



## Advies

# Complex project – nieuwe zeesluis Zeebrugge



Brussel, 18 november 2016

Foto: haven Zeebrugge (luchtfotografie Henderyckx, Izegem)

De Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij adviseert de beleidsmakers, in hoofdzaak de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, over landbouw en visserij in de brede zin van het woord. De adviezen, zoals vastgesteld door de belanghebbenden vertegenwoordigd in de adviesraad, passen in een gedragen politieke besluitvorming.

Adviesvraag: Complex Project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de achterhaven van Zeebrugge

Adviesvrager: Ben Weyts - Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ontvangst adviesvraag: 5 oktober 2016

Adviestermijn: 45 dagen

Goedkeuring raad: 18 november 2016

Adviesnummer: 2016-19

Contactpersoon: Dirk Van Guyze – [dvguyze@serv.be](mailto:dvguyze@serv.be)

# Inhoud

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Inhoud .....</b>                                           | <b>3</b>  |
| <b>Inleiding .....</b>                                        | <b>4</b>  |
| <b>Krachtlijnen .....</b>                                     | <b>5</b>  |
| <b>Situering.....</b>                                         | <b>6</b>  |
| <b>1      Wat vooraf ging .....</b>                           | <b>6</b>  |
| 1.1      Regeerakkoord en geïntegreerd Strategisch Plan ..... | 6         |
| 1.2      Strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) .....  | 6         |
| 1.3      Verdere ontwikkelingen .....                         | 6         |
| <b>2      Nieuw kader: complexe projecten .....</b>           | <b>7</b>  |
| 2.1      Verkenningfase .....                                 | 8         |
| 2.1.1      Procesnota .....                                   | 8         |
| 2.2      Onderzoeksfase .....                                 | 9         |
| 2.2.1      Alternatievenonderzoeksnota (AON) .....            | 9         |
| 2.2.2      Procesorganisatie .....                            | 10        |
| 2.3      Uitwerkingsfase .....                                | 11        |
| 2.4      Uitvoeringsfase .....                                | 11        |
| <b>3      Voorwerp van advies .....</b>                       | <b>11</b> |
| <b>4      Advisering inzake Complexe projecten .....</b>      | <b>13</b> |
| <b>Advies .....</b>                                           | <b>14</b> |

## Inleiding

Op 5 oktober 2016 ontving de SALV een brief van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) met een adviesvraag over het 'Complex Project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de achterhaven van Zeebrugge'.

Projecten met een grote maatschappelijke en ruimtelijke impact gaan meestal gepaard met een lange studiefase. Daarom werd voor dit soort projecten waarbij ook een groot aantal stakeholders betrokken zijn, recentelijk een nieuwe procesaanpak uitgewerkt.

De procesaanpak die gevolgd wordt is decretaal geregeld (decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten) en bestaat uit verschillende fasen en beslissingsmomenten.

Na een verkenningsfase zette de Vlaamse Regering op 15 juli 2016 in haar startbeslissing het licht op groen voor het planningsproces voor de bouw van een nieuwe zeesluis in de haven van Zeebrugge.

Het proces bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. Daarbij werd in eerste instantie een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgemaakt om te bepalen welke alternatieven onderzocht moeten worden en wat de te onderzoeken effecten van het project zijn.

Het Departement MOW vraagt de SALV om in het kader van de procesaanpak 'complexe projecten' formeel advies te verlenen over deze alternatievenonderzoeksnota.

Het advies werd via een schriftelijke procedure voorbereid en op 18 november 2016 goedgekeurd door de Technische Werkcommissie Visserij van de SALV en op dezelfde datum door de Raad bekrachtigd.

Hendrik Vandamme

Emiel Brouckaert

Voorzitter SALV

voorzitter TWV

## Krachtlijnen

De Raad sluit zich aan bij de stelling dat er een alternatief (in de vorm van een 2<sup>de</sup> sluis) moet voorzien worden die het uitvallen of tijdelijk buiten gebruik stellen van de P. Vandammesluis kan opvangen.

De SALV verwijst ook naar het Regeerakkoord 2014-2019 waarin expliciet wordt verwezen naar de bouw van een sluis ter hoogte van de Carcokesite maar gaat ervan uit dat dit niet a priori betekent dat de keuze voor een ander locatiealternatief uit de alternatievenonderzoeksnota wordt uitgesloten.

De Raad verwijst naar een aantal algemene principes zoals het feit dat de uitbreiding van de voorhaven het best gebeurt richting zee, er gestreefd moet worden naar een duidelijke toekomstvisie voor de havenontwikkeling als totaalbeeld en dat alle rechtstreeks betrokkenen, waaronder ook de landbouwsector, effectief bij de verschillende stappen van het project betrokken moeten worden.

Wat betreft locatiealternatieven is de Raad voorstander van een optie met een sluis die de huidige aanvoer naar de vismijn amper zou onderbreken. De SALV vraagt de mogelijkheden te onderzoeken om een nieuwe sluis zodanig in te planten zonder dat de visserijsector, de vismijn en de omringende bedrijven het slachtoffer worden van een getijdehaven.

Valt de uiteindelijke keuze op de inplanting van de sluis landinwaarts, dan moet dit volgens de Raad gebeuren met respect voor de volledige visserijsector, de visserijvloot, de veiling en de visserijcluster.

# Situering

## 1 Wat vooraf ging

### 1.1 Regeerakkoord en geïntegreerd Strategisch Plan

Ten gevolge van het Regeerakkoord van de Vlaamse Regering van 13 juli 1999 werd door het departement Leefmilieu en Infrastructuur voor Brugge-Zeebrugge een eindrapport “geïntegreerd Strategisch Plan”<sup>1</sup> opgemaakt. Op 22 september 2006 nam de Vlaamse Regering hiervan akte<sup>2</sup>. Dit strategisch plan beschrijft multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en zijn relatie met de omgeving op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar).

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de zeehaven werd neergeschreven in kernbeslissingen. Een van de kernbeslissingen was de keuze voor de uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers. Binnen deze kernbeslissing wordt onder andere verwezen naar de ontwikkeling van de voorhaven, de uitvoering van een strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) en de ontwikkeling van de achterhaven.

### 1.2 Strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP)

Volgens het Strategisch Plan bestaat dit SHIP uit 2 gekoppelde aspecten:

- verbetering van de nautische toegankelijkheid;
- aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de achterhaven.

Het eerste aspect betreft de uitvoering van een ‘open-getij’ vaargeul en een ‘snelle’ zeesluis. Er werd in het Strategisch Plan geen keuze hierover gemaakt maar er werd gesteld dat beiden onderling worden afgewogen.

Ten gevolge van een aantal studies ter onderbouwing van onderdelen van het SHIP besliste de Vlaamse Regering op 3 april 2009 om de keuze voor ‘beperkte open getijde zone’ te bekrachtigen.

### 1.3 Verdere ontwikkelingen

De trafieken naar de achterhaven van Zeebrugge nemen de laatste jaren sterk toe. Momenteel gebeurt het scheepvaartverkeer louter via de P. Vandammesluis. De tweede sluis die nu toegang verleent tot de achterhaven, de Visartsluis, is sterk verouderd en beantwoordt niet meer aan de normen van de huidige scheepvaart.

Er is ook vastgesteld dat voor de P. Vandammesluis (in gebruik sinds 1984) op middellange termijn ingrijpende werkzaamheden nodig zijn waardoor de sluis langere tijd buiten gebruik zal

<sup>1</sup> [Strategisch Plan](#) voor de haven Brugge-Zeebrugge, streefbeeld en actieprogramma

<sup>2</sup> Nota aan de leden van de Vlaamse Regering over het principiële programma voor de afbakeningsRUP voor de zeehaven Brugge-Zeebrugge (doc VR 2006/2007 DOC 0825)

zijn. Dit heeft tot gevolg dat de volledige achterhaven van Zeebrugge ontoegankelijk zal zijn zolang er geen alternatieve sluis is voorhanden. De realisatie van een tweede volwaardige toegang tot de achterhaven is, gelet op de ontwikkeling van de achterhaven en de staat van de P. Vandammesluis, meer dan ooit een prioriteit geworden.

Dit project heeft als doel een nieuwe tweede toegang tot de achterhaven te realiseren op de meest aangewezen locatie. Daartoe zullen verschillende alternatieven grondig bestudeerd worden alvorens een definitieve keuze wordt gemaakt. Daarna volgt nog de technische uitwerking en de uitvoering van het gekozen alternatief. Tegelijk zal ook worden bekeken of er nog synergiën mogelijk zijn met andere projecten.

## 2 Nieuw kader: complexe projecten

Op 25 april 2014 heeft de Vlaamse Regering het decreet betreffende complexe projecten<sup>3</sup> goedgekeurd. Door de belangrijke processtappen en procesprincipes decretaal vast te leggen, kan het besluitvormingsproces over projecten van groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang op een meer transparante wijze verlopen.

In hoofdstuk 2 van het decreet worden de verschillende fasen in de besluitvormingsprocedure beschreven.

Een complex project omvat de volgende 4 procesfasen met drie beslissingsmomenten :

- een verkenningfase die uitmondt in een startbeslissing (artikel 7);
- een onderzoeksfase, eindigend met een voorkeursbesluit (artikel 8-17);
- een uitwerkingsfase dat eindigt met de bekendmaking en inwerkingtreding van het projectbesluit (artikel 18-27);
- een uitvoerings- en monitoringsfase (artikel 42).

De onderzoeken en procedures verlopen op een geïntegreerde manier.

De uitvoering van het decreet is geregeld via het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2014<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> [Decreet](#) betreffende complexe projecten

<sup>4</sup> [Besluit van de Vlaamse Regering](#) tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014



Figuur 1: verschillende fasen binnen het project complexe projecten (bron: Arcadis, Design and Consultancy, Alternatievenonderzoeksnota “Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, 29 september 2016, versie C)

## 2.1 Verkenningsfase

De verkenningfase heeft tot doel om op basis van een vooroverleg te komen tot een breed gedragen omschrijving van de probleemstelling. De verkenningfase eindigt met een startbeslissing.

De Vlaamse Regering hechtte, op basis van een nota, op 15 juli 2016 haar goedkeuring aan de startbeslissing<sup>5</sup>. In deze nota wordt het belang van deze verkenningfase onderstreept. Er wordt vermeld ‘In een verkenningfase wordt de basis gelegd voor de invulling van de principes die de fundamentele vormen voor een traject complexe projecten: open communicatie en transparantie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie. In deze fase is al veel aandacht besteed aan het in kaart brengen van en in overleg treden met de verschillende stakeholders door middel van een stuurgroep en een breed overlegmoment waarop de stakeholders zijn samengebracht’.

De startbeslissing betekent het concrete engagement om een proces op te starten om een problematiek of opportuniteit te onderzoeken.

### 2.1.1 Procesnota

Om de startbeslissing te ondersteunen werd een procesnota ‘verbeteren van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge<sup>6</sup>’ opgemaakt. Dit informatief document omschrijft de krijtlijnen van aanpak van het project. Doelstellingen van de procesnota zijn:

- verschaffen van informatie over de procesaanpak aan alle stakeholders;

<sup>5</sup> VR 2016 1507 DOC 0914/1

<sup>6</sup> VR 2016 1507 DOC 0914/2

- aangeven hoe en wanneer inspraak mogelijk is en op welke plaatsen de informatie beschikbaar is;
- beschrijven hoe gecommuniceerd wordt.

De procesnota heeft geen formele status, ze is informatief voor burgers en betrokken actoren en wordt in de loop van het proces steeds geactualiseerd. In de procesnota zijn een aantal elementen opgenomen:

- de problematiek en de doelstelling van het project;
- de aanpak. Daarbij worden de procesorganisatie en het voorgenomen onderzoek beschreven;
- het belang van participatie en communicatie in het proces;
- afspraken en samenwerkingsovereenkomsten;
- de verschillende stappen in het proces.

## 2.2 Onderzoeksfase

Deze fase heeft tot doel de beste oplossing te filteren uit een brede waaier van mogelijkheden. Daarvoor moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier afgewogen en onderzocht worden.

De onderzoeksfase start met een alternatievenonderzoeksnota (AON) 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'<sup>7</sup>. Deze AON geeft een beschrijving van de doelstellingen en geografische werkingssfeer van het complex project en bepaalt de reikwijdte van het geïntegreerde onderzoek. Volgens de procesnota beschrijft de AON de mogelijke alternatieven en hoe de effecten van het complex project zullen onderzocht worden.

Artikel 9, paragraaf 3 van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2014 stelt 'Als de Vlaamse Regering de startbeslissing heeft genomen, wordt over de alternatievenonderzoeksnota advies gevraagd aan de voor het complexe project relevante strategische adviesraden'.

### 2.2.1 Alternatievenonderzoeksnota (AON)

Volgens de procesnota bevat de AON een beschrijving van:

- de doelstellingen en de geografische werkingssfeer van het geplande project;
- de op strategisch niveau redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven;
- de wijze waarop de effecten van de redelijke alternatieven zullen worden onderzocht en beoordeeld in het licht van het te nemen voorkeursbesluit.

Om de beste oplossing te filteren binnen de onderzoeksfase, moeten de verschillende oplossingen op een geïntegreerde manier worden onderzocht en afgewogen, dit wil zeggen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd en gelijktijdig uitgevoerd. Volgens de auteur van de AON, "Verbetering nautische toegankelijkheid tot de achterhaven van Zeebrugge" van 29 september 2016, versie C<sup>8</sup>, zijn daarbij minimaal volgende onderzoeken noodzakelijk:

<sup>7</sup> Departement Mobiliteit & Openbare werken, 29 september 2016, versie C

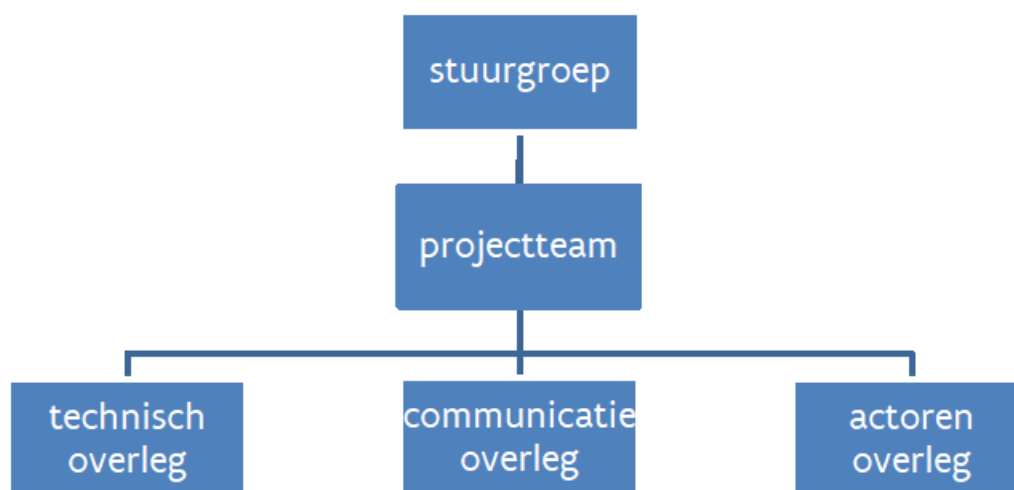
<sup>8</sup> AON uitgevoerd door Arcadis: wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van natuurlijke en gebouwde omgeving

- een strategische milieubeoordeling. Het betreft een onderzoek naar de relevante milieueffecten van het complex project op strategisch niveau. Een team van MER-deskundigen zal hiervoor instaan.
- een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

Volgens de AON zullen de onderzoeken gelijktijdig starten, maar wellicht niet op hetzelfde ogenblik eindigen. Het projectteam zorgt voor uitwisseling van informatie. Alle conclusies worden samengebundeld via een synthesesnota, welke de aanzet vormt richting voorkeursbesluit. In deze nota zijn de eindresultaten opgenomen van het geïntegreerd onderzoek van alle alternatieven. Op basis hiervan zal een voorontwerp van voorkeursbesluit worden geselecteerd.

## 2.2.2 Procesorganisatie

De organisatie van het proces wordt als volgt gestructureerd:



*Figuur 2: organisatie proces Complexe Projecten (bron: procesnota)*

### Stuurgroep

Dit is volgens de procesnota een ambtelijk platform dat het traject zal begeleiden. Ze is samengesteld uit vertegenwoordigers van het beleidsdomein MOW, departement Ruimte Vlaanderen, het Agentschap Natuur en Bos, De Lijn, Havenbedrijf van Zeebrugge, de stad Brugge, de gemeente Knokke-Heist, infrabel, het team Complexe Projecten.

### Het projectteam

Het projectteam zorgt voor de dagelijkse aansturing van het complex project en is samengesteld uit de voorzitter en de secretaris van de stuurgroep, de projectleider en het afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW. Naargelang de noden worden andere experts toegevoegd.

### Technisch overleg

Begeleidt de studies en onderzoeken die gevoerd zullen worden. Dit overleg is samengesteld uit de projectleider, experts uit het beleidsdomein MOW, procesbegeleiders uit het team

Complexe Projecten en een vertegenwoordiger van het Havenbedrijf Zeebrugge<sup>9</sup>. Naargelang de noden worden andere experts toegevoegd.

#### Communicatieoverleg

Dit overleg staat in voor de begeleiding van het communicatietraject gedurende het volledige proces. Het overleg bestaat uit de projectleider, de secretaris van de stuurgroep, de woordvoerder van het departement MOW, het team Complexe Projecten, de communicatiedienst van de stad Brugge en het Havenbestuur van de haven Zeebrugge.

#### Actorenoverleg

Hieronder worden alle actoren uit het projectgebied samengebracht. Het actorenoverleg is samengesteld uit de partijen uit de stuurgroep, aangevuld met vertegenwoordigers van OVAM, de VMM, het Team Vlaamse Bouwmeester<sup>10</sup>, het departement LNE, het Agentschap Onroerend Erfgoed, APZI<sup>11</sup>, VOKA, scheepvaartvereniging voor de Havens van Brugge en Zeebrugge, de FOD Economie, de nutsmaatschappijen, Waterwegen en Zeekanaal NV, de polders en wateringen in het projectgebied, de bewoners van Zeebrugge en Heist,...

## 2.3 Uitwerkingsfase

In deze fase wordt het alternatief uit het voorkeursbesluit geconcretiseerd tot het niveau van realiseerbaar project. Deze fase start met een projectonderzoeksnota. De SAR's kunnen zich op dit niveau uitspreken. Na geïntegreerd effectenonderzoek wordt een ontwerp projectbesluit voorgelegd voor openbaar onderzoek.

## 2.4 Uitvoeringsfase

Volgt op de goedkeuring van het projectbesluit. Bedoeling van deze fase is om de werken zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Anderzijds is het belangrijk om ook de nodige stappen wat betreft het beheer, de monitoring en evaluatie uit te voeren. Ook in deze fase blijven participatie en communicatie cruciaal.

## 3 Voorwerp van advies

De alternatievenonderzoeksnota 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' omvat verschillende hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 is een inleiding met een korte beschrijving van wat een complex project is en in welke fase van het proces de AON zich situeert.
- Hoofdstuk 2 schetst de beleidscontext en de acties en beslissingen die werden genomen na het Regeerakkoord van 1999.

<sup>9</sup> <http://www.portofzeebrugge.be/>

<sup>10</sup> <http://www.vlaamsbouwmeester.be/>

<sup>11</sup> [Vereniging van de privésector](#) in de haven van Zeebrugge

- Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het project ruimtelijk gesitueerd en worden de juridische en beleidsmatige randvoorwaarden opgesomd.
- In hoofdstuk 4 wordt het project beschreven.
- De alternatieven worden opgesomd onder het hoofdstuk 5. De redelijke locatiealternatieven zijn:
  - Alternatief Carcokesite;
  - Alternatief Visartsluis- huidige locatie;
  - Alternatief Visartsluis –oost
  - Alternatief Vandammesluis –oost;
  - Alternatief Verbindingsdok



*Figuur 3: situering locatie-alternatieven volgens de alternatievenonderzoeksnota (bron: Arcadis)*

Ook de niet-redelijke locatiealternatieven, het nulalternatief en ontwikkelingsscenario's worden opgenomen. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van andere omgevingsplannen die in meer of mindere mate aan het project zijn gelinkt.

De procesaanpak complexe projecten wordt verduidelijkt onder hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 7 geeft een opsomming van studies die in het verleden in het kader van het SHIP werden opgestart maar nog niet zijn afgerond.

In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de strategische milieubeoordeling. Hieronder vallen onder andere de definitie en doelstellingen, een lijst met het team van deskundigen, de afbakening van het studiegebied, de beschrijving van de referentiesituatie, de methodologie van effectenbeschrijving en effectenbeoordeling.

Hoofdstuk 9 gaat over de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) (definitie, team deskundigen, methodologie,...).

## 4 Advisering inzake Complexe projecten

Op 5 juli 2013 adviseerde de SALV over het 'Ontwerpdecreet Complexe Projecten'<sup>12</sup>. Samen met de Minaraad waardeerde de SALV toen dat het voorliggende ontwerpdecreet tegemoet wil komen aan de terechte bezorgdheid om grote infrastructuur- en investeringsprojecten op een betere manier, met betere inspraak- en participatiemomenten en binnen een redelijkere termijn te realiseren.

Verder was de SALV onder andere van mening dat de voorziene raadpleging van het publiek over de alternatievenonderzoeksnota in de onderzoeksfase, de mogelijkheid biedt om inspraak vroeger in het proces en op een meer efficiënte manier te laten plaatsvinden.

Bij de thematische bespreking had de Raad het onder andere over de toegang tot het ontwerpdecreet en werd vastgesteld dat een aantal bestaande mogelijkheden om procedures sneller te laten verlopen weinig worden toegepast. Er werden ook een aantal aanbevelingen gegeven in het kader van de bevoegdheidsverdeling. Wat betreft inspraak en participatie werd het belang van een breed stakeholdersoverleg bij de start van de verkenningsfase benadrukt.

Op 23 juni 2014 adviseerden SALV en Minaraad over het 'ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten'<sup>13</sup>. Hier stelde de SALV onder andere dat de koppeling met het informele proces zeer belangrijk is en dat de startbeslissing op een adequate wijze moet worden bekend gemaakt.

---

<sup>12</sup> [Advies](#) van 5 juli 2013

<sup>13</sup> [Advies](#) van 23 juni 2014

# Advies

## Algemene principes

**[1] Een tweede sluis is noodzakelijk voor het behoud en de verdere ontwikkeling van de achterhaven.** De Raad is het eens met de aanleiding van het project zoals beschreven in punt 4.1. van de alternatievenonderzoeksnota. Volgens de nota verloopt het scheepvaartverkeer naar de achterhaven momenteel via één sluis (P. Vandammesluis), welke bovendien aan herstellingswerken toe is. De Raad sluit zich aan bij de stelling dat er een alternatief (in de vorm van een 2<sup>de</sup> sluis) moet voorzien worden die het uitvallen of tijdelijk buiten gebruik stellen van de P. Vandammesluis kan opvangen. De Raad is het eens dat er steeds een 2<sup>de</sup> uitweg uit de achterhaven nodig is.

**[2] Onderzoek alle redelijke locatiealternatieven op dezelfde grondige wijze.** In het Regeerakkoord Vlaamse Regering 2014-2019<sup>14</sup> werd onder hoofdstuk VII 'Mobiliteit en openbare werken' (pagina 43) vermeld "Voor een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge wordt het voorkeursalternatief 'beperkte open-getijzone' voor het SHIPproject uitgewerkt, met een nieuwe zeesluis ter hoogte van de Carcokesite en een tramtunnel onder het doorvaartkanaal." De SALV gaat er van uit dat deze passage niet a priori betekent dat de keuze voor een ander locatiealternatief uit de alternatievenonderzoeksnota wordt uitgesloten. Alle redelijke locatiealternatieven moeten immers op hun haalbaarheid getoetst worden vooraleer een voorkeur te destilleren.

**[3] Zorg ervoor dat de rechtstreeks betrokkenen ook effectief bij de verschillende stappen van het project betrokken worden.** Bij de start van de onderzoeksfase werden in het kader van de opmaak van de alternatievenonderzoeksnota op 7 september 2016 twee workshops georganiseerd met de stuurgroep van het project, de bedrijven en de inwoners. De Raad stelt vast dat de Vlaamse Visveiling hier niet op uitgenodigd werd en de Rederscentrale (producentenorganisatie en beroepsvereniging die alle rederijen ter zeevisserij vertegenwoordigt) als inwoner. Om dit in de toekomst te vermijden vraagt de Raad de lijst van de actoren uit het projectgebied te herbekijken en aan te vullen, zodat binnen de procesorganisatie ook kan deelgenomen worden aan het actorenoverleg.

De SALV vraagt daarnaast om ook de landbouwsector te betrekken in het verdere overlegtraject. De Raad wijst erop dat de impact op de waterhuishouding een belangrijk afwegingsaspect moet zijn in het alternatievenonderzoek. Een gewijzigde waterhuishouding (onder andere verziltingseffecten) kan immers ook negatieve gevolgen hebben voor de omliggende landbouwbedrijven.

In het kader van de impact op natuur zullen verschillende natuurtoetsen worden uitgevoerd, waaronder een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets.

**[4] Breid de voorhaven uit in de richting van de zee.** De Raad is voorstander van het principe dat uitbreiding van de voorhaven het best gebeurt richting zee. Vaartuigen liggen uit veiligheidsoverwegingen het beste aan een kade in rustig water dat niet onderhevig is aan de werking van de getijden of de golfslag van grote vrachtschepen. De Raad denkt in het bijzonder

<sup>14</sup> Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019

aan het laden en lossen van vaartuigen, aan vaartuigen die aan de kade liggen voor onderhoud,...

**[5] Zet met de havenontwikkeling in op meerdere economische sectoren.** In de procesnota bij de startbeslissing is vermeld dat het havenbestuur en de terminalexploitanten al jaren werken aan de uitbouw van Zeebrugge als autohaven. De SALV leidt daaruit af dat ook op lange termijn vooral zal worden ingezet op de aan- en afvoer van wagens. De Raad vindt dat enkel inzetten op de economische groei van één economische activiteit grote risico's inhoudt. Havenontwikkeling gaat volgens de Raad over een totaalbeeld. De Raad vraagt zich af of er ook werd nagedacht over de rol en toekomst voor de Vlaamse Visveiling en de bedrijvencluster 'European Food Center' (EFC). De Raad wijst op de grote troef van een lokale economische activiteit, met een tewerkstelling van zo'n 1500 personen, die zeker behouden zou moeten blijven.

### De locatiealternatieven

**[6] Zorg voor een locatiealternatief dat de visserijactiviteiten en de werking van de Vlaamse Visveiling zo min mogelijk verstoort.** De Raad is voorstander van een optie met een sluis die de huidige aanvoer naar de vismijn amper zou onderbreken. De SALV vraagt de mogelijkheden te onderzoeken om een nieuwe sluis zodanig in te planten zonder dat de visserijsector, de vismijn en de omringende bedrijven het slachtoffer worden van de nadelen van een getijdehaven. De Raad denkt hier bijvoorbeeld aan het alternatief van een verbindingdoks ten zuiden van de P. Vandammesluis of het locatiealternatief ten oosten van de P. Vandammesluis. Deze verdienen volgens de Raad zeker de nodige aandacht en verder onderzoek.

**[7] Een inplanting van de sluis landinwaarts moet gebeuren met respect voor de volledige visserijsector, de visserijvloot, de veiling en de visserijcluster.** Valt de keuze op het Carcoke alternatief, dan brengt dit volgens de Raad bijkomende extra kosten met zich mee.

- Om te voldoen aan het kustveiligheidsplan dient het kerend niveau ter hoogte van de vismijn door het Carcoke alternatief op +8,50 TAW<sup>15</sup> te komen, waar het kaaiplateau momenteel op +6,00 TAW ligt. De aanpassingen die nodig zouden zijn brengt de efficiënte werking en de goede samenwerking van alle belanghebbenden binnen de visserijcluster in het gedrang. De getijdewerking en de golfslag bij de doorvaart van een koopvaardijship is volgens de Raad ook zeer onveilig voor de vaartuigen aan de kade waardoor het laden, lossen en andere werkzaamheden daar praktisch onmogelijk worden.

De vismijn wenst haar activiteiten echter in Zeebrugge verder te zetten op dezelfde manier en met dezelfde kaailengte als vandaag het geval is. De visserijcluster beschikt momenteel over 750 meter oever in stille waters. Dit moet ook in de toekomst gegarandeerd worden.

- De kostprijs die gepaard gaat met de fysieke verplaatsing naar een nieuwe locatie ten zuiden van de Carcoke site moet ook in rekening worden gebracht.
- Het verder landinwaarts opschuiven van de voorhaven via het Carcoke alternatief bemoeilijkt de verdere ontwikkeling van de binnenscheepvaart. Aanleg- en herstelplaatsen voor binnenschepen moeten daardoor elders in de achterhaven terug worden aangelegd.

<sup>15</sup> Tweede Algemene Waterpassing : referentiehoogte waartegen hoogtemetingen in België worden uitgedrukt

**[8] Houd rekening met het feit dat deining zeer gevaarlijk is voor een vaartuig aan de kade.** Bij de bouw van een sluis ter hoogte van de huidige Visartsite zullen er volgens de Raad ook extra kosten gemaakt moeten worden. De golfslag die immers ontstaat bij de passage van de koopvaardischepen legt een hypotheek op de werking van de vismijn. Ook hier zijn maatregelen en middelen nodig om de huidige werking van de veiling, reders en volledige cluster te blijven garanderen.