances d'information, ...) ;

Considérant que les résultats de la procédure et les conclusions de l'examen intégré ont été pris en compte dans la motivation détaillée du choix d'une alternative préférée dans un arrêté relatif à la préférence ;

Sur proposition du Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-Être des animaux et du Ministre flamand de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Nature et de l'Agriculture ;

Après délibération,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement flamand fixe définitivement l'arrêté relatif à la préférence du projet complexe « Amélioration de l'accessibilité nautique du port (de l'arrière-port) de Zeebrugge », tel que repris dans l'annexe jointe à l'arrêté, comme visé à l'article 16 du décret du 25 avril 2014 relatif aux projets complexes.

**Art. 2.** Le Gouvernement flamand publiera l'arrêté relatif à la préférence conformément aux dispositions de l'article 17 du décret relatif aux projets complexes.

**Art. 3.** Le Ministre flamand qui a la Mobilité, les Travaux publics, la Périphérie flamande de Bruxelles, le Tourisme et le Bien-Être des animaux dans ses attributions et le Ministre flamand qui a l'Environnement, l'Aménagement du Territoire, la Nature et l'Agriculture dans ses attributions sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 28 juin 2019.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

G. BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles,  
du Tourisme et du Bien-Être des animaux,

B. WEYTS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Nature et de l'Agriculture,

K. VAN DEN HEUVEL

---



Annexe 1 à l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2019 portant la fixation de l'arrêté relatif à la préférence définitif concernant le projet complexe « Amélioration de l'accessibilité nautique du port et de l'arrière-port de Zeebrugge »

## **ARRÊTÉ RELATIF À LA PRÉFÉRENCE AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ NAUTIQUE DU PORT ET DE L'ARRIÈRE-PORT DE ZEEBRUGGE**

---

## TABLE DES MATIÈRES

Table des matières .....	2
1. Contexte .....	3
2. Description de la complexité du projet.....	5
3. Autorité compétente .....	7
4. Alternative et projet.....	9
4.1. Description de l'alternative choisie .....	9
4.2. Justification du choix.....	9
4.3. Définition du projet pour la phase d'élaboration .....	12
5. Étude de l'impact sur l'environnement/examen intégré en vue de l'élaboration du programme d'action.....	15
5.1. Mesures tirées de l'EIE-S.....	15
5.2. Mesures tirées des consultations .....	17
5.3. Actions tirées de l'étude de viabilité/revitalisation pour Zeebrugge .....	20
5.4. Conditions secondaires et recommandations à l'échelle du projet .....	20
5.4.1. Évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement	20
5.4.2. Étude de revitalisation pour Zeebrugge	24
5.4.3. Entretiens et consultations – relocalisation des habitants et entreprises affectés	24
5.4.4. Énergie	24
6. Cadre politique.....	26
7. Décisions et mesures de suivi .....	27
7.1. Effets juridiques .....	27
7.2. Mesures de suivi .....	28
7.3. Financement .....	29
8. Annexes.....	30

## 1. CONTEXTE

L'autorité flamande mise, au travers de la nouvelle approche par processus pour les projets complexes, sur la réalisation de projets dans un délai acceptable et avec la plus forte adhésion possible. Avec le décret du 25 avril 2014 relatif aux projets complexes, l'arrêté du 12 décembre 2014 portant exécution du décret relatif aux projets complexes et l'arrêté du Gouvernement flamand du 13 février 2015 portant désignation des projets flamands et provinciaux en exécution du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d'environnement, la réglementation en matière de projets complexes est en vigueur depuis le 1er mars 2015.

La nouvelle approche par processus distingue quatre phases : la phase d'exploration, la phase d'examen, la phase d'élaboration et la phase d'exécution. Les phases sont séparées par trois moments décisionnels fixes : la décision de démarrage, l'arrêté relatif à la préférence et l'arrêté relatif au projet. Une enquête publique est menée à chaque fois pour préparer les arrêtés relatifs à la préférence et au projet. Depuis la première idée jusqu'à l'exécution, ces phases, ces moments décisionnels et ces enquêtes publiques constituent les piliers du processus.

La décision de démarrage a été prise le 15 juillet 2016 par le Gouvernement flamand. Cette décision marquait le lancement d'une phase d'examen dont l'objectif était d'identifier une alternative préférée parmi un vaste éventail d'alternatives. Une vaste enquête et concertation avec les acteurs a eu lieu au cours de la période écoulée afin d'obtenir un aperçu de l'impact et des points sensibles des différentes alternatives. La rédaction de la première version de la note d'examen des alternatives ne reposait pas uniquement sur les principes de la décision de démarrage précitée, mais aussi sur une consultation tant du groupe de pilotage que des entreprises et des habitants. Cette consultation s'est déroulée dans le cadre de deux ateliers organisés le 7 septembre 2016 (entreprises et habitants) et d'un atelier organisé le 13 septembre 2016 (groupe de pilotage). Cela a également permis de poursuivre l'élaboration du projet. De cette manière, tout comme pendant la phase d'exploration, les principes relatifs aux projets complexes sont mis en œuvre : communication ouverte et transparence, participation, travail sur mesure, coopération orientée vers des solutions, approche intégrée et gestion des processus soutenue par les acteurs.

Durant la phase d'examen de ce projet complexe, les exercices d'examen et de concertation suivants ont, entre autres, été réalisés :

- les ateliers de préparation de la note d'examen des alternatives de septembre 2016 ;
- une évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement (EIE-S) ;
- une analyse coûts/avantages sociaux stratégique (ACAS-S) ;
- un contrôle nautique ;
- une étude de viabilité/revitalisation pour Zeebrugge (donneur d'ordre : ville de Bruges).

La synthèse de ces études figure dans la note de synthèse. Les différents documents sont publiquement consultables sur le site [www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://www.nieuwesluiszeebrugge.be).

Compte tenu des résultats de l'examen intégré et de différentes discussions (groupe de pilotage, équipe de projet, concertation avec les cabinets et consultation de toutes les parties prenantes), une alternative préférée s'est dessinée et une définition intégrée qui déterminera les grandes lignes de la phase d'élaboration a été développée par l'équipe de projet. Le présent **arrêté relatif à la préférence** explique le choix de l'une des alternatives étudiées et les motivations à la base de ce choix. Il oriente également le développement du projet lors de la phase d'élaboration. L'avant-projet d'arrêté relatif à la préférence, le projet d'examen intégré (y compris l'EIE-S) et le projet de note de synthèse ont été soumis du 5 mars 2018 au 17 avril 2018 pour avis aux instances consultatives conformément à l'article 11, § 2, du décret du 25 avril 2014 relatif aux projets complexes. Du 21 janvier 2019 au 22 mars 2019, le projet d'arrêté relatif à la préférence et le projet d'examen intégré (y compris l'EIE-S) ont fait l'objet d'une enquête publique, conformément à l'article 15 du décret relatif aux projets complexes.

L'arrêté relatif à la préférence comprend la fixation d'une alternative choisie au niveau stratégique. Plusieurs effets juridiques peuvent dès lors être attachés à l'arrêté relatif à la préférence définitivement fixé. Les effets juridiques de cet arrêté relatif à la préférence sont repris au chapitre 7.

L'arrêté relatif à la préférence expire de plein droit si aucun premier arrêté relatif au projet n'est définitivement fixé dans les six années qui suivent son entrée en vigueur. En outre, l'autorité qui a fixé l'arrêté relatif à la préférence peut annuler l'arrêté relatif à la préférence qu'elle a définitivement fixé tant qu'il n'existe aucun arrêté relatif au projet fixé définitivement. L'échéance de six ans est suspendue aussi longtemps qu'un recours en annulation de l'arrêté relatif à la préférence est pendant devant le Conseil d'État.

La phase d'élaboration d'un projet complexe suit l'approbation de l'arrêté relatif à la préférence, qui propose une solution possible. Le but de la phase d'élaboration est de concrétiser plus avant l'arrêté relatif à la préférence en vue d'obtenir un projet réalisable et de déterminer les modalités d'exécution du projet. Le résultat est un arrêté relatif au projet intégré sur l'ensemble des autorisations et habilitations, le plan d'affectation et le programme d'action. Cela débouche sur la phase d'exécution du projet d'investissement. La suite du trajet est présentée dans la note de processus.

## 2. DESCRIPTION DE LA COMPLEXITÉ DU PROJET

Le décret du 25 avril 2014 définit un « projet complexe » comme un projet de grande importance sociale et spatio-stratégique qui demande un processus de permis et de plan spatial intégré.

Le décret du 25 avril 2014 présente plusieurs critères dont ressort cette grande importance sociale et spatio-stratégique. Le projet d'amélioration de l'accessibilité nautique du port (de l'arrière-port) de Zeebrugge répond aux critères suivants de l'article 7, § 1er, du décret relatif aux projets complexes, tels que repris dans la décision de démarrage du 15 juillet 2016 :

1. la problématique ou le programme du projet est multiple et comprend divers intérêts à considérer

La nécessité de mettre en adéquation les intérêts du port et des entreprises établies dans le port, de l'accessibilité des noyaux résidentiels locaux et des gestionnaires des infrastructures de transport qui se croisent.

2. le projet est indispensable à une amélioration nécessaire de la qualité de logement, à la qualité de l'environnement, au développement économique et/ou à la mobilité

Il est nécessaire de garantir l'accessibilité nautique du port (de l'arrière-port) pour veiller à la poursuite du développement économique de la zone portuaire (de l'arrière-port). La séparation de la circulation motorisée supralocale et locale telle que prévue dans le scénario<sup>1</sup> permettra de préserver au maximum les zones d'habitat de la circulation portuaire et de la circulation à destination et en provenance des routes principales. Par ailleurs, séparer la circulation portuaire interne et la circulation directe dans le port est crucial pour la fluidité de la circulation à destination et en provenance des routes principales.

3. lors de la considération des intérêts concernés, la plus-value sociale joue un rôle de premier plan

Des bénéfices sociaux sont assurément liés au projet en termes de plus-value et d'emploi qui ira de pair avec les activités des entreprises qui se sont établies ou s'établiront dans une zone portuaire désenclavée de manière optimale. Par exemple, les activités dans les marchandises non conteneurisées, le roulage direct et la logistique sont porteuses d'emploi. Les coûts et bénéfices sociaux ont été inventoriés dans une ACAS-S.

4. le projet est structurant du point de vue spatial pour la zone en question ou est prévu dans un environnement complexe

Il est question d'un environnement complexe. Le projet sera réalisé dans une zone portuaire délimitée en vue d'activités spécifiques en rapport avec le port qui entretiennent un lien étroit avec les caractéristiques physiques de la zone. De plus, il faudra tenir compte de grands axes de circulation qui se croisent et de noyaux résidentiels proches. Le projet est aussi structurant du point de vue spatial. L'impact sur les axes routiers qui se croisent variera fortement en fonction de la variante choisie.

<sup>1</sup> Scénarios pour la N31, la N34 e, l'Alfred Ronsestraat, Grontmij Vlaanderen, août 2009

5. le projet a, directement ou indirectement, un impact socio-économique, spatial, lié à l'environnement ou en ce qui concerne la technique routière important

Le projet aura un impact spatial et concernant la technique routière. La réalisation du projet aura également un impact socio-économique.

Dans son environnement complexe, on examine la manière dont on peut créer un espace pour les énergies éolienne, solaire, hydroélectrique et d'autres formes (innovantes) d'approvisionnement en énergie. Les réalisations en rapport avec l'industrie sont neutres en CO<sub>2</sub> et autosuffisantes.

6. le projet implique des investissements et des efforts en matière de développement et de gestion inhabituels

En tout état de cause, la réalisation d'une écluse maritime requiert en soi des investissements et des efforts considérables.

### 3. AUTORITÉ COMPÉTENTE

Conformément à l'article 6 du décret relatif aux projets complexes, le Gouvernement flamand, le conseil provincial ou le conseil communal peuvent agir comme autorité compétente. Comme le projet complexe est repris dans les listes des projets flamands (cat. 6) en exécution du décret du 25 avril 2014 relatif au permis d'environnement, le Gouvernement flamand est l'autorité compétente.

*6° demandes relatives aux infrastructures sèches et mouillées à caractère public dans les limites des ports d'Ostende, Zeebrugge, Gand et Anvers, telles que délimitées dans un plan d'exécution spatial ;*

*Cela concerne ici par exemple (liste non exhaustive) :*

- a) l'aménagement des infrastructures hydrauliques telles que le port même, les docks, les canaux et les bassins de rétention ;*
- b) le réaménagement ou la modification de l'implantation d'infrastructures hydrauliques existantes telles que le port même, les docks, les canaux et les bassins de rétention ;*
- c) l'aménagement, le réaménagement ou la modification de l'implantation des murs de quai et écluses ;*

*Cela concerne toutefois ici également (liste non exhaustive) :*

- les équipements directement liés à la fonction du port ou du quai de chargement et de déchargement et à leur gestion tels que, en ce qui concerne l'accès des navires à ces ports et quais de chargement, les quais et équipements de chargement et de déchargement, les infrastructures de commande et les immeubles de service, les équipements liés à la gestion et à l'entretien, les installations de signalisation, de mesure, de pilotage, d'éclairage et de balisage, les équipements de sécurité ;*
- les zones de chantier et de stockage temporaire (à terre) dans le but d'effectuer les opérations ;*
- les équipements d'intégration de l'environnement, comme les accotements et talus, les passes et échelles à poissons, les digues et berges, les courants de quai et les points de collecte des déchets ;*
- les compensations des préjudices environnementaux des extensions du port, telles qu'imposées par les directives européennes ;*

*Explication complémentaire concernant le champ d'application :*

- la Division de l'Accès maritime gère les voies navigables vers les ports maritimes flamands d'Ostende, Zeebrugge, Gand et Anvers et les ouvrages d'art et propriétés situés le long de ces voies d'accès maritimes ;*
- les ports de commerce sont délimités dans des plans d'exécution spatiaux régionaux.*

*Nous faisons référence au caractère public de l'infrastructure afin d'exclure les installations purement privées (demandées et construites par des entreprises dans le port ou le long des voies d'eau) de la liste flamande. Les pontons construits par une entreprise et qui servent uniquement à cette entreprise ne relèvent donc pas du champ d'application. Le règlement selon lequel ces entreprises doivent disposer d'une concession du propriétaire/gestionnaire reste naturellement en vigueur.*

*Les pontons et murs de quai construits par le gestionnaire des voies d'eau relèvent bien du champ d'application, même s'ils sont ultérieurement donnés en concession à une ou plusieurs entreprises.*



## 4. ALTERNATIVE ET PROJET

L'objectif et l'alternative choisie sont décrits brièvement dans un premier paragraphe. Pour une description détaillée de l'objectif et des différentes alternatives qui ont été examinées, nous vous renvoyons à la note d'examen des alternatives mise à jour. La justification du choix de l'alternative est expliquée dans le deuxième paragraphe. Plusieurs études ont été menées et une vaste concertation s'est déroulée dans le cadre de la phase d'examen. Leurs résultats sont réunis dans la note de synthèse. Un aperçu détaillé des résultats des différentes études peut être consulté dans les rapports d'examen. Une définition intégrée du projet qui détermine les grandes lignes de la phase d'élaboration a été développée pour l'alternative choisie. La définition du projet décrite au paragraphe 3 contient également les mesures d'accompagnement.

### 4.1. Description de l'alternative choisie

Le projet complexe a pour but d'améliorer et de continuer à garantir à l'avenir l'accessibilité nautique à l'arrière-port de Zeebrugge.

Sur la base de différentes études et des résultats de la concertation menée, il a été opté pour l'alternative prévoyant de construire la nouvelle écluse sur le **site Visart** « emplacement actuel » et d'aménager la **NX dans un tunnel**.

### 4.2. Justification du choix

L'examen intégré a porté sur six emplacements alternatifs différents, avec dix variantes en tout, pour l'implantation de la nouvelle écluse. Cet examen intégré a envisagé et étudié toutes ces variantes sous différentes perspectives, comme décrit dans la note d'examen des alternatives mise à jour.

Une fois les résultats de l'examen intégré connus, une consultation a été lancée sur trois axes différents :

1. une consultation des membres du groupe de pilotage
2. une consultation des membres de la concertation des acteurs
3. une consultation des citoyens

Le choix de l'alternative d'emplacement précitée est justifié sur la base des résultats de l'examen intégré et de la consultation, d'une part, et de la concertation avec les cabinets, d'autre part. Une adhésion maximale au projet est également souhaitée.

D'une manière générale, on peut dire que toutes les parties soutiennent la construction d'une deuxième écluse maritime dans le port de Zeebrugge. Par ailleurs, toutes les parties demandent explicitement de ne pas traîner et de passer rapidement au choix/à la décision. Une dernière préoccupation clairement exprimée par toutes les parties concerne la mobilité et la viabilité à Zeebrugge. Plus particulièrement, la mobilité est actuellement très mauvaise à certains moments et toutes les parties espèrent que le projet améliorera la situation dans la mesure du possible et en tout cas ne l'aggravera pas.

Ce projet vise à améliorer l'accessibilité nautique du port de Zeebrugge. L'examen sous l'angle nautique révèle que toutes les alternatives sont accessibles pour le type de bateaux

choisi et que les alternatives orientales obtiennent de meilleurs résultats du point de vue nautique que les versions occidentales. Toutefois, pour les raisons présentées plus bas, aucune de ces alternatives orientales n'entre en ligne de compte comme emplacement préférentiel.

### ***Alternative préférée***

Le Gouvernement flamand a choisi l'alternative **Visart « emplacement actuel » avec la NX dans un tunnel** comme alternative préférée.

L'alternative Visart « emplacement actuel » répond à l'objectif et aux conditions secondaires du projet tels que formulés dans la décision de démarrage. L'alternative améliore l'accessibilité nautique de l'arrière-port de Zeebrugge. Cela permet de garantir durablement le développement futur du port de Zeebrugge.

Il ressort de l'ACAS-S que l'alternative Visart « emplacement actuel » peut être réalisée au cours d'un chantier de six ans moyennant un investissement total de 1 090 000 000 euros. Cela est jugé raisonnable et acceptable. L'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement montre que le choix de l'alternative Visart « emplacement actuel » n'entraîne aucun recul pour les masses d'eau concernées, ne menace pas les objectifs de la directive-cadre sur l'eau et n'a aucun impact sur les richesses naturelles européennes protégées.

L'examen intégré et la consultation ont révélé plusieurs points névralgiques. Les actions et mesures nécessaires pour y répondre sont reprises dans le programme d'action (voir chapitre 5).

L'alternative Visart « emplacement actuel » implique l'expropriation d'habitations côté ouest et diverses interventions d'infrastructure côté est qui exercent un impact sur, entre autres, la base navale, la Visserskruis (Croix des pêcheurs) et le parc attenant, le fonctionnement des yacht-clubs, la gestion des entreprises liées au port de plaisance, l'activité industrielle, la gestion du secteur de la criée et (la perte définitive) des éléments patrimoniaux architecturaux présents. En outre, dans le cadre de l'alternative Visart « emplacement actuel », il conviendra de prendre les mesures nécessaires concernant les émissions des navires dans le sas d'écluse. Ces points requièrent l'attention nécessaire, mais n'empêchent pas la réalisation de l'alternative Visart « emplacement actuel ». Par ailleurs, selon l'examen sous l'angle nautique, les alternatives occidentales obtiennent de moins bons résultats mais sont faisables et donc réalistes.

Tant l'EIE-S que la consultation indiquent qu'il est souhaitable/nécessaire de choisir la variante sous tunnel pour la NX. Cela améliorera sensiblement la qualité de vie à Zeebrugge.

À l'emplacement Visart, c'est plus précisément l'alternative Visart « emplacement actuel » qui est choisie étant donné qu'elle offre plus de possibilités que l'alternative Visart « est » pour remédier aux points névralgiques et atténuer les inquiétudes (voir programme d'action, chapitre 5).

### ***Carcoke***

L'alternative Carcoke est plus coûteuse que l'alternative Visart et obtient un moins bon résultat à l'ACAS-S (que ce soit pour sa valeur nette au comptant ou en termes de rapport coûts/bénéfice). En raison de l'aménagement d'un canal de passage à hauteur de l'actuelle écluse Visart, l'alternative Carcoke crée un obstacle important pour les piétons et les cyclistes entre le quartier Dorp et le quartier de la gare du fait des facteurs de détour élevés. Cela s'applique également à la circulation (motorisée) locale.

Pour ces raisons, l'alternative Carcoke n'a pas été choisie.

#### ***Alternatives orientales – Vandamme est, Vandamme ouest et Verbindingsdok***

L'accessibilité nautique est le principal objectif de ce projet. Il ressort de l'examen sous l'angle nautique que les alternatives orientales obtiennent de meilleures notes à cet égard. Nous vous exposons ci-dessous les raisons pour lesquelles aucune de ces alternatives n'a été choisie.

##### *Vandamme est*

Il ressort de l'EIE-S, et plus particulièrement de l'évaluation appropriée, que l'alternative Vandamme est porte considérablement atteinte aux caractéristiques naturelles de la ZPS (en conséquence d'une perte d'espace et d'une emprise sur l'habitat permanentes) et qu'il existe des alternatives moins préjudiciables. En conséquence, cette alternative ne peut pas se voir accorder de permis eu égard à la législation et à la réglementation (article 36 ter du décret sur la nature).

Un contrôle au regard de l'arrêté relatif à la modification de la végétation montre que la plupart des zones de végétation qui feraient l'objet d'une emprise permanente/temporaire en vertu de l'alternative sont considérées comme des zones de végétation dont la modification est interdite (roselière, schorre, mares eutrophes, prairie permanente historique). Une interdiction générale de modifier les zones de végétation et les petits éléments du paysage s'applique d'ailleurs dans le Réseau écologique flamand (VEN). Comme l'autorité ne peut accorder d'autorisation ou de permission pour une activité susceptible de causer des préjudices irréparables à la nature dans le VEN et que des alternatives moins préjudiciables existent, cette alternative ne peut se voir octroyer de permis eu égard à la législation et à la réglementation en vigueur (article 26 bis du décret sur la nature).

Cette alternative entraîne une emprise importante sur la zone industrielle dans l'avant-port et exige également d'adapter l'écoulement des eaux du Tweelingenkanaal, une intervention coûteuse. En outre, la canalisation principale de Fluxys passe aussi par le territoire de projet ; son déplacement implique une intervention coûteuse et toujours risquée.

Pour toutes ces raisons, cette alternative n'a pas été choisie comme alternative préférée.

##### *Verbindingsdok*

En raison de l'aménagement d'un canal de passage à hauteur de l'actuelle écluse P. Vandamme, cette alternative crée un obstacle important pour les piétons et les cyclistes du fait des facteurs de détour élevés. Cela s'applique également à la circulation (motorisée) locale.

De plus, cette alternative impose d'adapter l'écoulement des eaux du Tweelingenkanaal, entraîne une augmentation de la sédimentation dans l'avant-port, ce qui rend des travaux de dragage supplémentaires nécessaires, et implique une emprise significative sur la zone industrielle dans l'arrière-port.

L'ACAS-S montre que cette alternative est, de toutes les alternatives, celle qui offre les plus grands avantages, mais cependant à un coût élevé qui limite proportionnellement le bénéfice par rapport à l'alternative préférée. Simultanément, cette alternative suppose une phase de construction très longue, qui sera deux fois plus longue d'après l'ACAS-S.

Pour toutes ces raisons, cette alternative n'a pas été choisie. Une nouvelle étude portant sur les lacunes constatées dans les connaissances relatives à l'ampleur de l'adoucissement et de l'assèchement possibles dans la ZPS-H des argilières de Heist ne donnera pas lieu à une appréciation ni à une prise en compte différente des facteurs présentés plus haut. Au contraire, en cas de constatation effective d'un impact important sur cette ZPS-H, cette alternative ne pourrait en tout état de cause plus être choisie puisqu'il existe d'autres alternatives dénuées d'impact sur une ZPS.

#### *Vandamme ouest*

L'alternative Vandamme ouest obtient un excellent résultat tant à l'ACAS-S qu'à l'examen sous l'angle nautique. Il s'avère toutefois qu'elle a un impact social considérable en conséquence du grand nombre d'expropriations qu'impose sa réalisation (à savoir 184 habitations, cf. EIE-S). L'examen intégré et la consultation ont montré que les conséquences de telles expropriations affecteraient considérablement la viabilité de Zeebrugge. On s'attend en outre à un impact négatif important sur la qualité de l'air durant la phase d'exploitation étant donné la proximité de la ou des écluse(s) et de la zone habitée. L'impact négatif de cette alternative devrait également être considérable en ce qui concerne le paysage et le patrimoine architectural.

Par conséquent, cette alternative n'a pas été choisie comme alternative préférée.

### **4.3. Définition du projet pour la phase d'élaboration**

Compte tenu des résultats de l'examen stratégique réalisé et de la concertation menée, l'alternative préférée choisie est développée plus avant et assortie de **mesures d'atténuation et d'accompagnement**. Plusieurs points importants à prendre en considération dans la phase d'élaboration ont été définis. Le résultat est une définition du projet qui peut servir de contribution à la note d'examen du projet lors du lancement de la phase d'élaboration.

Les principaux éléments de cette alternative préférée sont les suivants :

- l'écluse Visart est démolie et remplacée par une nouvelle écluse ;
- les mesures nécessaires sont prévues pour que les nouvelles installations puissent résister à une tempête du siècle ;
- la jonction entre l'écluse Visart et le Verbindingsdok est modifiée ;
- l'accès au port de plaisance est garanti mais modifié ;
- un examen détaillé sous l'angle nautique sera réalisé afin d'optimiser davantage l'accessibilité nautique (il ressort de l'examen sous l'angle nautique que l'accessibilité

- nautique peut encore être améliorée) ;
- la circulation locale, ainsi que le tram de la côte, emprunteront les têtes de l'écluse ;
  - la voie ferrée destinée aux trains de marchandises passera par la tête amont de l'écluse ;
  - la NX sera aménagée depuis la N31 (y compris le croisement) et passera par un tunnel sous la nouvelle écluse jusqu'à sa jonction avec l'Isabellalaan (N34) ;
  - les liaisons ferroviaires pour les marchandises et les personnes restent garanties pendant la phase de construction et d'exploitation ;
  - les mesures nécessaires seront prises afin d'assurer la viabilité de la zone pour les habitants, les PME, les utilisateurs (notamment les yacht-clubs), ... (voir également le chapitre 5) ;
  - une étude sera lancée pour déterminer les mesures tampon nécessaires afin de limiter ou d'atténuer au maximum les nuisances de ce projet. Cette étude devra indiquer le périmètre et la forme de ce tampon nécessaires pour assurer une isolation suffisante entre la nouvelle écluse et l'environnement. La fixation de ce périmètre dans un arrêté relatif au projet permettra de définir l'impact éventuel sur les habitations situées en dehors du territoire de projet. En effet, l'examen intégré a démontré que le projet a un impact considérable sur les quartiers résidentiels environnants. Parallèlement à la réalisation du projet, il sera tenu compte activement de la revitalisation des quartiers résidentiels et des autres fonctions présentes dans le territoire de projet afin d'obtenir un plus grand soutien pour l'écluse et de garantir la viabilité de Zeebrugge ;
  - les mesures nécessaires seront prises pour préserver le tissu économique du port, qui comprend tant le secteur de la pêche que les autres entreprises liées au port ;
  - la mise en œuvre et la réalisation de l'ensemble des mesures tampon et d'atténuation liées au projet sont incluses dans le projet ;
  - la mise en œuvre et la réalisation de toutes les actions et mesures nécessaires reprises dans le programme d'action (cf. chapitre 5) afin, entre autres, de renforcer la viabilité.

Un coordinateur du territoire de projet est désigné afin de concrétiser ce programme et d'en lancer l'exécution. Il a pour mission de réunir toutes les parties (pouvoirs publics, citoyens, entreprises, ...) pour préparer les actions nécessaires en matière de viabilité, de revitalisation et de tampon. Le coordinateur du territoire de projet cherche les ressources financières nécessaires à l'exécution la plus rapide possible des actions. Il fait office d'interlocuteur permanent pour les habitants concernés et les autres titulaires d'une fonction dans le territoire de projet.

Au cours de la phase d'élaboration, l'arrêté relatif à la préférence est traduit plus avant en un projet réalisable et les méthodes d'exécution sont également définies. Cela débouchera sur plusieurs arrêtés relatifs au projet (= l'ensemble des permis et autorisations, le plan d'affectation et le programme d'action), à savoir un arrêté pour la réalisation de l'écluse dans le territoire de projet et une série d'autres arrêtés relatifs au projet (qui dépassent le territoire de projet de l'écluse) comprenant les actions concernant des relocalisations éventuelles, la réalisation de la NX entre la N31 et l'Isabellalaan, etc.

La grande importance de la NX pour la mobilité à Zeebrugge ressort tant de l'examen intégré que de la consultation et du processus consultatif. (L'optimisation de) la jonction entre la NX et la N350 (Alfred Ronsestraat) ne relève pas du périmètre du projet (l'amélioration de l'accessibilité nautique du port (de l'arrière-port) de Zeebrugge). Le Gouvernement flamand reconnaît cette préoccupation et approuve le lancement d'un processus de planification pour la jonction entre la NX et la N350, indépendamment du présent projet complexe.

## 5. ÉTUDE DE L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT/EXAMEN INTÉGRÉ EN VUE DE L'ÉLABORATION DU PROGRAMME D'ACTION

Ce chapitre aborde la manière dont les considérations environnementales sont intégrées à l'arrêté relatif à la préférence (une nouvelle écluse à l'emplacement Visart avec la NX dans un tunnel) et la façon dont il est tenu compte des études réalisées, dont le projet d'EIE-S, et des remarques, avis et considérations formulés dans le cadre de ces études, y compris un résumé de ces remarques, avis et considérations. Un aperçu des points de vue/contributions associés à chaque étape est donné pour chaque aspect. La manière de prendre en compte cette contribution est également précisée.

Les notes de réponse donnent des justifications et des explications détaillées de la façon dont les différents avis exprimés et les réactions à la participation sont pris en considération.

### 5.1. Mesures tirées de l'EIE-S

L'EIE-S définit des mesures d'atténuation pour chaque aspect. Elles sont abordées plus amplement ci-dessous avec indication de la mesure qui sera prise dans le cadre du projet.

Aspect	Mesures d'atténuation tirées de l'EIE-S	Action dans le cadre du projet NSZ
Eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il convient de réaliser un modèle calibré des eaux souterraines afin de pouvoir quantifier les répercussions sur le réseau des eaux souterraines. Il y a également lieu de prévoir une surveillance du refoulement pour éviter les répercussions néfastes. Vu la géologie complexe de l'environnement, une conception minutieuse de ce refoulement et une surveillance constante de son impact revêtent naturellement une grande importance.</li> <li>• Des fossés d'infiltration doivent être prévus le long de la nouvelle voirie à aménager.</li> <li>• Des mesures d'atténuation doivent être prises pour lutter contre la salinisation due aux systèmes d'écluses. Il peut s'agir, par exemple, d'une bonne gestion de l'écluse, de l'utilisation d'un système destiné à limiter le</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration d'un modèle calibré des eaux souterraines, y compris un programme de surveillance. En outre, la problématique des rabattements et des tassements sera examinée avec l'attention requise lors de la phase d'élaboration.</li> <li>• Mesure à inclure dans le projet.</li> <li>• Mesure à inclure dans le projet.</li> </ul>

	<p>flux d'eau salée (par ex., écluse de type Dunkerque), de l'installation d'un rideau de bulles d'air, de l'évacuation de l'eau, ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lors de l'exécution du projet, l'écoulement des eaux de tous les cours d'eau, fossés, etc., affectés, doit être garanti, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ L'écoulement du canal de Lissewege doit rester garanti.</li> <li>○ ...</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesure à inclure dans le projet.</li> </ul>
Biodiversité	<p>La suppression des actuels goulets d'étranglement pour la circulation des poissons est évaluée en tant que mesure d'atténuation et condition secondaire sous l'angle de la biodiversité dans le cadre de la conception de la nouvelle écluse à la lumière du décret relatif à la politique intégrée de l'eau et de la décision du Benelux relative à la libre circulation des poissons.</p>	<p>Mesure à inclure dans le projet.</p>
Paysage, patrimoine architectural et archéologie	<p>L'alternative Visart prévoit la démolition d'un ensemble patrimonial complet (écluse, habitations des éclusiers, bittes d'amarrage, ...) dont la préservation n'est pas faisable. Dans l'examen détaillé, il convient néanmoins, dans la mesure du possible, de tenter d'intégrer une référence à cet ensemble patrimonial.</p>	<p>Lors de la phase d'élaboration, des recherches spécifiques seront effectuées concernant les possibilités de faire référence à l'ensemble patrimonial.</p>
Aspect humain – Aspects socio-organisationnels/spatiaux et santé	<p>Étant donné que l'évaluation des aspects relatifs à la santé s'appuie sur les conclusions concernant les aspects air, bruit, mobilité, sol et eau, les mesures d'atténuation relatives à ces aspects s'appliquent également en l'espèce.</p> <p>En ce qui concerne la préoccupation relative à l'expropriation (dans le territoire de projet), il importe d'annoncer au plus vite l'alternative choisie pour que les personnes qui ne seront pas expropriées soient</p>	<p>Mesure à inclure dans le projet.</p> <p>En ce qui concerne les expropriations, un plan d'accompagnement social sera élaboré avec l'aide du médiateur social afin d'accompagner le projet.</p>

	rassurées, que celles qui seront expropriées soient clairement informées et que le risque d'inoccupation soit limité.	
--	---	--

## 5.2. Mesures tirées des consultations

Les projets de rapport du parcours d'examen intégré ont été publiés le 28 novembre 2017 sur le site internet du projet. À ce moment, pour aider la prise de décision, l'équipe de projet a lancé un processus de consultation, qui s'est achevé le 30 décembre 2017. Au cours de cette consultation, tous les acteurs ont pu expliquer leur préférence motivée pour l'emplacement de la nouvelle écluse. Cette consultation a révélé plusieurs problématiques en rapport avec l'alternative préférée Visart « emplacement actuel » avec la NX dans un tunnel. Elles sont abordées plus amplement ci-dessous avec indication de la mesure qui sera prise dans le cadre du projet.

Problématique	Action dans le cadre du projet NSZ
Impact sur la communauté de Zeebrugge (l'écluse forme une barrière entre la plage/le quartier de la gare et le village/le quartier des pêcheurs), crainte de fragmentation et impact sur la viabilité et la qualité spatiale de Zeebrugge.	Un processus de participation spécifique sera lancé lors de la phase d'élaboration afin d'élaborer un plan d'action avec la ville de Bruges. À cet effet, des recherches conceptuelles seront menées en accordant également une attention particulière à la mobilité douce.
Bruit, vibrations et émissions atmosphériques du trafic maritime pendant l'utilisation de la nouvelle écluse.	Durant la phase d'élaboration, un plan de viabilité sera élaboré en étroite collaboration avec les services compétents et les habitants (il comprendra entre autres des mesures tampon pour limiter les nuisances). Durant la phase d'élaboration, les recommandations possibles afin de limiter à la source les émissions atmosphériques des navires seront examinées avec les services compétents.
Le lien avec la NX.	L'élaboration et la réalisation ultérieures de la NX se feront en étroite concertation avec les services compétents.
L'impact sur la circulation des trams pendant la phase de construction.	Lors de la phase d'élaboration, l'impact possible des travaux sur la circulation des trams sera étudié afin de préserver la ligne de tram en permanence.
L'alternative Visart doit encore être optimisée du point de vue nautique.	Lors de la phase d'élaboration, l'implantation de l'écluse sera optimisée du point de vue nautique afin que le port dispose d'un nouvel accès à part entière (l'aspect du croisement des navires, entre autres, en fera partie).
Diverses conduites d'utilité publique passent par le territoire de projet.	Il s'agit d'une condition secondaire classique dans les travaux d'infrastructure. Un relevé détaillé de ces conduites sera dressé pendant la phase d'élaboration afin



	qu'il puisse en être tenu compte lors de la phase d'exécution.
Impact sur le nombre d'emplacements au port de plaisance et l'accès à celui-ci.	Les autorités compétentes et les utilisateurs seront consultés pendant la suite du développement du projet au cours de la phase d'élaboration. L'accès au port de plaisance est modifié mais reste garanti. Cela comprend également l'approche du port de plaisance et l'interférence avec le trafic maritime, tant en ce qui concerne la phase de construction que celle d'exploitation.
Crainte d'effets d'aspiration au Prins Albertdok provoqués par le passage de plus gros navires.	Des études nautiques plus poussées seront menées lors de la phase d'élaboration et, le cas échéant, des mesures seront prises pour atténuer ces effets au maximum.
L'occupation spatiale du projet dans le territoire du projet.	Le projet sera affiné lors de la phase d'élaboration afin d'optimiser l'occupation de l'espace. Une attention particulière sera en outre accordée aux abords et à des mesures tampon efficaces dans la zone de l'écluse.
Crainte de l'impact des vagues et du courant sur les bateaux amarrés au niveau de la criée.	Lors de la phase d'élaboration, des études nautiques plus poussées seront menées afin que le secteur de la pêche puisse continuer à fonctionner d'une manière efficace et économiquement responsable (l'impact sur les chalutiers amarrés en fera, entre autres, partie).
Crainte d'une détérioration du désenclavement et de l'accessibilité du territoire de projet pour l'ensemble des usagers de la route.	Cette préoccupation doit être prise en compte comme condition secondaire lors de la phase d'élaboration.
Crainte d'une détérioration du désenclavement et de l'accessibilité du territoire de projet par les transports publics.	Cette préoccupation doit être prise en compte en étroite collaboration avec De Lijn comme condition secondaire lors de la phase d'élaboration.
Le Plan de Sécurité côtière précise les interventions d'infrastructure nécessaires pour protéger la côte contre les inondations.	Lors de la phase d'élaboration, les mesures nécessaires seront prévues pour que les nouvelles installations puissent résister à une tempête du siècle.
Le projet entraînera des expropriations dans le territoire de projet (voir carte).	Un plan d'accompagnement social sera élaboré avec l'aide du médiateur social afin d'accompagner le projet. Un plan/parcours d'accompagnement sera également lancé pour les entreprises touchées.
Crainte de nuisances (bruit, poussière, vibrations, émissions, mobilité, ...) pendant la phase de construction.	Les mesures visant à mettre en œuvre un plan de réduction des nuisances (sur une zone plus vaste que le territoire de projet) seront examinées durant la phase d'élaboration (entre autres, sous l'angle de

	l'échelonnement des travaux) et affinées pendant la phase de réalisation.
Construire les embouchures du tunnel le plus loin possible de la zone d'habitation.	L'implantation des embouchures du tunnel sera optimisée durant la phase d'élaboration en fonction des différentes conditions secondaires (habitat, technique, mobilité, ...).
Impact sur les liaisons piétonnes et cyclables.	Cette action, qui découle également de l'étude de revitalisation, sera prise en compte dans la phase d'élaboration.
Impact sur l'école OLV-Ter Duinen.	L'école OLV Ter Duinen sera consultée lors de la phase d'élaboration. À l'échelle du projet, la possibilité de limiter au minimum l'emprise de terrain à la hauteur de l'école sera étudiée.
Impact sur ICO.	ICO et les autres entreprises touchées seront consultées lors de la phase d'élaboration. Un désenclavement efficace de la partie nord de l'arrière-port et du secteur de la criée est nécessaire, tant pendant la phase de construction que dans la situation définitive. À examiner plus avant durant la phase d'élaboration.
Nuisance pour le secteur/site de la criée.	Le secteur/site de la criée sera consulté pendant la phase d'élaboration et un impact minimal sera recherché (tant durant la phase de construction que dans la situation définitive).
Emprise sur une partie de la base navale.	La base navale sera impliquée pendant la phase d'élaboration et un impact minimal sera recherché (tant durant la phase de construction que dans la situation définitive), compte tenu des optimisations nautiques dans le cadre du projet.
Impact sur les yacht-clubs et les PME dans le territoire de projet.	Les yacht-clubs et les PME seront consultés pendant la phase d'élaboration et un impact minimal sera recherché (tant durant la phase de construction que dans la situation définitive).
On craint que la réalisation du projet ne provoque des dégâts aux habitations (fissures, tassements et affaissements).	Durant la phase d'élaboration, on examinera comment éviter les dégâts au maximum. En outre, un état des lieux des habitations sera dressé avant le début des travaux. Cela sera imposé à l'entrepreneur dans le contrat entre le maître d'ouvrage et celui-ci. De plus, ce contrat contiendra des dispositions en matière d'assurance afin que les dégâts occasionnés par les travaux soient couverts et que l'entrepreneur les indemnise.

### 5.3. Actions tirées de l'étude de viabilité/revitalisation pour Zeebrugge

L'étude de revitalisation énumère dix actions stratégiques importantes qui sont nécessaires à la réalisation d'un nouveau Zeebrugge revitalisé. Il s'agit avant tout d'actions (stratégiques) pour la ville de Bruges, mais, lorsque c'est possible, elles peuvent être renforcées et/ou soutenues dans le cadre du projet NSZ. Il incombe au coordinateur du territoire de projet de réunir toutes les parties (pouvoirs publics, citoyens, entreprises, ...) afin de préparer l'exécution de ces actions.

Action stratégique	Action dans le cadre du projet NSZ
<p><b>Actions planologiques et urbanistiques.</b> Certains lieux cruciaux demandent une adaptation du cadre planologique actuel. Une tâche importante consiste à élaborer les plans d'exécution spatiale nécessaires.</p>	Mesure à inclure si nécessaire dans l'arrêté relatif au projet.
<p><b>Miser sur la sécurité routière et sur des liaisons cyclables confortables.</b> La sécurité routière à Zeebrugge est, et reste, une priorité. Le développement d'un réseau cyclable sûr et confortable peut donner une impulsion importante à l'utilisation du vélo dans le port et aux abords de celui-ci. Il est également important de mettre en place une séparation avec le trafic lourd et la circulation directe.</p>	À inclure au projet comme condition secondaire dans le territoire de projet.
<p><b>Communication et participation.</b> L'étude met l'accent sur la viabilité et donc sur l'aspect humain. C'est pourquoi nous mettons actuellement en place un vaste parcours visant à informer et impliquer chaque partie. Plusieurs séances d'information seront organisées et une publication présentera clairement l'étude. Ensuite, nous nous attellerons avec la population et d'autres parties concernées à quelques lieux cruciaux et au cadre public.</p>	La communication et la participation sont un élément de l'approche par processus des projets complexes. Elles feront encore partie de la suite du parcours lors de la phase d'élaboration et d'exécution.

### 5.4. Conditions secondaires et recommandations à l'échelle du projet

Plusieurs conditions secondaires et recommandations à l'échelle du projet sont citées dans l'examen intégré (plus particulièrement dans l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement et l'étude de revitalisation pour Zeebrugge). Il en sera tenu compte au maximum lors de la phase d'élaboration.

#### 5.4.1. Évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement

Dans la suite de l'élaboration au niveau du plan/du projet/de l'EIE, les recommandations/mesures suivantes peuvent, entre autres, être prises en considération (par aspect) :

**Sol**

- Il convient de réaliser une étude détaillée des rabattements pour l'alternative choisie et sa variante ;
- Le mode d'exécution pour l'aménagement des tunnels doit être défini ;

À l'échelle du projet, le risque de tassements ainsi que la zone affectée doivent être estimés de manière détaillée pour l'alternative choisie, tant en ce qui concerne la construction de l'écluse que celle des tunnels. Des sondages et forages suffisants doivent être effectués et la zone d'influence du rabattement doit être quantifiée. Pour chaque site, il y a lieu de chercher des modes d'exécution qui minimisent l'influence sur les eaux souterraines et, indirectement, sur le sol. Le niveau du sol doit être surveillé pendant l'exécution des travaux. Dès que l'on perçoit des tassements différenciés importants, les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter tout nouvel affaissement du terrain et de son environnement ;

- Si des rabattements sont effectués, des mesures doivent être prises pour éviter la dissémination des pollutions présentes des eaux souterraines ;
- Il convient de prendre en compte à l'échelle du projet les études du sol réalisées et les pollutions présentes.

**Eau**

- L'écoulement des eaux des cours d'eau doit rester garanti ;
- Il y a lieu de limiter l'augmentation des superficies revêtues et, lorsque c'est possible, de choisir des matériaux perméables, d'aménager des dispositifs d'infiltration, etc.

**Bruit et vibrations**

- Lors de la conception d'un tunnel, il peut être tenu compte de l'emplacement des embouchures du tunnel par rapport aux quartiers résidentiels. Dans la mesure du possible, les entrées et sorties du tunnel doivent être situées le plus loin possible de ces quartiers afin que l'impact des émissions sonores produites par les tunnels en soit plus éloigné ;
- Lors de la conception, il convient d'être attentif à l'optimisation de la fluidité du trafic (tant durant la phase de construction que dans la situation définitive) ;
- En outre, à l'échelle du projet, il y a lieu de prévoir un calcul plus détaillé des densités de circulation permettant de déterminer les incidences sonores ainsi que les mesures antibruit à prendre (revêtements moins bruyants, écrans antibruit, ...) ;
- Durant les travaux au cours de la phase d'aménagement, toutes les possibilités de réduire ou d'éviter au maximum les nuisances sonores doivent être examinées :
  - utiliser le plus possible les obstacles (naturels) existants qui empêchent la propagation du bruit ;
  - utiliser des machines et des outils bien entretenus qui répondent aux directives européennes ;
  - dans le choix des machines, privilégier des versions plus silencieuses ;
  - mettre en œuvre les machines les plus bruyantes aussi loin que possible des habitations les plus proches ;
  - les machines doivent être en fonctionnement aussi longtemps que nécessaire pour le chantier. Les travaux en soirée, de nuit ou le week-end doivent être évités dans la mesure du possible. Toutefois, le cas échéant, des machines ou des méthodes de construction spéciales peu bruyantes doivent être utilisées ;
  - organiser la circulation du chantier le plus loin possible des zones d'habitat existantes. Utilisation de routes bien entretenues ou de nouvelles routes de

- chantier temporaires à construire ;
- ne pas battre de pieux pendant la nuit ;
- Pendant les travaux au cours de la phase d'aménagement, toutes les possibilités de réduire ou d'éviter au maximum les nuisances liées aux vibrations doivent être examinées : Comme alternative au battage de pieux, on peut éventuellement envisager la pose de parois moulées (ou murs emboués) ou de parois en bentonite ;
- En fonction de l'alternative choisie, il convient de tenir compte de la prévention des sources de bruit gênantes lors du remplissage des sites dégagés.

#### **Air et climat**

- Selon l'alternative choisie : tenir compte de mesures de réduction des émissions lors de l'aménagement et du remplissage des sites dégagés ;
- Localisation des zones de chantier :
  - respecter une distance avec les zones d'habitat pour minimiser l'impact de la poussière et des émissions atmosphériques des engins de chantier ;
- Infrastructure :
  - Embouchures du tunnel : ici aussi, prévoir une distance par rapport aux zones d'habitat en raison de la libération d'émissions supplémentaires au niveau des entrées et sorties de tunnel ;
- Navigation :
  - Consommation de combustible dans les ports : application stricte des normes en matière de consommation de combustible par les navires dans le port ;
- Circulation routière :
  - Optimisation de la fluidité du trafic ;
  - Lors de la conception des tunnels, il peut être tenu compte de l'emplacement des embouchures du tunnel par rapport aux quartiers résidentiels. Lorsque c'est possible, les entrées et sorties du tunnel doivent être situées le plus loin possible des quartiers résidentiels et des zones vulnérables (telles que l'école OLV Ter Duinen) afin que l'impact des émissions atmosphériques produites par les tunnels soit plus éloigné des zones d'habitat, écoles, maisons de repos, etc.

#### **Aspects humains – Mobilité**

Pendant la phase d'aménagement, il est possible que les lignes de tram existantes soient interrompues durant une longue période en raison des travaux. Un bon échelonnement des travaux peut permettre de limiter les nuisances pour ces modes de transport. Du point de vue de la mobilité, afin de dévier la circulation des trams, il convient de toujours prévoir une liaison soit via une voie de tram temporaire, soit via une ligne de bus régulière. Cette question doit faire l'objet d'un examen plus approfondi à l'échelle du projet.

Une étude détaillée de mesures permettant d'augmenter la capacité de l'ensemble N31 x NX (par exemple, ajout de bretelles de contournement ou reconfiguration des ensembles) et d'autres mesures éventuelles destinées à garantir une bonne accessibilité du port est nécessaire et doit être envisagée plus avant au cours de la phase d'élaboration.

Lors de l'appréciation des variantes, une attention particulière a été accordée à la liaison cyclable est-ouest en raison de son caractère distinctif. Il existe par ailleurs plusieurs liaisons cyclables nord-sud importantes. À l'échelle du projet, il convient de continuer à chercher une manière de réaliser ces liaisons nord-sud de façon rapide, confortable, qualitative et sûre.

Les aspects suivants doivent faire l'objet d'études complémentaires à l'échelle du projet :

- prévoir un ou plusieurs passages pour piétons supplémentaires au niveau de la nouvelle écluse maritime
- prévoir une signalisation claire du passage à niveau (route locale)

### ***Biodiversité***

Conditions secondaires/recommandations pour limiter l'impact sur la régulation des débits :

- application de mesures pour limiter l'impact des rabattements pendant la phase de construction : refoulement, murs d'endiguement... Nous renvoyons à cet égard aux mesures énoncées sous l'aspect Eau.

Conditions secondaires/recommandations concernant le morcellement/l'effet de barrière :

- voir mesure d'atténuation/condition secondaire pour le niveau stratégique, à savoir la suppression des goulets d'étranglement actuels pour la circulation des poissons est évaluée en tant que mesure d'atténuation et condition secondaire sous l'angle de la biodiversité dans le cadre de la conception de la nouvelle écluse à la lumière du décret relatif à la politique intégrée de l'eau et de la décision du Benelux relative à la libre circulation des poissons. L'élaboration d'une solution possible pour remédier aux goulets d'étranglement peut continuer à être étudiée à l'échelle du projet.

### ***Paysage, patrimoine architectural et archéologie***

Aucune répercussion sur le patrimoine architectural due à l'exécution de rabattements n'est attendue étant donné que des mesures doivent être prises pendant l'exécution des travaux pour éviter les tassements. Cela reste néanmoins un point d'attention lors de la phase suivante du projet.

Certains éléments patrimoniaux architecturaux disparaîtront. À cet égard, après l'exécution des travaux, il importe de trouver dans toute la mesure du possible un nouvel emplacement pour les éléments patrimoniaux qui peuvent être déplacés. La liste non exhaustive ci-dessous reprend quelques-uns de ces éléments patrimoniaux :

- Monument commémorant la libération de Zeebrugge après la Seconde Guerre mondiale, Kustlaan (pas de numéro), Zeebrugge ;
- Feu de rive ;
- Sculpture *Evoluzione Silenziose*, conçue par M. Molinari ;
- *Visserskruis* (Croix des pêcheurs).

En ce qui concerne les éléments patrimoniaux architecturaux qui ne peuvent pas être déplacés, comme les écluses actuelles avec leurs portes et ponts, les habitations, etc., il convient de dresser un inventaire de qualité et, ce faisant, de consigner les richesses patrimoniales dans une vaste documentation.

De manière générale, lors de la suite de l'élaboration de l'alternative choisie, il convient de viser de nouvelles infrastructures dotées d'une qualité architecturale.

### ***Aspect humain – Aspects socio-économiques/spatiaux et santé***

Lors de la réalisation ultérieure du projet, il convient de tenter de réduire le nombre d'expropriations au minimum.

Toutes les alternatives prévoient qu'en cas d'expropriation, une indemnisation juste et un bon accompagnement des entreprises/habitants expropriés sont nécessaires. Il convient de chercher ensemble, du mieux possible, une solution destinée à atténuer le bouleversement qu'entraîne l'expropriation. Une alternative doit être proposée aux entreprises liées au port.

Une emprise de terrain est prévue au niveau de l'école OLV Ter Duinen. À l'échelle du projet, il convient d'examiner si l'on peut éviter ou limiter au minimum cette emprise de terrain.

Étant donné que l'évaluation des aspects relatifs à la santé s'appuie sur les conclusions concernant les aspects air, bruit, sol et eau, les conditions secondaires et recommandations à l'échelle du projet relatives à ces aspects s'appliquent également en l'espèce.

Ces conditions secondaires et recommandations à l'échelle du projet du point de vue de l'« Aspect humain – Aspects socio-économiques/spatiaux et santé » sont tirées de l'évaluation stratégique de l'impact sur l'environnement. Entre-temps, il est apparu (tant sur la base de la consultation que du processus consultatif) que limiter les expropriations au minimum n'est pas nécessairement la méthode la plus indiquée. Le principe est qu'il faut éviter les expropriations inutiles (cf. le souhait de la solution la plus appropriée et compacte possible pour l'écluse). Les acquisitions seront examinées tant du point de vue technique que sous l'angle de la situation en matière de viabilité. Un plan d'accompagnement social sera élaboré pour accompagner les acquisitions et expropriations.

#### **5.4.2. Étude de revitalisation pour Zeebrugge**

La ville de Bruges cite plusieurs préoccupations ressortant de l'étude de revitalisation. Ces préoccupations sont prises en compte dans la phase d'élaboration en tant que condition secondaire/recommandation. Plusieurs actions sont déjà reprises aux points 5.1, 5.2 et 5.3. Par ailleurs, pour éviter que le quartier de la gare ne soit isolé et pour garantir la viabilité de ce quartier et l'améliorer à l'avenir, dans les limites du projet, il sera tenu compte au maximum des résultats de l'étude de revitalisation et des études consécutives qui en découlent (concernant la viabilité, entre autres).

#### **5.4.3. Entretiens et consultations – relocalisation des habitants et entreprises affectés**

La question de la relocalisation en raison de l'impact de la nouvelle écluse est ressortie des discussions avec les entreprises, les habitants et d'autres titulaires de fonctions. D'autres justifications à cet égard peuvent être fournies par les différentes études réalisées au cours de la phase d'élaboration. Tout est mis en œuvre pour relocaliser les entreprises, habitants et autres titulaires de fonctions de la façon la plus juste et qualitative possible dans la zone portuaire de Zeebrugge ou dans les quartiers de la localité. Si l'examen révèle que d'autres emplacements conviennent mieux, il est possible d'en tenir compte par le biais d'un arrêté relatif au projet.

#### **5.4.4. Énergie**

Le projet joue un rôle d'exemple en matière d'énergie. Lors de la phase d'élaboration, on va examiner la manière dont on peut créer un espace pour les énergies éolienne, solaire, hydroélectrique et d'autres formes (innovantes) d'approvisionnement en énergie.

## 6. CADRE POLITIQUE

L'EIE-S (point 3.2 Conditions secondaires juridiques et stratégiques) aborde la relation avec les plans d'orientation pertinents, tels que les différents schémas de structure, les plans en matière d'environnement, de climat et de mobilité, et le Plan maître de Sécurité côtière.



## 7. DÉCISIONS ET MESURES DE SUIVI

Ce chapitre décrit les effets juridiques de l'arrêté relatif à la préférence. Il décrit également les décisions et les mesures de suivi qui résultent de l'arrêté relatif à la préférence.

### 7.1. Effets juridiques

Un arrêté relatif à la préférence peut avoir divers effets juridiques, comme indiqué dans le décret du 25 avril 2014 relatif aux projets complexes. Nous examinons ci-dessous lesquelles de ces possibilités sont ou ne sont pas utilisées dans le cadre du présent arrêté relatif à la préférence.

Effet juridique possible	Indication concernant l'application ou non de l'effet juridique possible
la possibilité d'imposer une interdiction de bâtir ou des restrictions de construction, cette interdiction ou ces restrictions étant indiquées dans le plan graphique (art. 28)	Non applicable
la possibilité de refuser un permis, une autorisation ou une permission lorsque la demande est incompatible avec l'arrêté relatif à la préférence (art. 29)	Applicable conformément à l'article 29 du décret. Si des permis, autorisations ou permissions sont demandés pendant la phase d'élaboration et s'il s'avère qu'ils sont incompatibles avec la réalisation de l'arrêté relatif à la préférence, ces permis, autorisations ou permissions seront refusés. Une carte du territoire de projet, tel qu'établi aujourd'hui, est jointe en annexe à l'arrêté relatif à la préférence.
la possibilité de désigner des instances ou des personnes qui sont autorisées à accéder à la zone afin d'effectuer toutes les constatations nécessaires et d'exécuter tous les examens nécessaires (art. 30)	Non applicable
exproprier des terrains couverts par l'arrêté relatif à la préférence (art. 31)	Non applicable Aucune décision d'expropriation n'est associée à l'arrêté relatif à la préférence. Les limites exactes des habitations et terrains à exproprier ne seront précisément connues que dans l'arrêté relatif au projet (voir point 7.2).
instaurer et exercer un droit de préemption lors de la vente d'un bien immobilier qui se situe au sein des zones qui sont délimitées (art. 34)	Non applicable
L'impossibilité, après l'entrée en vigueur de l'arrêté relatif à la préférence, de prendre un arrêté de protection lorsque cette protection met manifestement en cause la réalisation de l'arrêté relatif à la préférence (art. 35)	Applicable conformément à l'article 35 du décret. Si un arrêté de protection est demandé pendant la phase d'élaboration et s'il s'avère qu'il est incompatible avec la réalisation de l'arrêté relatif à la préférence, cet arrêté de protection sera refusé. Une carte du territoire de projet, tel

	qu'établi aujourd'hui, est jointe en annexe à l'arrêté relatif à la préférence.
--	---

## 7.2. Mesures de suivi

Le choix de l'alternative Visart concerne le choix d'un emplacement pour la nouvelle écluse. À cet égard, une première estimation des expropriations nécessaires a déjà été réalisée durant l'examen intégré. Les limites exactes des habitations et terrains à exproprier ne seront précisément connues qu'à partir de l'arrêté relatif au projet. Cela représente une période encore longue durant laquelle des riverains et des entreprises et organisations touchées n'auront aucune certitude quant à la nécessité ou non d'une expropriation. Nous voulons réduire cette période d'incertitude au minimum.

Pour les riverains, après la fixation de l'arrêté relatif à la préférence définitif et en fonction de l'arrêté relatif au projet à adopter ultérieurement, nous agissons à deux niveaux :

1. Nous savons déjà aujourd'hui que plusieurs habitations seront certainement touchées par les travaux d'aménagement de l'écluse (parce qu'elles sont situées dans la zone où l'écluse va être aménagée ou parce que la zone est déjà définie avec certitude comme zone de chantier). Une discussion sera entamée avec les propriétaires de ces habitations. Aux propriétaires qui déclarent alors ne plus avoir envie de continuer à habiter à cet endroit en raison de la situation future, nous offrirons la possibilité de déjà vendre leur habitation à l'amiable aux pouvoirs publics (aux conditions d'expropriation) dès l'arrêté relatif à la préférence définitif.
2. En outre, un examen détaillé sera entamé afin de déterminer les mesures tampon nécessaires dans le cadre du projet pour limiter au minimum les nuisances possibles de l'écluse. Cet examen devra indiquer le périmètre et la forme de ce tampon nécessaires pour assurer une isolation suffisante entre l'écluse et l'environnement. La fixation de ce tampon dans un arrêté relatif au projet permettra de définir l'impact éventuel sur les habitations situées en dehors du territoire de projet.
3. On examinera de quelle manière le relogement et le logement social peuvent apporter une solution aux riverains.

Un parcours d'accompagnement sera également entamé pour les entreprises et organisations touchées en vue d'une relocalisation maximale. À cet effet, un accompagnateur de parcours sera désigné ; il fera office d'interlocuteur unique pour les entreprises et organisations et collaborera étroitement avec les instances et administrations concernées. Entre autres, il :

1. sera chargé d'élaborer une analyse de l'impact sur les entreprises basée sur des entretiens avec les directeurs des entreprises touchées afin d'identifier les besoins de chaque entreprise individuelle, de définir les conditions secondaires d'un nouvel emplacement, de déterminer les démarches à effectuer avant le déménagement effectif de l'entreprise, etc.
2. participera activement à la réflexion et à la recherche de solutions de réinstallation possibles en étroite concertation avec les instances et administrations (chargées d'accorder les permis) concernées ;
3. sera l'interlocuteur unique des entreprises et organisations concernées pour toutes les questions liées à la relocalisation.

### **7.3. Financement**

Le coût d'investissement total de l'alternative Visart « emplacement actuel » avec NX dans un tunnel a été estimé à 1 090 000 000 euros sur la base de l'ACAS-S. Ce coût d'investissement se compose de frais d'ingénierie, de coûts de construction, d'un coût immobilier et d'un poste pour les dépenses imprévues. Ce coût d'investissement sera précisé au cours de la phase d'élaboration au fur et à mesure du développement du projet. Les différentes possibilités de financement seront également étudiées durant la phase d'élaboration.

## 8. ANNEXES

Les documents suivants sont annexés au présent arrêté relatif à la préférence définitivement fixé :

1. une carte du territoire de projet
2. les rapports de l'examen intégré
3. la note de synthèse
4. le procès-verbal de la réunion de consultation et la note de réponse afférente
5. la note de réponse consécutive à l'enquête publique

Vu pour être joint à l'arrêté du Gouvernement flamand du 28 juin 2019 portant la fixation de l'arrêté relatif à la préférence définitif concernant le projet complexe « Amélioration de l'accessibilité nautique du port et de l'arrière-port de Zeebrugge »

Bruxelles, le 28 juin 2019

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-Être des animaux,

Ben WEYTS

Le Ministre flamand de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Nature et de l'Agriculture,

Koen VAN DEN HEUVEL