



## **ADVIES**

**19 APRIL 2012**

**De afwerking van de Noordelijke kaaimuur van het  
Albert II -dok in de haven van Zeebrugge**

# Inhoudsopgave

Krachtlijnen.....	3
Inleiding .....	4
1. Beschrijving .....	5
2. Algemene aandachtspunten .....	8
3. Inhoudelijke aandachtspunten.....	10
3.1. Procedurele aspecten.....	10
3.2. Milieueffecten .....	11

## Krachtlijnen

De adviesvraag gaat over het project voor de verlenging van de Noordelijke kaaimuur van het Albert II-dok in de haven van Brugge-Zeebrugge en de bijhorende baggerwerken. Ze werd op 16 januari 2012 gesteld door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, zoals dat wordt opgelegd door het Havendecreet voor subsidiedossiers van meer dan 10 miljoen €. De adviestermijn bedroeg 4 maanden. Om de lokale milieuraden te betrekken bij het adviesproces werd er bij hen een schriftelijk overlegproces georganiseerd van 8 tot 30 maart 2012.

Als antwoord op de vragen omtrent de evenwichtige onderbouwing en behandeling van alle elementen in het dossier en de voldoende duidelijkheid van de milieu-impactstudie vraagt de Raad dat het dossier aan minimale normen zou voldoen, zodat de Raad zijn rol op een passende manier kan vervullen, zonder zelf gedeeltelijk het dossier te moeten samenstellen.

De Raad herhaalt nogmaals zijn voorkeur voor een overkoepelende langetermijnvisie voor het Vlaamse Zeehavenbeleid. Hij stelt vast dat het project van de afwerking van het Albert II-dok past in het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Hij geeft ook aan dat de omliggende gemeentebesturen moeten geïnformeerd worden over de verschillende aspecten van het project opdat zij hun inwoners voldoende zouden kunnen informeren. Minstens tijdens de uitvoering van een project zou er een permanent klachtenmeldpunt moeten georganiseerd worden.

De Raad stelt bijkomende maatregelen voor m.b.t. de disciplines geluid en lucht: niet heien gedurende de nacht, tijdens weekends en op feestdagen en voorzieningen treffen voor walstroom.

De Raad kan zich aansluiten bij de conclusies van de milieunota op voorwaarde dat:

- Voldaan wordt aan de voorwaarden voorgesteld in de milieunota;
- Zo snel mogelijk een oplossing wordt gevonden voor de problematiek van de grote meeuwen via het uitwerken en vaststellen van een beheerregeling terzake;
- Rekening gehouden wordt met de bijkomende opmerkingen van de Minaraad zoals verwoord in zijn advies (o.a. de uitbouw van walstroomvoorzieningen).

## Inleiding

Op 16 januari 2012 ontving de Minaraad de adviesvraag vanwege het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Deze adviesvraag steunt op het Besluit van 14 december 2007 inzake projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven dat uitvoering geeft aan het Havendecreet<sup>1</sup>. Dit besluit (Art. 3, § 2) voorziet, bij subsidieaanvragen voor werken van meer dan 10 miljoen €, in een procedure van advisering van het project, inclusief de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) en de milieu-impactstudie, door de Vlaamse Havencommissie (VHC) en de Minaraad. Er wordt ook een taakverdeling voorzien: de sociaaleconomische aspecten worden beoordeeld door de VHC en de milieutechnische aspecten door de Minaraad. De Raad spreekt zich bijgevolg niet uit over de kwaliteit van de MKBA (zie ook [5]).

Overeenkomstig het besluit (Art. 3, § 3) dienen de adviesorganen hun advies binnen de vier maanden uit te brengen.

In zijn brief vraagt het afdelingshoofd van het Departement antwoord op twee specifieke vragen:

- Zijn alle elementen van het dossier voldoende evenwichtig onderbouwd en behandeld?
- Zijn de teksten van de milieu-impactstudie en de MKBA voldoende duidelijk?

Bij adviesvragen over de strategische havenplannen en over havenprojecten (bijvoorbeeld over het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge, over de aanpassing van de CHZ-kaai en over de tweede steiger in het LNG-dok<sup>2</sup>) heeft de Raad de gewoonte om de milieuraaden van provincies en gemeenten die door het dossier gevat zijn, te betrekken bij de voorbereiding van het advies. Omdat een vergelijking met de milieu-impact als gevolg van de aanleg en exploitatie van de CHZ-kaai mogelijk was, heeft de Raad er voor het voorliggende dossier voor gekozen om de adviesvraag en het ontwerpadvies via een schriftelijk overlegproces voor te leggen aan de provinciale milieuraad van West-Vlaanderen en de gemeentelijke milieuraaden van Blankenberge, Brugge en Knokke. Dit proces liep van 8 tot 30 maart 2012. De milieuraad van Blankenberge besprak het dossier in zijn zitting van 13 maart en legde het resultaat van die bespreking voor. De provinciale milieuraad besliste om niet in te gaan op de vraag van de Minaraad en de gemeentelijke milieuraaden van Brugge en Knokke hadden geen zitting binnen de opgelegde adviestermijn. Het resultaat van deze schriftelijke procedure werd verwerkt in het advies.

Walter Roggeman  
voorzitter Minaraad

---

<sup>1</sup> Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages.

Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens.

<sup>2</sup> Minaraad, Advies van 29 september 2005 over het Strategisch Plan voor de haven Brugge-Zeebrugge (05|34).

Minaraad, Advies van 26 november 2010 betreffende het project 'Aanpassing CHZ-kaai voorhaven Zeebrugge' (09|33).

Minaraad, Advies van 23 september 2010 over de bouw van een tweede steiger in het LNG-dok in de Oostelijke voorhaven van Zeebrugge (10|46).

# Adviestekst

## 1. Beschrijving

[1] **Samenstelling van het dossier.** Aan de adviesvraag waren drie documenten toegevoegd:

- Projectomschrijving 'Afwerking van de Noordelijke kaaimuur van het Albert II-dok in de haven van Zeebrugge';
- Milieunota voor subsidie-aanvraag 'Het verlengen van een kaaimuur aan de noordzijde van het Albert II-dok in de Westelijke voorhaven van Zeebrugge' opgemaakt door MBZ;
- Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse; Afwerking van de Noordelijke kaaimuur van het Albert II-dok in de haven van Zeebrugge, opgemaakt door Resource Analysis en opgeleverd in april 2010, en aangevuld en geactualiseerd door RebelGroup Advisory Belgium nv, 5 december 2011.

Later werden door de Minaraad nog documenten waarvan hij vond dat de documenten of de informatie die ze bevatten noodzakelijk waren voor de onderbouwing van zijn advies, aan het dossier toegevoegd:

- Passende beoordeling van de gevolgen van het plan of project voor het Natura 2000, november 2011. Informatie aan de Europese Commissie inzake plan/projectontwikkeling in Natura 2000 vogelrichtlijngebieden (SBZ-V) en habitatrictlijngebieden (SBZ-H);
- Brief VI/S10-1/NV3357 van MBZ nv aan de dienst Maritieme Toegang van 29 februari 2012, betreffende 'Informatie met betrekking tot de vragen vanwege het secretariaat van de Minaraad';
- Stedenbouwkundige vergunning volgens de bijzondere procedure, Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen, 24 februari 2012, Ref. 8.00/31005/10305.5 (als bijlage bij voormelde brief van 29 februari 2012);
- ANB-advies inzake het verlengen van de kaaimuur Albert II-dok Noord (stedenbouwkundige aanvraag), Ref. ANB/AVES/10/4202;
- ANB-advies inzake het verlengen van de kaaimuur en kraanbalk (210 m) - Albert II-dok Noord in de westelijke voorhaven van Zeebrugge (stedenbouwkundige aanvraag), Ref. AVES/11/1652;
- Instituut voor Natuur en Bosonderzoek, Advies betreffende de voorgestelde maatregelen t.b.v. kleine mantelmeeuw en zilvermeeuw bij werken aan een havendok in Zeebrugge, INBO.A.2012.36, 15 februari 2012<sup>3</sup>.

[2] **Omschrijving van het voorliggende project.** Het project omvat het verlengen van een bestaande (actueel 720 m) kaaimuur met ca. 780 m aan de noordzijde van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven. Door de verlenging van de kaaimuur verhoogt het aantal aanlegplaatsen aan de Zeebrugge International Port (ZIP)-containerterminal van PSA HNN. Meerdere schepen van de grootste scheepsklassen (inzake lengte, breedte en diepgang) zullen kunnen aanmeren aan de kaaimuur. Het terreinen achter de kaaimuur worden ontwikkeld als containerterminal.

De uitvoering zal opgedeeld worden in drie verschillende fasen. In een eerste fase zal 210 m bijkomende kade aangelegd worden. Nadien zullen nog 2 fasen volgen

---

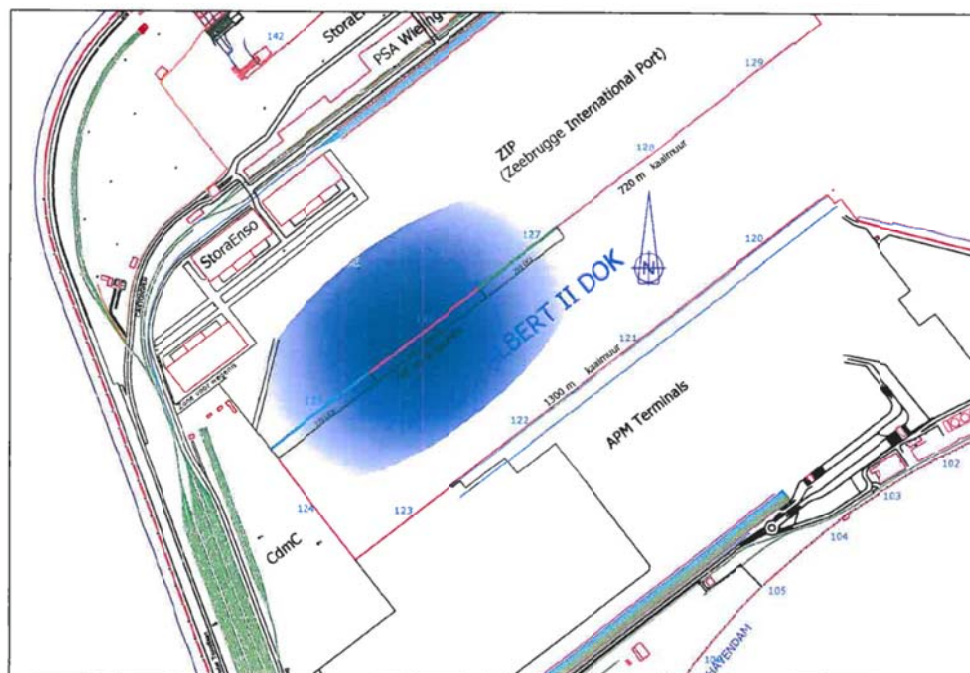
<sup>3</sup> Het advies kan opgevraagd worden via de website:  
[http://www.inbo.be/content/page.asp?pid=PUB\\_ADVIEZEN\\_2012](http://www.inbo.be/content/page.asp?pid=PUB_ADVIEZEN_2012)

met eerst 300 m en daarna 270 m lengte. De eerste fase wordt voorzien in 2012-2013. Voor de uitvoering van de navolgende fasen is er een zekere flexibiliteit waardoor het nog een aantal jaren kan duren vooraleer deze kaaimuur volledig afgewerkt zal zijn.

De volledige beschikbare oppervlakte op de ZIP-terminal bedraagt ongeveer 52 ha. Het gedeelte achter de bestaande recent aangelegde kaaimuur van 720 m is reeds volledig uitgerust en in het begin van 2011 in gebruik genomen. Door de verlenging van een eerste fase (met 210 m) kunnen tegelijkertijd twee van de grootste containerschepen aan de kaaimuur aanmeren.



**Figuur 1: Situering van het Albert II-dok in de voorhaven van Zeebrugge (Uit Projectomschrijving, p.2)**



**Figuur 2: Situering van de werken binnen het Albert II-dok in de voorhaven van Zeebrugge (Uit Projectomschrijving, p.2)**

De bouwlocatie van de kaaimuur is gesitueerd in een zone die actueel nog door de eb- en vloedwerking van de zee overspoeld wordt. Na de realisatie van de kaaimuur zullen de achterliggende terreinen op het gewenste niveau gebracht worden.

De projecttoestand is een nadere invulling van de beslissingen van het strategisch plan tot verdere uitbouw van de haveninfrastructuur in de westelijke voorhaven en intensifiëring van de havenactiviteiten.

Het project omvat volgende elementen:

- uitvoeren van de grondkerende kaaimuur bestaande uit de realisatie van een samengestelde diepwand aan de waterzijde;
- realiseren van de nodige druk- en trekpalen;
- realiseren van de bodemplaat en bovenbouw van de kaaimuur;
- realiseren van een kraanbalk op zijn funderingspalen;
- realiseren van de grondaanvullingen;
- het aanleggen van de nieuwe kaaibevoering;
- het uitvoeren van de kaaimuuruitrusting.

De kostprijs van het totale project wordt geraamd op 45,45 miljoen euro excl. BTW.

**[3] Onderzoek van alternatieven.** Er zijn geen alternatieven voor dit project.

**[4] Gebruikte terminologie.** Aan het voorliggende dossier is geen 'Verklarende woordenlijst' toegevoegd. Dit blijkt ook niet echt noodzakelijk. Wellicht heeft dat te maken met de aard van het dossier. De Raad heeft een aantal termen of begrippen, die in het advies gebruikt worden, in voetnoten toegelicht.

**[5] Volgens de MKBA is het project sociaal-economisch verantwoord.** De uitvoering van de MKBA werd gebaseerd op de Vlaamse Standaardmethodiek voor de MKBA van zeehavenprojecten<sup>4</sup> en is geactualiseerd (zie MKBA, p.155<sup>5</sup>). Er werd rekening gehouden met netwerkkosten en externe kosten van het achterlandvervoer.

De conclusie van de MKBA is dat het project van de afwerking van de noordelijke kaaimuur van het Albert II-dok een positieve netto contante waarde heeft, zowel in het nationale als het internationale standpunt. In drie scenario's worden drie alternatieve, extreme aannames gemaakt met betrekking tot de mate waarin trafieken in geval van capaciteitstekort van een bepaalde terminal naar een andere terminal in de haven van Zeebrugge afgeleid kunnen worden<sup>6</sup>. De netto

---

<sup>4</sup> De opmaak van een standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van grote infrastructuurprojecten in de Vlaamse zeehavens, Definitief eindrapport – deel A: Standaardmethodiek, opgemaakt door het consortium Resource Analysis – Rebelgroup – ITMMA, in opdracht van de afdeling Haven- en Waterbeleid van MOW, 9 november 2006, 206 p.

<sup>5</sup> De actualisatie (gebaseerd op het MIRA-onderzoek van 2010) vertoont twee grote verschillen met het onderzoek van 2004:

- Het MIRA-onderzoek van 2010 behandelt naast wegvervoer ook spoorvervoer, binnenvaart en zeevaart;
- Door methodologische verbeteringen verschillen de waarden van de externe en netwerkkosten van het wegvervoer. In het geval van zware vrachtwagens zijn de waarden meestal beduidend lager in MIRA 2010 versus 2004. Vooral de congestiekosten zijn veel lager.

<sup>6</sup> 1) globale capaciteitsbeperking; 2) capaciteitsbeperking per operator en 3) onomkeerbare verschuiving van CHZ naar ZIP.

contante waarde van het project is beduidend positief in alle drie scenario's. Voor het nationaal standpunt is de IRR minimaal 11,01% en voor internationaal standpunt 6,74%<sup>7</sup>.

## 2. Algemene aandachtspunten

**[6] Specifieke vragen van het Departement.** De door het Departement gestelde vragen (zie inleiding) gaan over de evenwichtige onderbouwing van (alle elementen van) het dossier en over de duidelijkheid van de milieu-impactstudie en de MKBA. Dezelfde vragen kwamen overigens reeds aan bod bij eerdere adviesvragen over havenprojecten.

De Raad vindt dat het voorleggen van een projectomschrijving en van een milieu-impactnota een goede insteek is voor het maatschappelijk debat binnen de Mineraad als basis voor zijn advies. Om dit maatschappelijk debat goed te documenteren moet het dossier echter beter worden samengesteld, d.i. met bijkomende noodzakelijke gegevens, aanvullingen op de reeds aangeleverde informatie, vermijden van gegevens met weinig meerwaarde en vooral het vermijden van foute of achterhaalde informatie. Aan de hand van het hierop volgende advies kan de Raad ieder van deze punten illustreren. Deze verbeteringen aan het dossier moeten kunnen aangevuld worden met de medewerking van de betrokken administraties. Hierbij wenst de Raad op te merken dat hij daarvoor tot dusver nog geen problemen ondervonden heeft.

Als antwoord op de vragen omtrent de evenwichtige onderbouwing en behandeling van alle elementen in het dossier en de voldoende duidelijkheid van de milieu-impactstudie vraagt de Raad bijgevolg dat het dossier aan minimale normen zou voldoen zodat de Raad zijn rol op passende wijze kan vervullen. Voor wat het dossier betreft, zoals het aan de Raad is voorgelegd, is zeker nog verbetering mogelijk.

**[7] Het milieu-impactdossier beter uitwerken.** De Raad meent dat voor de opmaak van het milieu-impactdossier minimale eisen moeten opgelegd worden inzake inhoud. Behoudens de projectomschrijving, de mogelijkheid om alternatieve locaties of uitvoeringsmethoden toe te passen, de bespreking van de diverse milieuaspecten en een conclusie dient de nota ook minstens informatie te verstrekken omtrent:

- De situering van het project tegenover de bewoning, natuurgebieden, ...;
- alle relevante milieudisciplines, zelfs als het milieueffect ervan verwaarloosbaar wordt geacht;
- alle milieueffecten van de uit te voeren werken – ook al werden die eerder vergund en worden ze bijgevolg tot de referentietoestand gerekend – evenals de maatregelen om de impact te voorkomen en daarnaast hun cumulatief effect met de andere werken binnen het project;
- een verklarende woordenlijst met o.a. specifieke terminologie uit scheepvaart of havenbouwtechniek.

---

<sup>7</sup> De Internal Rate of Return (IRR, interne opbrengstvoet) of effectief rendement is een getal, meestal uitgedrukt als percentage, dat het netto rendement van de investeringen in een project weergeeft. Het is de discontovoet waarbij de netto contante waarde van het geheel van kosten en baten nul is. Om in aanmerking te komen voor een subsidie dient de de Interne Rate on Return de minimumdrempel van 4% te overschrijden.



De Raad vraagt ook dat het milieu-impactdossier zou worden aangevuld met alle relevante feiten die zich voordeden tussen het opmaken van de nota en het indienen van het subsidiedossier. Hierbij gaat het onder meer om alle voor de milieu-impactstudie relevante vergunningen die werden toegestaan met de relevante vergunningsvoorwaarden, en alle geweigerde vergunningen, met de motivering voor de weigering. Indien van toepassing zijn dezelfde aanvullingen ook nodig met betrekking tot de passende beoordeling.

De Raad merkt ook nog op dat de adviesvraag bij de vermelding van de milieu-impactstudie aangeeft dat het om het 'ontheffingsdossier' voor vrijstelling van de mer-plicht zou gaan. Uit de brief van 29 februari van MBZ blijkt dat dit niet met de realiteit overeenstemt<sup>8</sup>.

- [8] Strategische aanpak van het Vlaamse havenbeleid.** De projecten die overeenkomstig het subsidiebesluit van de Vlaamse regering aan de Minaraad en de VHC worden voorgelegd moeten kaderen binnen het respectievelijke strategisch plan. Strategische plannen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering, die ze evenwel niet goedkeurt maar er wel akte van neemt.

Zoals de Raad eerder al aangegeven heeft in zijn adviezen over de strategische plannen voor de havens van Brugge-Zeebrugge en Antwerpen, is hij voorstander van een langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid<sup>2</sup>. De verschillende strategische plannen zouden met die langetermijnvisie moeten afgestemd worden. Enkel zo kunnen tegenstrijdige wensen en overlappingsen voorkomen worden en kunnen er strategische keuzes gemaakt worden. Zeker in een tijd van budgettaire beperkingen lijkt dit een noodzaak.

- [9] Strategisch plan voor de Haven van Brugge-Zeebrugge.** Het Streefbeeld<sup>9</sup> wijst voor de ontwikkeling van de voorhaven (Kernbeslissing 1C, p.78-79) op het belang van de investering in (diepwater) tijgebonden faciliteiten voor vooral RoRo en containerbehandeling en faciliteiten voor *transshipment/shortsea shipment*. Ten behoeve van deze havenactiviteiten wordt ten eerste een gepaste nautische toegang verzekerd en ten tweede een gericht aanbodbeleid aan geschikte haventerreinen gevoerd. De gewenste wisselwerking tussen *deepsea*- en *shortsea*-diensten vereist een ruimtelijk aanbodbeleid (ruimte aan de kaai) tijgebonden/diepzeefaciliteiten. In de eerste plaats komen hiervoor de bestaande en bestemde terreinen in de westelijke voorhaven en aan de landzijde van de oostelijke voorhaven in aanmerking. Voor de containertrafiek resten bijkomende belangrijke reserves en worden bestaande mogelijkheden geïntensifieerd. Deze ontwikkeling heeft tot gevolg dat een aantal elementen in het actieprogramma worden opgenomen, onder meer: *"om het aanbodbeleid op korte termijn te verzekeren (in functie van verwachte investeringen) wordt onverwijld het ontworpen Albert II-dok uitgevoerd. Zo worden bijkomende faciliteiten voor vooral containerterminals aangeboden en daarnaast RoRo-terminals. Bij de uitvoering van deze terminal wordt een geflankeerd programma uitgevoerd met betrekking tot de instandhouding van de sternpopulatie door herlokalisatie van hun broedgelegenheid"*.

De Raad stelt bijgevolg vast dat het voorliggende project voorzien is in het Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge m.b.t. de volledige uitbouw van

---

<sup>8</sup> Brief VI/S10-1/NV3357 van MBZ nv aan de dienst Maritieme Toegang van 29 februari 2012, betreffende "Informatie met betrekking tot de vragen vanwege het secretariaat van de Minaraad".

<sup>9</sup> Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, Departement leefmilieu en infrastructuur, Strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge, streefbeeld en actieprogramma, Eindrapport - 30 november 2004, 117 p.

de westelijke voorhaven en de stijgende overslagvolumes.

**[10] Transparantie in de besluitvorming.** Ieder nieuw project wordt op zijn eigen merites beoordeeld mits het past in het strategisch plan. De Raad benadrukt nogmaals dat de Vlaamse Regering akte neemt van de strategische plannen en ze niet heeft goedgekeurd. Door de manier waarop de dossiers zijn behandeld, worden ze wel gekaderd in het strategisch plan, maar ontbreekt een globaal zicht op het programma waarvan het dossier deel uitmaakt. De Raad wijst erop dat deze aanpak de transparantie in de besluitvorming vermindert. De uitvoering van het voorliggende project of van eerdere projecten kan zo een argument worden om latere, maatschappelijk minder aanvaarde projecten door te drukken (zie verder [13]).

**[11] Informatieverstrekking en klachtenmeldpunt.** Het is aangewezen om de omliggende gemeentebesturen in te lichten over de planning van de uitvoering van de werken en hen ook inzicht te geven omtrent de mogelijke bronnen van hinder. Tezelfdertijd moet aan die gemeentebesturen ook de nodige informatie bezorgd worden over het hoe en waarom van de werken en over de duur en de aard van de werken. Die informatie kunnen zij dan op hun beurt voorleggen aan hun inwoners.

De Raad dringt er op aan dat havens bij voorkeur permanent maar zeker tijdens de duur van werken een centraal klachtenmeldpunt in stand houden waarbij de burgers en ondernemingen klachten over hinder kunnen melden.

### 3. Inhoudelijke aandachtspunten

#### 3.1. Procedurele aspecten

**[12] Vergunningverlening.** In 1998 werd een MER opgemaakt voor de uitbouw van de westelijke voorhaven van Zeebrugge (realisatie Albert II-dok en Wielingendok). Tevens werd in 2004 een plan-mer uitgevoerd op het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge<sup>10</sup>. Hierin werden de resultaten van het eerste MER bevestigd. Op basis en in navolging van deze MER-onderzoeken en planprocessen werd de verdere ontwikkeling van de westelijke voorhaven bevestigd en werd het SBZ-V 'Kustbroedvogels te Zeebrugge en Heist' aangeduid<sup>11</sup>. Op 19 juni 2009 werd het GRUP 'Afbakening haven van Zeebrugge' definitief door de Vlaamse Regering vastgesteld.

Op 24 maart 2011 werd door de nv MBZ een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de eerste fase van 210 m kaaimuur. De passende beoordeling kreeg een gunstig advies van het Agentschap voor Natuur en Bos voor die eerste fase op 1 juni 2011. Op 24 februari 2012 werd een stedenbouwkundige vergunning verleend door Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen op voorwaarde dat voldaan is aan enkele voorwaarden<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> WES, Plan-mer op het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, Eindrapport, november 2004

<sup>11</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2005 houdende de definitieve vaststelling van het gebied «Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist» dat in aanmerking komt als speciale beschermingszone in toepassing van de Richtlijn 79/409/EEG van de raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand. B.S. 12 september 2005, bl. 39761-39766.

<sup>12</sup> Stedenbouwkundige vergunning volgens de bijzondere procedure, Ruimtelijke Ordening West-Vlaanderen, 24 februari 2012, Ref. 8.00/31005/10305.5

**[13] Transparantie in de besluitvorming van het project.** De Raad wees er reeds op dat het gebrek aan situering van deelprojecten in de totaliteit van een project of zelfs in de totaliteit van de ontwikkeling van een haven, de transparantie in de besluitvorming vermindert (zie ook [10]).

In het voorliggende dossier wordt op een aantal plaatsen aangegeven dat het project in drie fasen wordt opgesplitst. Er wordt echter niet vermeld waarom dit gebeurt en wat daarvan de voordelen kunnen zijn (zie ook [25]).

De Raad meent dat al deze elementen belangrijk zijn en bijgevolg deel hadden moeten uitmaken van het dossier dat oorspronkelijk aan hem werd voorgelegd.

### 3.2. Milieueffecten

**[14] Milieueffecten.** De meest nabije bewoning is gesitueerd aan de stationswijk van Zeebrugge en bevindt zich op ca. 1800 m van het project. Tussen de projectzone en de woonzones bevinden zich de APM-containerterminal, de P&O-RoRo-terminal en de CHZ-containerterminal. Deze laatste twee opereren wel regelmatig op volle capaciteitsbenutting.

Het voorliggende dossier kan vergeleken worden met het project 'Aanpassing van de CHZ-kaai voorhaven Zeebrugge'. Het gaat in beide gevallen om het uitbouwen van een containerterminal waarvoor in de bouwfase veelal dezelfde technieken worden toegepast<sup>13</sup>. Voor de aanpassing van de CHZ-kaai is de meest nabije bewoning ook gesitueerd aan de stationswijk van Zeebrugge, maar op ca. 750 m van het project. Bij de beoordeling van de milieueffecten van voorliggend dossier baseert de Raad zich bijgevolg ook op zijn oordeel over de milieueffecten van de aanpassing van de CHZ-kaai.

Voor wat betreft de impact op fauna en flora wijkt het voorliggende dossier van het Albert II-dok wel fel af van het dossier betreffende de CHZ-kaai.

**[15] Bodem, grondwater en oppervlaktewater: referentietoestand.** Het project situeert zich op een verstoorde getijgebonden bodem in een systeem dat in een permanente herhalingscyclus zit van aanslibbing en onderhoudsbaggeren. Het haventerrein is opgespoten, de bodem is een sterk gewijzigde bodem door de uitbouw van de westelijke voorhaven. Een deel van het haventerrein, waaronder de zone waar de kaaimuur gebouwd zal worden, komt elke dag tweemaal onder water te staan.

Er is een zekere slibafzetting van het zeewater in de voorhaven, die, zo nodig, door de afdeling maritieme toegang van het Vlaamse Gewest gebaggerd wordt om de ligplaatsen voor de schepen in het dok op voldoende diepte te houden. Het gebaggerde (zee-)slib wordt weer naar zee gebracht. Dit baggeren gebeurt in nauwe samenwerking tussen de afdeling Maritieme Toegang van het Vlaams Gewest en de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee, waarbij de nodige kwaliteitsopvolging van de baggerspecie gebeurt.

Het systeem in de voorhaven is een volledig kunstmatig systeem. Tijdens elk getij

---

<sup>13</sup> Minaraad, Advies van 26 november 2009 betreffende het project 'Aanpassing CHZ-kaai voorhaven Zeebrugge', 2009|33: "Het project omvat aldus het uitvoeren van renovatiewerken aan de bestaande kaaimuur door het plaatsen van een nieuwe voorwand over een lengte van ca. 450 m en het versterken van bestaande kaaimuur over 150 m ten einde een verdieping van het bodempeil vóór de constructie mogelijk te maken tot minimum TAW -17,50 m."

komt er een belangrijke hoeveelheid zeewater de voorhaven in- en uitgestroomd. De waterkwaliteit wordt bepaald door de zeewaterkwaliteit.

**[16] Bodem, grondwater en oppervlaktewater: Impact door uitvoering.** Tijdens en na de uitvoering van de werken blijft de getijwerking in het dok bestaan, evenals de slibafzetting en de onderhoudsbaggerwerken. De kaaimuren van het Albert II-dok zullen afgewerkt zijn waardoor de opgespoten zones en het water worden afgescheiden. De getijwerking wordt beperkt tot de afgebakende dokzone. De gebaggerde grondvolumes voor de eenmalige verdieping van het bodempeil voor de kaaimuur zullen eerst aangewend worden voor de noodzakelijke aanvullingen achter de kaaimuur om de haventerreinen op de gewenste hoogte te brengen. Het grondoverschot wordt tijdelijk achter de nieuwe kaaimuur gestapeld voor afvoer naar andere werven.

De Raad beaamt de conclusie van de milieunota dat de projecttoestand niet fundamenteel verschilt van de referentietoestand aangaande de disciplines bodem, grondwater en oppervlaktewater. De milieu-impact van het project is voor deze disciplines bijgevolg ook beperkt.

De Raad wenst van de gelegenheid wel gebruik te maken om zijn positieve appreciatie uit te spreken over de inspanningen die, zowel op de uitvoering van de lopende projecten als omtrent het wetenschappelijk onderzoek, geleverd worden door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in samenwerking met de Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee om de impact van baggerwerken op het marien milieu te minimaliseren<sup>14</sup>.

**[17] Geluid en trillingen: Referentietoestand.** Er kunnen vandaag slechts één groot en één klein containerschip gelijktijdig behandeld worden aan de kaaimuur van het Albert II-dok. Er is geluidsproductie van de schepen en van de terminal. Het belangrijkste aandeel van de geluidsproductie is afkomstig van de laad- en losoperaties. Aangemeerde schepen doen voor de scheepsbehoeften beroep op hulpmotoren, de hoofdmotor is uitgeschakeld. Bij de vaart in de haven wordt slechts een minimaal toerental of vermogen van de sloophoofdmotor aangewend.

De geluidsproductie van de havenactiviteiten in het Albert II-dok heeft geen merkbare invloed op het geluidsklimaat ter hoogte van de bewoning in Zeebrugge, dat meer wordt beïnvloed door de dichterbij gelegen geluidsbronnen.

**[18] Geluid en trillingen: Impact van bouw en exploitatie.** Tijdens de bouwfase zal het gebruik van machines geluidsemissies veroorzaken. Het MER voor de uitbouw van de westelijke voorhaven (1998) raamt het omgevingsgeluid op 66 à 72 dB(A) op 200 m van de werf, afhankelijk van de gebruikte techniek voor het heien van de palen. Dit is een theoretisch maximum omdat verondersteld wordt dat alle machines tegelijk in werking zijn. In de praktijk liggen de geluidsniveaus lager.

In de projectsituatie is de maximale aanmeercapaciteit van de terminal gerealiseerd en zullen de periodes van verblijf en laad/losoperaties van schepen aan de terminal langer worden. In het plan-mer bij het strategisch plan werd

---

<sup>14</sup> Martens Chantal, Departement MOW Afdeling Maritieme Toegang, Minimaliseren van de impact van baggerwerken op het marien milieu, Workshop Impact van havens op het Mariene Milieu, FOD Volksgezondheid, veiligheid van de voedselketen en leefmilieu, Oostende, 25 oktober 2011.

daarom rekening gehouden met hogere geluidsproductie.

De milieunota besluit dat het geluidsdrukniveau de Vlarem II-richtwaarden voor woongebied niet overschrijdt ter hoogte van de dichtstbijzijnde bebouwing. In die zin is het voor de bewoning niet nodig maatregelen op te leggen aan de heiwerkzaamheden.

In de projecttoestand zal de verblijftijd en de periode van hogere geluidsproductie in de haven toenemen. Er zal echter geen relevante toename zijn van het maximale geluidsniveau ter hoogte van de woonkern van Zeebrugge. Dit komt door de ruime afstand van het project tot de woonzones en de aanwezigheid van dichterbij gelegen geluidsbronnen bij die woonzones.

De milieunota verwijst via de passende beoordeling naar geluidsverstoring tijdens de werken op de aanwezige fauna en flora. De actuele broedgebieden van de sternes (sterneneiland) bevinden zich op ca. 2-3 km van de geplande kaaimuur. Op basis van de gedragsobservaties van de aanwezige sternes en grote meeuwen in de voorhaven blijkt dat ze weinig gevoelig zijn aan geluidsverstoring door havenactiviteiten, verkeer, bouwwerven, enz. De passende beoordeling besluit dat de werken geen aanleiding geven tot verstoring door geluid.

**[19] Geluid en trillingen: Aanbevelingen.** In zijn advies over de aanpassing van de CHZ-kaai adviseerde de Raad om geluidarme funderingstechnieken in te zetten en/of maatregelen te nemen om de productie van geluid door het heien te beperken. De Raad drong er ook op aan om de heiwerken alleszins te beperken van 7 tot 19 uur conform de definitie van 'beoordelingsperiode' in Vlarem II (Definities geluid, Hoofdstukken 2.2. en 4.5., Algemeen). Om geluidshinder tijdens de exploitatie te voorkomen, suggereerde de Raad om het nut van geluidswerende infrastructuur te onderzoeken.

Omwille van de grotere afstand tot de bewoning en ook omwille van de tussenliggende infrastructuur die tegelijk zelf plaats biedt aan geluidsbronnen maar ook dempend zal optreden t.a.v. geluid veroorzaakt op de kaai van het Albert II-dok, meent de Raad dat geen maatregelen moeten opgelegd worden aan de techniek van de heiwerkzaamheden. De Raad vraagt wel om niet te heien gedurende de nacht (van 22 tot 6 uur), tijdens weekends of op feestdagen.

**[20] Lucht: Referentietoestand.** De luchtkwaliteit in de haven van Zeebrugge blijkt vrij goed te zijn. De milieunota verwijst daarvoor naar de meetresultaten in enkele meetstations van de Vlaamse Milieumaatschappij, in het bijzonder naar het meetstation (44N002) ter hoogte van de zeesluis, op 2 à 3 km afstand van het Albert II-dok. De metingen via dat meetstation werd echter eind 2009 stopgezet omwille van de minder goede plaatsing van het meetstation (in industriegebied en weinig of niet blootstellingsrelevant) en anderzijds omwille van de lage SO<sub>2</sub> concentraties die er werden vastgesteld<sup>15</sup>. Deze vaststelling illustreert de opmerking m.b.t. informatie die niet geactualiseerd is (zie ook [6]).

De milieunota verwijst voor 'de luchtkwaliteit' ook naar het plan-milieu-effectrapport over het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge en stelt dat deze ruimschoots voldoet aan zowel de grenswaarde als de richtwaarde uit Vlarem II en aan de grenswaarde uit de Dochterrichtlijn. Dit citaat uit het plan-mer gaat eigenlijk enkel over de parameter SO<sub>2</sub>, maar het plan-mer stelt wel:

---

<sup>15</sup> Roekens Edward, VMM, persoonlijke mededeling, email van 22 februari 2012

*"Ten opzichte van de andere havengebieden in Vlaanderen zijn de gemeten waarden in Zeebrugge voor alle componenten vrij laag." De lage waarden voor SO<sub>2</sub> worden verklaard door de afwezigheid van zware industrie in de haven van Zeebrugge. Deze vaststelling sluit aan met de bedenking dat de vermelde informatie helemaal correct moet zijn (zie ook [6]).*

**[21] Lucht: Impact van bouw en exploitatie.** In de projecttoestand zal het aantal scheepsaanlopen en de verblijftijd met luchtmissies in de haven toenemen, gezien de nagestreefde stijgende overslagvolumes en de stijgende tijdspanne voor het lossen. Aangemeerde schepen doen voor de scheepsbehoeften beroep op hulpmotoren, de hoofdmotor is uitgeschakeld. Bij de vaart in de haven wordt slechts een minimaal toerental of vermogen van de sloopshoofdmotor aangewend (idem zoals bij [17] Geluid en trillingen).

In toepassing van regulerende afspraken binnen de IMO (International Maritime Organisation) werd een Europese richtlijn uitgevaardigd inzake de beperking van emissie van SO<sub>2</sub>, met onder andere de verplichting om vanaf 2010 enkel zwavelarme dieselolie (0,1 ppm) te gebruiken aan de kade in de Europese havens<sup>16</sup>. Door de bovenvernoemde verscherpte internationale regelgeving zijn de SO<sub>2</sub>-emissies van de schepen aan de kade in de havens reeds gedaald sinds 2010.

De IMO heeft daarnaast nog ander initiatieven genomen die vooral gericht zijn op de vaart op zee:

- De Noordzee werd afgebakend als een ECA (Emission Control Area) waar zeer strenge emissienormen voor SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> voor de zeesloopvaart van toepassing zullen worden. Voor de sloopoperaties in de gehele Noordzee (ECA-zone) zullen de sloopvaartemissies inzake SO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> bijkomend dalen vanaf 2015 en 2016. Er wordt verwacht dat door dit gewijzigde beleid ook voor de toekomst in Zeebrugge zal voldaan worden aan de luchtkwaliteitsvereisten.
- De eerste stappen zijn gezet om de CO<sub>2</sub>-emissies te beperken door de invoering van een Energy Efficiency Design Index (EEDI) voor nieuw te bouwen zeeschepen.

Ook al zijn sloopemissies een actueel thema in het maatschappelijk debat rond luchtkwaliteit, toch merkt de Raad op dat deze informatie omtrent het type brandstof dat schepen dienen te gebruiken op de Noordzee, strikt genomen niet noodzakelijk is om uitspraken te doen over de luchtkwaliteit in de haven. Dit is een illustratie van informatie met weinig meerwaarde (zie ook [6]).

**[22] Lucht: Aanbevelingen.** In zijn advies over de aanpassing van de CHZ-kaai toonde de Raad zich optimistisch t.a.v. de luchtkwaliteit. Enerzijds achtte hij de invloed van het CHZ-project beperkt en anderzijds verwachtte hij een gunstig effect van het gebruik van zwavelarme brandstof voor schepen aan de kade, dat voor de hele haven van toepassing is. Dit optimisme blijkt terecht. De Raad vroeg wel dat de haven inspanningen zou leveren om de zwavelarme brandstof ter beschikking te hebben voor de schepen, wat op dat moment nog niet het geval was. Uit de inmiddels ontvangen informatie blijkt dat probleem te zijn opgelost<sup>17</sup>.

De Raad vroeg echter ook om verder te gaan en voorzieningen te treffen om

---

<sup>16</sup> Richtlijn 2005/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van sloopbrandstoffen betreft

<sup>17</sup> Schroé Paul, Directeur-ingenieur Havenbestuur MBZ nv, persoonlijke mededeling, email van 23 februari 2012.

walstroom aan te bieden. Hiervoor kan ook verwezen worden naar het MINA-Plan 4 (p.95) dat in het hoofdstuk 'Thematisch beleid, Lucht' onder de aandachtspunten voor de komende planperiode stelt: "*Voor de zeescheepvaart zijn, ..., het stimuleren van de invoering van walstroomvoorzieningen en gedifferentieerde haventaksen door de Vlaamse zeehavens belangrijke acties.*" De Raad stelde dat de echte doorbraak van de walstroom zal afhangen van standaardisatie van de stroomvoorziening op niveau van havens en schepen. Daarom pleitte de Raad er voor om in het kader van het voorliggende project daarmee minstens al rekening te houden en zo mogelijk voorzieningen te treffen die de uitbouw van een walstroomnet later vergemakkelijken. De Raad wenst te benadrukken dat hij nog steeds die mening is toegedaan.

**[23] Fauna en flora: Referentietoestand.** Het Albert-II dok maakt deel uit van het SBZ-V 'Kustbroedvogels Zeebrugge-Heist'. Er zijn geen specifieke natuurwaarden op de bouwlocatie. Naast de bouwlocatie van de kaaimuur, met name op de achterliggende terreinen, komen evenwel belangrijke aantallen Kleine Mantelmeeuw en Zilvermeeuw tot broeden. Dit is evenzeer het geval op andere locaties in de haven van Zeebrugge. De gewestelijke instandhoudingsdoelstellingen, zoals weergegeven in de milieunota<sup>18</sup>, hebben tot doel het behoud van een broedbestand van minimaal 1920 broedparen en het op korte termijn voorzien van alternatieve en voldoende grote broedplaatsen in de buurt van de huidige kolonie Kleine Mantelmeeuwen. Voor de Zilvermeeuw wordt het behoud van het huidige areaal en van de huidige populatie van 20000 exemplaren vooropgezet.

**[24] Fauna en flora: Impact van bouw en exploitatie.** Uit de passende beoordeling blijkt dat er geen negatieve effecten worden verwacht op de natuurwaarden waarvoor het SBZ-V werd ingesteld. Er is geen kennis van andere natuurwaarden die door het project beïnvloed zouden kunnen worden.

Volgens de milieunota is het aangewezen dat voor de verloren broedplaatsen van de grote meeuwen een oplossing gevonden wordt. Daartoe verwijst de milieunota naar volgende ingrepen:

- Voor de verharding van de achterliggende terreinen van de ZIP-terminal werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd. Er is daarbij voorzien dat de gebouwen op de terminal evenals drie naastgelegen opslagloodsen worden voorzien van meeuuvriendelijke daken voor een totale oppervlakte van 4 ha<sup>19</sup>.
- De opmaak van een beheerregeling voor grote meeuwen aan de Vlaamse kust.
- De uitvoering van het voorliggend project in drie fasen schept een bijkomende flexibiliteit voor het uitwerken van de meest aangewezen maatregelen met betrekking tot de grote meeuwen.

De reden van deze ingreep op de grote meeuwen is vermeld in de passende beoordeling als een kwalitatieve eis binnen de instandhoudingsdoelstellingen van de SBZ-V. Er wordt immers gevreesd dat, bij het verdwijnen van de broedgebieden voor grote meeuwen in de westelijke voorhaven, deze zich zullen vestigen op het sterneneiland. Dat leidt tot nestplaatsconcurrentie en predatiedruk op de aangemelde soorten.

---

<sup>18</sup> Zie ook Besluit van de Vlaamse Regering van 23 juli 2010 tot vaststelling van gewestelijke instandhoudingsdoelstellingen voor Europees te beschermen soorten en habitats, Versie van 7 augustus 2009 afgedrukt ten behoeve van de advisering door de adviesraden, p.471 en 501.

<sup>19</sup> In april 2010 werd door de stad Brugge een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd aan PSA HNN voor de aanleg van een containerterminal en voor bijhorende gebouwen. Naast diverse andere bedrijfsspecifieke voorwaarden werd opgelegd dat 4 ha meeuuvriendelijke daken moesten ingericht worden (zie ook <sup>8</sup>).

De passende beoordeling vermeldt ook nog courante instandhoudingsmaatregelen op het sterneneiland zelf, maar dat behoort niet tot het voorwerp van het voorliggende dossier. Interessant is wel dat bij die maatregelen op het sterneneiland pas als laatste optie voorgesteld wordt om de nesten van de grote meeuwen te vernietigen. Dat principe wordt ook vooropgesteld m.b.t. de impact van de werken aan het Albert II-dok op de grote meeuwen. De passende beoordeling legt op dat als voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning wordt opgenomen dat de werken voorafgaand aan het broedseizoen starten en de werkzaamheden niet gestopt worden tijdens het broedseizoen om nestbouw te voorkomen. Broedpogingen op delen van het terrein waar de activiteit onvoldoende continu kan doorgaan, moeten verhinderd worden.

De passende beoordeling besluit dat er geen elementen van het project geïdentificeerd werden met een mogelijke impact en dat het bijgevolg niet noodzakelijk is om randvoorwaarden op te leggen aan het project (met uitzondering van de opmerking inzake het vermijden van nestbouw).

**[25] Fauna en flora: Bevindingen en aanbevelingen.** Kernbeslissing 5.3 van het Streefbeeld<sup>9</sup> (p.100) stelt: *"Voor de in het voorhavengebied aanwezige internationaal belangrijke broedkolonies van Dwergstern, Vissdiefje en Grote stern worden maatregelen genomen voor de instandhouding door herlokalisatie van de broedgelegenheid. Gefaseerd met de ontwikkeling van het Albert II-dok en de verdere aanwending van het vroegere FCT worden bijkomende mogelijkheden geboden voor de ontwikkeling van deze specifieke broedgelegenheden."*

Het plan-mer<sup>10</sup> stelde: *"De Voorhaven ondergaat eveneens enkele opvallende wijzigingen. Het Brittanniadok wordt gedempt en van zodra het huidige sternenschiereiland aan de Oostdam is uitgebreid van 7 naar 22 ha kan ook het Albert II-dok worden ontwikkeld voor op- en overslagactiviteiten."*

*Deze ingrepen volstaan, samen met een verbetering van het broedbiotoop op het einde van het Albert II-dok en het einde van de FCT-terminal voor de huisvesting van de vogels die hun broedterrein verliezen als gevolg van de verharding van de twee meer oostelijke delen van de FCT-terminal. De terreinen waar momenteel de grote meeuwen broeden (FCT-terminal) moeten zeker worden behouden tot een alternatieve locatie voor deze beschikbaar is. Gebeurt dit niet dan zullen de meeuwen nieuw broedterrein (sterneneiland, daken van gebouwen in de stad, ...) innemen."*

De verplichte uitbreiding van het sterneneiland van 7 naar 22 ha beschikbaar broedhabitat voor sternes binnen de SBZ-V wordt in de passende beoordeling vermeld als kwantitatieve voorwaarde, maar tegelijk wordt ook gesteld dat het moet gaan om "kwalitatief hoogstaand en geschikt bevonden broedgebied". Voor deze uitbreiding werd door het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Loodswezen DAB een vergunning aangevraagd en verkregen op 3 december 2010<sup>20</sup>. De Raad stelt vast dat deze uitbreiding nog niet gerealiseerd en ook niet aangevat is. Nochtans is dit een duidelijke randvoorwaarde uit de plan-MER voor de ontwikkeling van het Albert-II dok (zie hierboven). De Raad meent hoe dan ook dat de verdere uitbouw van dit dok (de verdere verlenging van de kaaimuur bovenop de vergunde 210 m) niet kan aangevat worden vooraleer bovenvermelde randvoorwaarde volledig is ingevuld.

---

<sup>20</sup> Stedenbouwkundige vergunning aanpassing van het Sterneneiland in de Oostelijke Buitenhaven te Zeebrugge, Ruimte en Erfgoed, afdeling West-Vlaanderen, Ref. 8.00/31005/12498.4, 3 december 2010



De Minaraad werd ook ingelicht dat er een ontwerp van beheerregeling voor de grote meeuwen door de betrokken stuurgroep werd afgerond en dat deze door ANB aan het kabinet van de Minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur zal voorgelegd worden. Een dergelijke beheerregeling kadert in het soortenbesluit en zal ook aan de Minaraad voor advies voorgelegd worden. Dit document is echter nog niet beschikbaar voor de Minaraad en kon daarom niet aan het dossier worden toegevoegd.

De Raad stelt vast dat de milieunota met haar bijlage, de passende beoordeling, niet volledig onderbouwd is door de feiten en daardoor inboet op duidelijkheid.

Vooreerst stelt de Raad vast dat het oorspronkelijke advies van het ANB (advies 10/4202) ongunstig was omwille van – volgens het ANB - incorrecte aannames en conclusies, waardoor het ANB van mening was dat de passende beoordeling niet kon aantonen dat betekenisvolle aantasting zou vermeden worden. Na een onderhoud tussen het havenbestuur en het ANB werd overeengekomen dat de aanleg van de kaaimuur zou beperkt worden tot de 1<sup>ste</sup> fase (210 van de 780 m). Zo blijft er nog 570 m natuurlijke oever over die gefaseerd zal afgewerkt worden. Met die aanvulling aanvaardde ANB de conclusie dat er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone 'Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist' zou optreden ten gevolge van de werken (ANB-advies 11/1652).

Het belang van de gefaseerde aanpak voor de beoordeling van de discipline fauna en flora is vermeld in de milieunota, maar er wordt geen verband gelegd met een eventuele 'betekenisvolle aantasting'.

De Raad vroeg en ontving een advies van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) betreffende de voorgestelde maatregelen. Uit dit advies<sup>21</sup> - dat evenwel de bredere problematiek van de grote meeuwen in de haven behandelt - kan er afgeleid worden dat een spoedige oplossing met betrekking tot de aanwezige grote meeuwen in de voorhaven van Zeebrugge noodzakelijk is. Bovendien werd een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd door de stad Brugge met betrekking tot het aanleggen van verhardingen en het oprichten van dienstgebouwen voor een containerterminal op de achterliggende terreinen.

De Raad concludeert dat de maatregelen die in de milieunota voorgesteld worden – omtrent de meeuwvriendelijke daken en de opmaak van een beheerregeling - moeten uitgevoerd worden. De uitvoering van de kaaimuur in fasen laat toe om de impact van deze maatregelen te evalueren. Indien de maatregelen niet aan de verwachtingen voldoen, moeten andere maatregelen uitgewerkt worden.

Daarnaast dringt de Raad aan op een spoedig akkoord en afwerking van de ontwerpbeheerregeling. De Raad zal zich over de diverse elementen van het dossier van de beheerregeling uitspreken wanneer hij daarover om advies wordt gevraagd. Ten slotte wenst de Raad nog te benadrukken dat overlast van grote meeuwen voor de bevolking wegens het uitblijven van een beslissing over de beheerregeling, het beleid daaromtrent zwaar kan hypothekeren.

## **[26] Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: Referentietoestand. De**

---

<sup>21</sup> Instituut voor Natuur en Bosonderzoek, Advies betreffende de voorgestelde maatregelen t.b.v. kleine mantelmeeuw en zilvermeeuw bij werken aan een havendok in Zeebrugge, INBO.A.2012.36, 15 februari 2012. Het advies kan opgevraagd worden via de website: [http://www.inbo.be/content/page.asp?pid=PUB\\_ADVIEZEN\\_2012](http://www.inbo.be/content/page.asp?pid=PUB_ADVIEZEN_2012)

bouwlocatie wordt gekenmerkt door grootschalige moderne haveninfrastructuur en bijhorende haveninstallaties als beeldbepalend element. Als specifiek landschappelijke, bouwkundige of archeologische waarde in dit gebied werd het uiteinde van de Leopold II-dam als monument beschermd. Deze is op ongeveer 1 km gelegen van de bouwlocatie. Er zijn geen bijzondere specifieke landschappelijke, bouwkundige of archeologische waarden in dit gebied aanwezig.

**[27] Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie: Impact van bouw en exploitatie en aanbeveling.** Het project kadert volledig binnen het bestaande landschap van de westelijke voorhaven. De uitvoering van de bouwwerken en de uitvoering van havenactiviteiten zal derhalve geen significante wijziging aan het landschapsbeeld veroorzaken. Er is evenmin enige invloed te verwachten ten opzichte van bestaande toestand.

De Raad heeft hierbij geen bijzondere opmerkingen.

**[28] Mens sociaal-organisatorische effecten: Referentietoestand.** Er worden twee aspecten bekeken: mobiliteitsaspecten en scheepsafval.

Inzake mobiliteit merkt de milieunota op dat er nog infrastructurele ingrepen nodig zijn om het Albert II-dok effectief af te werken. De beschrijving van de referentietoestand is dezelfde als in het dossier voor de aanpassing van de CHZ-kaai. In toepassing van het strategisch plan zullen de weg- en spoorinfrastructuur de komende jaren aangepast worden en een beduidend hogere capaciteit krijgen:

- de A11 (AX en N49) wordt tot volwaardige hoofdweg omgebouwd en de N31 doorheen Brugge wordt aangepast tot een primaire weg met 2x2 rijvakken en ongelijkgrondse kruispunten.
- de modernisering van de spoorinfrastructuur met de modernisering en uitbreiding van het vormingsstation, de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en vertakking Dudzele en de realisatie van een derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent.

Het hinterlandverkeer via de waterweg is momenteel beperkt en via de inzet van estuaire schepen worden nu ook containers van en naar het hinterland getransporteerd. Dit blijft echter beperkt tot de grote vaarassen en een beperkt aantal bestemmingen.

Met betrekking tot scheepsafval beschrijft de milieunota een aantal verplichtingen zoals die geregeld zijn in het Vlarea aangaande de afgifteplicht (art. 5.5.14), het scheepsafvalbeheerplan (art. 5.5.14 tot 5.5.16) en de ophaling door erkende ophalers.

De Raad stelt vast dat omtrent het scheepsafval geen informatie verstrekt wordt om te voldoen aan of om verder te gaan dan de verplichte regelgeving. Zonder die aanvulling is dit bijgevolg ook een illustratie van onnodige informatie (zie ook [6]).

**[29] Mens sociaal-organisatorische effecten: Impact van de exploitatie.** Met uitvoering van het project worden in de verdere toekomst nog een aanzienlijke verhoging van de overgeslagen containervolumes mogelijk. De verwachting is een verhoging met ongeveer 650.000 TEU/jaar. Er mag verwacht worden dat een belangrijk deel van de overgeslagen volumes (35% ca. 200.000 TEU/jaar) via *transshipment* (overslag van/naar een ander zeeschip) naar hun definitieve bestemming zal worden vervoerd en het andere deel van de overgeslagen volumes (450.000 TEU/jaar) via het klassieke hinterlandtransport naar de

eindbestemming gevoerd. Voor het klassieke hinterlandtransport wordt zonder de realisatie van een modern binnenvaart-kanaal (Seine-Schelde-west) verwacht dat het hoofdaandeel van de containers zal aan/afgevoerd worden via de weg en het spoor (ca. 90%), een beperkt aandeel via de estuaire vaart (tot 10%) en een verwaarloosbaar (max. 1%) aandeel via de bestaande binnenvaartverbinding. Maar de verwachte volumes van dit project betreffen slechts een deel van de verwachte bijkomende volumes bij de verdere ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge.

De terminal is rechtstreeks aangesloten op het spoor en tevens goed verbonden met de N31. De ontwikkeling van de weg- en spoorinfrastructuur biedt volgens de milieunota voldoende capaciteit om de hinterlandtrafiek op te vangen bij een ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge tot een overslag van 75 miljoen ton, waarvan 30 miljoen ton over de weg en 30 miljoen ton via het spoor. De milieunota verwacht dan ook geen problemen inzake het hinterlandtransport.

De Raad stelt vast dat de aannames en de argumenten voor impact op de mobiliteit zeer gelijklopend zijn met wat in het dossier van de aanpassing van de CHZ-kaai werd gepresenteerd. De Raad stelt echter ook vast dat er twijfel bestaat over de gevolgen van de toenemende containertrafiek op de verkeersontsluiting. Daarom stelt de Minaraad voor om hierover een bijkomend onderzoek uit te voeren en het resultaat daarvan, aangevuld met de eventuele maatregelen, ook te communiceren.

**[30] Eindbeoordeling met betrekking tot de verwachte milieueffecten.** De milieu-impactnota besluit:

*“Voor de milieuaspecten bodem, grondwater, oppervlaktewater, bouwkundig erfgoed, landschappen en archeologie worden geen milieueffecten verwacht.*

*Voor de milieuaspecten geluid, lucht, fauna en flora, en mens-organisatorische aspecten (mobiliteit en hinterlandinfrastructuur) worden enkel beperkte negatieve effecten verwacht, die echter geheel binnen de omschrijving van het plan-mer bij het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge gesitueerd zijn.*

*Op basis van de beschikbare gegevens en kennis kan geoordeeld worden dat er inzake alle milieuaspecten geen aanzienlijke milieueffecten te verwachten zijn.”*

De Raad is het ermee eens dat voor de disciplines bodem, grondwater, oppervlaktewater, bouwkundig erfgoed, landschappen en archeologie geen milieueffecten te verwachten zijn. Voor de disciplines geluid en lucht zal de impact beperkt zijn, daarbij stelt de Raad echter bijkomende maatregelen voor: niet heien gedurende de nacht, tijdens weekends en op feestdagen en voorzieningen treffen voor walstroom.

Wat de impact op fauna en flora betreft, is het dossier onvoldoende uitgewerkt en duidelijk. De bijkomende informatie die de Raad daarover kon inkijken, is niet van die aard dat zomaar kan gesteld worden dat er geen elementen van het project geïdentificeerd werden met een mogelijke impact op fauna en flora en dat het bijgevolg niet noodzakelijk is om randvoorwaarden op te leggen aan het project. Deze onduidelijkheid hangt volgens de Raad nauw samen met het uitblijven van een beslissing inzake de beheerregeling met betrekking tot de grote meeuwen aan de kust. De Raad dringt dan ook ten sterkste aan dat deze snel gefinaliseerd wordt, zodat de uitvoering ervan kan worden aangevat.

De Raad kan zich bijgevolg aansluiten bij de conclusies van de milieunota op

voorwaarde dat:

- Voldaan wordt aan de voorwaarden voorgesteld in de milieunota;
- Zo snel mogelijk een oplossing wordt gevonden voor de problematiek van de grote meeuwen via het uitwerken en vaststellen van een beheerregeling terzake;
- Rekening gehouden wordt met de bijkomende opmerkingen van de Minaraad zoals verwoord in het voorafgaande advies (o.a. de uitbouw van walstroomvoorzieningen).