



Advies

Voorontwerp voorkeursbesluit - nieuwe zeesluis Zeebrugge



Brussel, 6 april 2018

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: voorontwerp voorkeursbesluit: 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: 6 maart 2018

Adviestermijn: 18 april 2018

Goedkeuring raad: 6 april 2018

Adviesnummer: 2018-06

Contactpersoon: Koen Carels – kcarels@serv.be

Auteurs: Dirk Van Guyze, Pieter De Graef

Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Krachtlijnen	5
Situering	7
1 Kader: complexe projecten	7
1.1 Verkenningfase	8
1.2 Onderzoeksfase	8
1.2.1 Alternatievenonderzoeksnota	8
1.2.2 Geïntegreerd onderzoek	9
1.2.3 Voorontwerp van voorkeursbesluit	9
2 Voorwerp van advies	12
Advies	13

Inleiding

Op 6 maart 2018 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: start adviesprocedure voorontwerp voorkeursbesluit'.

De procesaanpak die bij dit project 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.

De SALV heeft op 24 november 2016 een eerste maal advies gegeven. Dit gebeurde op het ogenblik dat de krijtlijnen werden omgezet in een alternatievenonderzoeksnota.

Het proces van de onderzoeksfase is bijna afgerond. De alternatieven werden getrechterd met als resultaat het voorliggende alternatief om de nieuwe sluis op de Visartsite 'huidige locatie' te leggen .

Het departement MOW vraagt de SALV in zijn brief van 6 maart 2018 om in het kader van de procesaanpak 'complexe projecten' formeel advies te verlenen over het voorontwerp van voorkeursbesluit.

Het advies werd via een schriftelijke procedure voorbereid en op 21 maart 2018 goedgekeurd door de Technische Werkcommissie Visserij van de SALV. Het advies werd vervolgens door de SALV op 6 april 2018, met de toevoeging van een bijkomend landbouwgerelateerd aspect, bekrachtigd.

Hendrik Vandamme

Emiel Brouckaert

Voorzitter SALV

Voorzitter TWV

Krachtlijnen

De SALV neemt met het voorontwerp van voorkeursbesluit betreffende het complex project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' kennis van het gekozen alternatief. De nieuwe sluis zal op de Visartsite 'huidige locatie' komen te liggen en voor de aan te leggen N-weg wordt geopteerd voor de tunnelvariant. De Raad wenst te benadrukken dat dit alternatief eerder als ongunstig wordt beschouwd door de sector, zoals ook in zijn advies van 24 november 2016 werd beargumenteerd.

De SALV onderkent evenwel de noodzakelijkheid van een alternatief voor de tijdelijke buitenwerkingstelling van de P. Vandammesluis en waardeert dat er een eenduidige keuze naar voren wordt geschoven.

De Raad pleit ervoor dat tijdens de duur van de werkzaamheden alsook daarna de visveiling en de volledige visserijcluster optimaal kunnen blijven functioneren. Het is volgens de SALV van belang de bezorgdheden van de visserijcluster, die tijdens het geïntegreerd onderzoek en de consultaties werden geopperd, mee te nemen in de verdere uitvoering van het project. Daartoe formuleerde de Raad een aantal randvoorwaarden:

- de vaargeul van de grote schepen dient zo ver mogelijk van de kades gehouden te worden en golfslagbeperkende maatregelen moeten worden voorzien om de dagelijkse werking van de reders te beschermen;
- de snelheid van doorvaart en de manoeuvres te beperken ter hoogte van de site van de visveiling;
- het waterpeil op het huidige niveau van TAW¹ te behouden;
- de wachttijden van vaartuigen beperkt houden;
- de toegankelijkheid van de visserijcluster garanderen tijdens en na de werkzaamheden, zowel over land als over zee;
- het huidige droogdok voor reinigings- en herstellingswerken behouden.

Tijdens de werkzaamheden is het volgens de Raad cruciaal dat een goede ontsluiting van en naar de visserijcluster via een alternatieve route mogelijk wordt gemaakt (met de brug tussen Tropicana Europe en de ICO parking als cruciaal element).

Specifiek met betrekking tot het garanderen van landbouwactiviteiten in de omgeving van de sluis bij de verdere ontplooiing van de plannen en eigenlijke werkzaamheden, alsook tijdens de verdere exploitatie van de sluis (met het oog op het tegengaan van zoutintrusie) vraagt de Raad om een nauwgezette opvolging van het peilbeheer en adequate drainage, zodat een verwaarloosbare impact door verzilting daadwerkelijk kan worden gegarandeerd.

Naast deze randvoorwaarden die de werking van de visveiling en visserijcluster optimaal dienen te verzekeren alsook de landbouwproductie in de omgeving veiligstelt, wenst de Raad een meer algemene aanbeveling te formuleren voor de uitwerking van huidige en toekomstige complexe

¹ Tweede Algemene Waterpassing.

projecten vanuit de ervaring van betrokken actoren binnen de brede visserijcluster in het voorliggende project. Het strekt volgens de Raad tot aanbeveling gezinnen, bedrijven, lokale overheden en het middenveld, die door het betreffende complexe project in hun activiteiten worden getroffen, doorheen de looptijd van een complex project zo snel als mogelijk rechtszekerheid te bieden.

Situering

1 Kader: complexe projecten

Op 25 april 2014 heeft de Vlaamse Regering het decreet betreffende complexe projecten² 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 verkenningsfase 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 2014³.



Figuur 1: Routeplanner: de verschillende fasen binnen het project complexe projecten (bron: www.complexeprojecten.be)

² [Decreet](#) betreffende complexe projecten

³ [Besluit van de Vlaamse Regering](#) tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014

1.1 Verkenningsfase

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

De Vlaamse Regering hechtte haar op basis van een nota op 15 juli 2016 haar goedkeuring aan de startbeslissing⁴. In deze nota wordt het belang van deze verkenningsfase onderstreept. Er wordt vermeld 'In een verkenningsfase 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 werd 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.

1.2 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.

1.2.1 Alternatievenonderzoeksnota

De onderzoeksfase start met een alternatievenonderzoeksnota (AON) 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'⁵. 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'.

De SALV heeft op 24 november 2016 over de AON een advies neergelegd⁶. In dit advies sloot de raad zich onder andere aan bij het feit dat een alternatief nodig is die het uitvallen of het tijdelijk buiten gebruik stellen van de P. Vandammesluis kan opvangen. De SALV was ook voorstander van een optie van een sluis die de huidige aanvoer naar de vismijn amper zou onderbreken.

⁴ VR 2016 1507 DOC 0914/1

⁵ Departement Mobiliteit & Openbare werken, 29 september 2016, versie C

⁶ [SALV-advies](#)

1.2.2 Geïntegreerd onderzoek

In het geïntegreerd onderzoek werden 6 verschillende locatiealternatieven, met in totaal 10 varianten, voor de inplanting van de nieuwe sluis bekeken. Om de beste oplossing te filteren binnen de onderzoeksfase, werden de verschillende varianten vanuit verschillende invalshoeken bekeken en onderzocht. Dit onderzoek heeft geleid tot een aantal documenten.

- Synthesenota. Dit is een eerste stap richting voorkeursbesluit. Deze nota geeft een overzicht van de ontwerpeindresultaten van het geïntegreerd onderzoek voor alle onderzochte alternatieven;
- MKBA (maatschappelijke kosten/baten analyse);
- Nautische Screening (uitgevoerd door het waterbouwkundig laboratorium);
- Strategische milieubeoordeling met bijlagen. Het betrof een onderzoek naar de relevante milieueffecten van het complex project op strategisch niveau en werd uitgevoerd door een team van MER-deskundigen.

Vervolgens werd een consultatieronde opgestart, bestaande uit verschillende delen. Naast de consultatie van de leden van de stuurgroep van het complex project werd de SALV als lid van het actorenoverleg, op 2 momenten uitgenodigd:

- Op 15 mei 2017 werd de procesaanpak en de stand van zaken van het project door het departement MOW toegelicht;
- De resultaten van het geïntegreerd onderzoekstraject werden besproken op 6 december 2017.

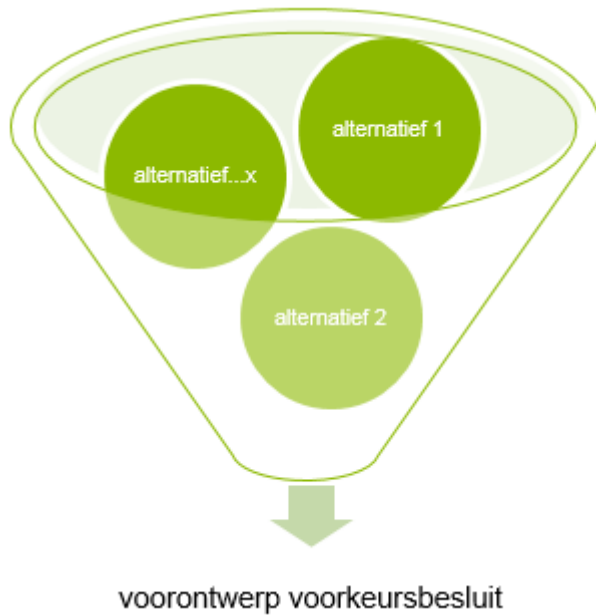
Tijdens het actorenoverleg van 6 december 2017 werd verduidelijkt dat de actoren ook mogelijkheid kregen kenbaar te maken wat het standpunt is over de verschillende mogelijke oplossingen. SALV heeft een aantal elementen uit zijn advies van 24 november gecompileerd en op 19/12/2017 verstuurd.

De ontwerprapporten met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek zijn terug te vinden op de website van de nieuwe zeesluis Zeebrugge⁷.

1.2.3 Voorontwerp van voorkeursbesluit

De verschillende alternatieven werden verder getrechterd en verfijnd. Het voorontwerp van voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen.

⁷ [Ontwerprapporten en synthesenota](#)



Het voorontwerp van voorkeursbesluit is opgebouwd uit zeven hoofdstukken, waarvan hoofdstuk 1, 2 en 3 respectievelijk een situering van het betreffende complex project meegeeft, de complexiteit van het project duidt en de bevoegde overheid, met name de Vlaamse Regering, benoemt.

In het vierde hoofdstuk wordt het gekozen alternatief voorgesteld en gemotiveerd. De keuze viel op 'het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de Visartsite 'huidige locatie' komt te liggen en waarbij de NX⁸ in een tunnel komt te liggen.' Naast het aangeven van het algemene draagvlak voor de bouw van een tweede zeesluis in de haven van Zeebrugge en het pleiten voor een snelle besluitvorming bestaan de belangrijkste elementen in de motivering voor het alternatief Visart 'huidige locatie met tunnelvariant' uit:

⁸ De nieuw aan te leggen N-weg.

- het benadrukken van de negatieve beoordeling van de S-MER⁹ voor de alternatieven Vandamme oost en Verbindingsdok;
- het aanstippen van de duurre en de bijgevolg zeer lange bouwfase van het alternatief Verbindingsdok;
- het beklemtonen van de grote sociaal-maatschappelijke impact van het alternatief Vandamme west als gevolg van een groot aantal vereiste onteigeningen;
- het aangeven dat het alternatief ‘Carcoke’ het slechtst uit de S-MKBA¹⁰ kwam alsook een sterke barrièrewerking tussen de wijken Stationswijk en Dorp impliceert.
- de wenselijkheid van een tunnelvariant benadrukken.

Daarnaast onderkent het voorontwerp van voorkeursbesluit dat het alternatief Visart ‘huidige locatie met tunnelvariant’ met de onteigening van woningen aan de westkant en diverse infrastructurele ingrepen aan de oostkant een impact zullen hebben op de marinebasis, het Visserskruis en bijhorend park, het functioneren van de jachtclubs en de bedrijfsvoering van de jachthavengebonden bedrijven enerzijds en de vismijncluster anderzijds.

In het vijfde hoofdstuk van het voorontwerp van voorkeursbesluit wordt beargumenteerd dat het gekozen alternatief meer mogelijkheden biedt om via optimalisaties deze knelpunten en bezorgdheden te milderen, zoals tot uitdrukking wordt gebracht in het voorgestelde actieprogramma.

Voor een verduidelijking van het beleidsmatig kader wordt in hoofdstuk 6 verwezen naar de S-MER.

Hoofdstuk 7 omschrijft de rechtsgevolgen van het voorkeursbesluit. In overeenstemming met het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten wordt aangegeven dat een voorkeursbesluit verschillende rechtsgevolgen met zich kan meebrengen. Specifiek met betrekking tot het voorliggende project situeren de rechtsgevolgen zich op volgende niveaus:

- de mogelijkheid om een bouwverbod of bouwbeperkingen op te leggen (art. 28);
- de mogelijkheid een vergunning, machtiging of toestemming te weigeren als de aanvraag onverenigbaar is met het voorkeursbesluit (art. 29);
- 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).

Opvallend is dat het mogelijke rechtsgevolg ‘gronden te onteigenen die bestreken worden door het voorkeursbesluit (art. 31)’ als niet van toepassing wordt gecatalogeerd, terwijl er weldegelijk gronden dienen te worden onteigend in het kader van de uitvoering van het alternatief Visart ‘huidige locatie met tunnelvariant’.

⁹ Strategische milieueffecten rapportage.

¹⁰ Strategische maatschappelijke kosten baten analyse.

2 Voorwerp van advies

Het voorontwerp van voorkeursbesluit werd als mededeling op de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 gebracht. Samen met dit voorontwerp werden volgende documenten als bijlagen aan de termededeling (VR 2018 0203 MED 0075/1TER) toegevoegd:

- Het ontwerp van synthesesnota;
- Het overzicht van de resultaten van de consultatie van de leden van het actorenoverleg en de bewoners (verslag van 22 februari 2018 door de administratie van het departement MOW). De consultaties gebeurden op het ogenblik dat de ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoekstraject publiek gemaakt werden via de projectwebsite.
- Een aangepaste procesnota.

De termededeling geeft aan dat het voorontwerp van voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (punt 1.2.2)¹¹ en het ontwerp van synthesesnota door het projectteam worden voorgelegd voor advies aan de adviesinstanties conform artikel 11, §2, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

De adviezen worden bij de administratie van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) verwacht uiterlijk op 17 april 2018.

Op 19 april 2018 zal een adviesvergadering worden georganiseerd om alle adviezen te bespreken.

Vervolgens zal de Vlaamse Regering in overeenstemming met het artikel 14 van het decreet een ontwerp van voorkeursbesluit vaststellen.

Het ontwerp wordt vervolgens nog aan een openbaar onderzoek onderworpen, waarna het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering definitief wordt vastgesteld.

¹¹ Kunnen worden gedownload via website www.nieuwesluiszeebrugge.be

Advies

[1] De SALV neemt akte van het vooropgestelde alternatief. In het voorontwerp van voorkeursbesluit wordt gekozen voor het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de Visartsite 'huidige locatie' komt te liggen. De Raad neemt kennis hiervan maar geeft tegelijkertijd ook aan dat dit alternatief eerder als ongunstig wordt aanzien door de sector. De Raad verwijst daarbij naar zijn advies van 24 november 2016.

Ondanks het feit dat de keuze van het voorkeursalternatief minder gunstige uitvalt voor de visserijcluster, wenst de raad te beklemtonen dat een alternatief wel degelijk noodzakelijk is om het tijdelijk buiten gebruik stellen van de P. Vandammesluis op te kunnen vangen. De raad waardeert daarom dat er nu duidelijkheid is over de keuze van het alternatief.

[2] Zorg ervoor dat de visveiling en de volledige visserijcluster tijdens de duur van de werkzaamheden en ook daarna optimaal kunnen blijven functioneren. Volgens de raad is het essentieel dat de visveiling als onderdeel van de Vlaamse economische visserijcluster, met daarin ook de toeleveranciers en de afnemers, weinig of geen hinder mag ondervinden van het voorgestelde alternatief.

Een 100 tal bedrijven maken deel uit van de visserijcluster. In de Vlaamse Visveiling werd er in 2017 voor 73 miljoen euro aangeland, waarvan voor 50 miljoen euro in Zeebrugge. Elke week worden 3 veilingen georganiseerd. Er werken in totaal tussen 800 en 1500 personen in het European Food Center (EFC). Deze cijfers wijzen volgens de raad op het belangrijk niet te onderschatten economisch aandeel van de visserijcluster in de Zeebrugge havenactiviteiten.

[3] Houd rekening met de bezorgdheden van de visserijcluster die tijdens het geïntegreerd onderzoek en de consultaties naar voor werden gebracht. De raad vreest enerzijds voor de impact van golfslag en stroming op de aangemeerde schepen ter hoogte van de Vlaamse visveiling en anderzijds ook voor grote hinder voor de visveiling en de visserijcluster. Volgens het voorontwerp zal bij de uitwerkingsfase verder nautisch onderzoek gevoerd worden. De Raad meent dat het noodzakelijk is om de volledige cluster te betrekken bij elke stap tijdens de verdere uitvoering van het project.

[4] Een aantal randvoorwaarden zijn essentieel bij de verdere uitwerking van het project. Volgens de raad moet de bouw van de nieuwe zeesluis gecombineerd worden met een aantal technische maatregelen. De raad vraagt meer bepaald:

- de vaargeul van de grote schepen zo ver mogelijk van de kades te houden en golfslag beperkende maatregelen te nemen. Reders moeten ook onderhoudswerkzaamheden aan hun vaartuig kunnen uitvoeren. Hiervoor moeten zij langere tijd (ook onbemand en met stilliggende motor) zonder noemenswaardige hinder aan de kade kunnen liggen;
- de snelheid van doorvaart en de manoeuvres te beperken ter hoogte van de site van de visveiling, zowel van de vaartuigen zelf alsook van de sleepboten;
- het waterpeil te behouden op het huidige niveau van TAW. Hierdoor wordt vermeden dat de manier van laden en lossen drastisch moet worden aangepast;
- het draaien en het werken van de sluisen tijdens en na de werkzaamheden efficiënt te laten gebeuren zodat de wachttijden voor de vaartuigen beperkt wordt;

- de toegankelijkheid van de cluster tijdens en na de werken te blijven verzekeren, zowel over land als over zee. Hierbij moet ook de nodige aandacht gaan naar het personeel dat de mogelijkheid moet blijven hebben om zich voor won-werkverkeer te verplaatsen met de trein of tram;
- het huidige droogdok voor reinigings- en herstellingswerken aan de vaartuigen te behouden. Het gaat daarbij volgens de raad om een belangrijk element in het goed functioneren van de volledige visserijcluster;

Volgens de Raad is het tenslotte ook cruciaal dat er tijdens de werkzaamheden voor een goede ontsluiting een alternatieve route van en naar de cluster mogelijk is. Een cruciaal element daarbij is volgens de SALV het gebruik van de brug gelegen tussen het bedrijf Tropicana Europe en de ICO¹² parking aan de overkant van het verbindingsdok.

[5] Gegeven de klimaatprognoses wijzend op het frequenter voorkomen van droge zomers en met het oog op het vermijden van een nefaste invloed van wijzigingen in de waterhuishouding op omliggende landbouwactiviteiten (onder andere verziltingseffecten die vooral tijdens die droge periodes dreigen op te spelen), vraagt de SALV een nauwgezet peilbeheer en drainage tijdens de uitwerkings- en uitvoeringsfase alsook een continue monitoring van het grond- en oppervlaktewaterpeil daarna. De Raad waardeert dat in de synthesesnota rekening gehouden werd met het SALV-advies van 18 november 2016 over de alternatievenonderzoeksnota waarin gevraagd werd rekening te houden met de impact op de waterhuishouding en met mogelijk negatieve gevolgen voor omliggende landbouwbedrijven in het verdere alternatievenonderzoek. De strategische milieubeoordeling (en in navolging daarvan de synthesesnota) kenschetst de impact van een wijzigende waterhuishouding op landbouw als verwaarloosbaar. Wel wordt er in deze milieubeoordeling erkend dat zoutinrusie toeneemt tijdens periodes van droogte. Gezien de toenemende kans op droge zomers in Vlaanderen als gevolg van de klimaatverandering rijst er bij de SALV bezorgdheid over een verhoogde impact van verzilting in de nabijheid van de nieuw aan te leggen sluis tijdens droge zomers.

[6] Verschaf doorheen de looptijd van een complex project zo snel als mogelijk rechtszekerheid aan gezinnen, bedrijven, lokale overheden en het middenveld die in hun activiteiten getroffen zullen worden.¹³ De Raad stelt vast dat in de specifieke casus van het complex project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' op het moment dat het eigenlijke alternatief (i.e. Visart 'huidige locatie met tunnelvariant') via het voorkeursbesluit zal worden vastgeklikt, er geen duidelijkheid wordt verleend over de te onteigenen gronden. De leefgemeenschap van Zeebrugge, die een duizendtal personen

¹² International Car Operators

¹³ Overeenkomstig het gezamenlijk advies van 4 juli 2013 dat de Minaraad en de SALV uitbrachten over het ontwerpdecreet complexe projecten: [Advies ontwerpbesluit complexe projecten](#), p. 33: '[66] De trechtering van een algemene probleemstelling over één voorkeursbesluit en uiteindelijk naar een concreet project, vereist echter wel dat er op het moment dat het voorkeursbesluit wordt genomen, en waarmee één voorkeursalternatief wordt "vastgeklikt", voldoende informatie voorhanden is om een onderbouwde beslissing te nemen. Een trechtersvormig proces vereist bovendien dat de tussentijdse afspraken breed gedragen worden (cfr. trechtersvormig consultatieproces).

behelst die direct of indirect verbonden zijn met de visserijcluster, verkeert op deze manier in een langdurige staat van rechtsonzekerheid.

In het voorontwerp van voorkeursbesluit worden onteigeningen niet als mogelijk rechtsgevolg meegedeeld (cf. 1.2.3 supra), terwijl wel erkend wordt dat onteigeningen noodzakelijk zullen zijn, maar 'de exacte contouren van de te onteigenen woningen en terreinen zullen pas 100% duidelijk zijn vanaf het voorontwerp projectbesluit'. Men onderkent daarbij de 'lange periode waarin een aantal omwonenden in onzekerheid zullen zitten voor wat betreft het al dan niet noodzakelijk zijn van een onteigening.'

Het doorleven van deze staat van rechtsonzekerheid strookt niet met artikel 14 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten dat volgende bepaling omvat: 'een ontwerp van voorkeursbesluit bevat: 9° in voorkomend geval, de rechtsgevolgen vermeld in artikelen 28, 30, 31 en 34', waarbij specifiek artikel 34, § 1 de verwerving van onroerende goederen door onteigening ten algemene nutte betreft.

Naast de rechtsonzekerheid ten gevolge van de geplande onteigeningen, blijft de lokale leefgemeenschap in het ongewisse wat betreft de specifieke oplossingen of milderende maatregelen voor het optimaal garanderen van de leefbaarheid tijdens en na de geplande werkzaamheden (in het licht van mogelijke geluidshinder, trillingen en luchtmissies van scheepvaartverkeer bij het gebruik van de nieuwe sluis).

De Raad is daarom de mening toebedeeld dat in toekomstige complexe projecten de nodige rechtszekerheid en garanties inzake leefbaarheid aan de betrokken actoren in een zo vroeg mogelijk stadium worden verduidelijkt.