

1183 (2021-2022) – Nr. 1
ingediend op 11 maart 2022 (2021-2022)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mercedes Van Volcem en Annick Lambrecht

over het complex project Nieuwe Zeesluis Zeebrugge

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Mededeling van de voorzitter	4
2. Toelichtingen	4
2.1. Toelichting door Departement MOW	4
2.2. Toelichting door MBZ	6
2.3. Toelichting door de studiebureaus	7
2.4. Toelichting door Apzi Voka West-Vlaanderen	8
3. Vragen en opmerkingen van de leden	9
3.1. Mercedes Van Volcem	9
3.2. Martine Fournier	10
3.3. Annick Lambrecht	10
3.4. Jeremie Vaneeckhout	11
3.5. Bert Maertens	11
3.6. Maaïke De Vreese	12
3.7. Wim Verheyden	12
4. Antwoorden van de sprekers	13
4.1. Departement MOW	13
4.2. MBZ	14
4.3. Studiebureaus	15
4.4. Apzi Voka West-Vlaanderen	16
5. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden	16
6. Bijkomende antwoorden van de sprekers	17
Gebruikte afkortingen	18
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 3 februari 2022 een gedachtewisseling over het complex project Nieuwe Zeesluis Zeebrugge met:

- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Tom Hautekiet, CEO MBZ;
- Rik Goetinck, algemeen directeur Beleid en Strategie MBZ;
- Patrick Bruggemans, IMDC;
- Bram Vandenboom, Tractebel;
- Bart Van De Sype, Sweco;
- Koen Thomas, SBE;
- Kristof Peperstraete, Arcadis;
- Kris Casteleyn, Arcadis;
- Marc Adriansens, voorzitter Apzi Voka West-Vlaanderen;
- Xavier Vanneste, voorzitter Voka regio Brugge;
- Dieter Coussée, regiomanager Voka Noord-West-Vlaanderen.

Zij maakten voor de toelichting van het rapport gebruik van powerpointpresentaties die beschikbaar zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(De vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Mededeling van de voorzitter

De *voorzitter* meldt dat de deelname van ministers Lydia Peeters en Zuhail Demir niet mogelijk is door omstandigheden. Dit werd al eerder meegedeeld aan de commissieleden via e-mail. Een gedachtewisseling met de ministers in de toekomst blijft echter altijd mogelijk.

2. Toelichtingen

2.1. Toelichting door Departement MOW

Filip Boelaert zegt dat de presentatie een gezamenlijk initiatief is van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, MBZ en de studiebureaus. Het toont aan dat er goed wordt samengewerkt voor het complex project Nieuwe Zeesluis Zeebrugge. Achtereenvolgens schetst Filip Boelaert wat voorafging aan de gebeurtenissen van eind 2021, waar het proces zich situeert, welke afspraken met de Vlaamse Regering werden gemaakt, hoe de planning eruit zal zien zonder alternatief denken, en tot slot wat het engagement is.

2.1.1. Wat voorafging

Filip Boelaert toont slide 3 dat de vier processtappen toont van een complex project. Ten eerste is er de verkenningsfase en de startbeslissing. Die werd afgesloten op 15 juli 2016. Vervolgens is er de onderzoeksfase die uitmondt in een voorkeursbesluit van 28 juni 2019. Momenteel bevindt men zich in de derde fase: de uitwerkingsfase die moet resulteren in een projectbesluit. Deze fase bestaat zelf uit drie fasen met een voorontwerp, een ontwerp en een definitief projectbesluit met tussenin een adviesronde en openbaar onderzoek. Daarna volgt de laatste fase: de uitvoeringsfase.

2.1.2. Situeren

Slide 4 toont meer in detail de uitwerkingsfase. Momenteel bevindt men zich in het geïntegreerd onderzoek van alle mogelijke aspecten en een technisch onderzoek tot aan de trechtering.

Tegen het voorkeursbesluit van 2019 stapten enkele organisaties naar de Raad van State maar na overleg werd een dading met hen gesloten. Daardoor werd dit complex project het eerste met een definitief voorkeursbesluit.

Eind 2021 bleek dat er vertraging optrad doordat de uitwerking van enkele project-aspecten complexer was dan voorzien. Hij verwijst hiervoor naar de toelichting door de studiebureaus. Wat ook meespeelde is dat het om een pilootproject gaat waarbij de timing soms moeilijk in te schatten is. De vastgestelde vertraging heeft geleid tot een overleg tussen de Vlaamse Regering, MBZ en de stad Brugge en tot gesprekken met Apzi Voka West-Vlaanderen.

2.1.3. Afspraken Vlaamse Regering

De gesprekken leidden tot een aantal afspraken die werden vastgelegd door de Vlaamse Regering van 17 december 2021. De bestaande taskforce werd hervormd tot een nieuwe taskforce die een eerste keer samenkwam op 27 januari 2022. De projectstructuur wordt versterkt door nauwere samenwerking tussen het Departement MOW en MBZ en het contractmanagement wordt geoptimaliseerd. Ten vierde wil men tijdens de huidige zittingsperiode een ontwerpprojectbesluit om zo zekerheid te bieden. Er worden pistes onderzocht om de besluitvorming te versnellen. De laatste afspraak is dat het decreet Complexe Projecten wordt bijgestuurd op basis van de voorbije ervaringen.

2.1.4. Planning zonder alternatief denken

Er werd een geactualiseerde planning opgemaakt (zie slide 7) waarbij een definitief projectbesluit is voorzien medio 2026. Dat is echter in tegenspraak met de afspraak om tijdens de huidige zittingsperiode nog een ontwerpprojectbesluit af te sluiten. Daarom zijn voortdurende optimalisaties nodig. Volgende maatregelen werden al genomen (zie slide 8). Er werden initiatieven genomen om na de trechtering het bouwtechnisch studieonderzoek op te starten. De taskforce werd omgevormd en de werkgroepen werden thematisch anders samengesteld. Verder werd de projectstructuur versterkt, het contractmanagement herzien en de planning en het planingsmanagement geoptimaliseerd.

Vervolgens gaat Filip Boelaert dieper in op de omvorming van de taskforce en de versterking van de projectstructuur. De taskforce heeft tot doel om de verdere voortgang van het complex project nauw te bewaken met personen die snel de nodige beslissingen kunnen nemen in functie van de voortgang. Ze bestaat uit vertegenwoordigers van de kabinetten en Departementen MOW en Omgeving, MBZ en de stad Brugge. De versterking van de projectstructuur blijkt uit de zeven bijkomende aanwervingen om de regie- en aansturingsrol binnen het project beter te kunnen opnemen. Verder zal er nauwer en structureler worden samengewerkt worden met MBZ en zullen de regierollen versterkt worden en de uitvoerende rollen zullen extern worden ingehuurd. Slide 10 toont schematisch de nieuwe projectstructuur. De slide moet ook aantonen dat het actorenoverleg belangrijk blijft om zo de nodige transparantie te bieden. Slide 11 toont de planning tot de trechtering.

2.1.5. Alternatief denken: twee scenario's

Er zijn twee alternatieve scenario's. In scenario 1 (zie slide 12) is er een opsplitsing voor de sluis en wegenis in verschillende deelprojecten met elk afzonderlijke projectbesluiten. Dat is een juridisch zeer risicovolle piste omdat de sluis en de wegenis errond onmogelijk los van elkaar kunnen functioneren en dit zogenaamd saucissoneren niet toegelaten is volgens de vaste rechtspraak. Een andere reden is dat alle onderzoek momenteel geïntegreerd is opgezet en ook geïntegreerd moet afgewerkt worden alvorens met een eerste projectbesluit te kunnen landen. Dit

scenario zou leiden tot meer complexiteit en er werd geconcludeerd dat deze piste geen ontwerpprojectbesluit kan garanderen tijdens de huidige zittingsperiode.

In het tweede scenario wordt gewerkt met een stedenbouwkundig en technisch eindbeeld om hierop een ontwerpprojectbesluit te baseren. Het decreet Complexe Projecten laat dit toe maar dit moet nog verder worden onderzocht op het vlak van haalbaarheid, mogelijke (rechts)gevolgen enzovoort. Het engagement van alle partijen is dat tijdens deze zittingsperiode er een ontwerpprojectbesluit is zodat het project niet verder in vraag kan worden gesteld.

2.2. Toelichting door MBZ

Tom Hautekiet zal achtereenvolgens het belang en dringend karakter van het project bespreken, de vervolgaanpak met vragen en suggesties, het decreet Complexe Projecten en de extra inspanningen van MBZ, samen met het Departement MOW.

2.2.1. *Belang en dringend karakter van het dossier*

De huidige onzekerheid heeft een grote impact op de bedrijven, de havenexploitatie en de inwoners. Ten eerste zou het stilvallen van de huidige Pierre Van Dammesluis een gigantische impact hebben op de bestaande nijverheid. Van de 10.000 werknemers zouden onmiddellijk 3500 geïmpacteerd zijn met een waardeverlies van 3 miljoen euro per dag. Daarnaast wordt de groei van de haven geremd door de sluiscapaciteit. Voor de internationale hoofdzetels is een toekomstperspectief belangrijk, te meer omdat hen wordt gevraagd om belangrijke investeringen te doen. Ook voor het 25-tal lokale bedrijven is snel zekerheid bieden over de mogelijke impact belangrijk. Verder moet men duidelijk kunnen geven aan de inwoners. Een eerste maal werd er over de sluis gesproken in 2004 in het strategisch plan van de haven van Zeebrugge. Het is belangrijk dat wordt uitgesproken dat de sluis er zeker komt.

2.2.2. *Vervolgaanpak: vragen en suggesties*

Najaar 2021 werd men geconfronteerd met vertragingen. Minister-president Jan Jambon stelde dat het voor de bewoners en de bedrijven belangrijk is dat er een kaderend ontwerpprojectbesluit te hebben voor de verkiezingen van 2024. In aanloop naar het voorontwerp van projectbesluit werd men geconfronteerd met mogelijks drie jaar studiewerk indien men alle normenboeken zou volgen. Volgens Tom Hautekiet moet men nadenken over de graad van detaillering en zou men zich moeten beperken tot wat exact nodig is voor de toekenning van de omgevingsvergunning.

MBZ vraagt aan het Vlaams Parlement om in te zoomen op deze vrijheidsgraden binnen het decreet Complexe Projecten om het tweede scenario uit te werken. Verder zou er moeten nagegaan worden of in de toekomst het voorontwerp van projectbesluit en het ontwerpprojectbesluit niet kunnen samenvallen of gekoppeld worden.

2.2.3. *Engagement vanuit MBZ*

Zoals Filip Boelaert al stelde is er een gegroeide, intense samenwerking met het Departement MOW waardoor men sneller kan schakelen en beslissingen nemen. Er werden ook gezamenlijke inspanningen gedaan om meer werkrachten in te zetten. Voor MBZ gaat het om vijf extra werknemers.

2.3. Toelichting door de studiebureaus

Kristof Peperstraete spreekt namens de vijf studiebureaus. Hun uiteenzetting zal volgende punten behandelen: de oorzaken van de vertraging, een toelichting van de complexiteit met voorbeelden en een voorstel voor optimalisaties.

2.3.1. Oorzaken van de vertraging

Een belangrijke oorzaak van de vertraging is het inbouwen van meer zekerheid in de tussentijdse resultaten van het geïntegreerd onderzoek ten behoeve van de juridische robuustheid. Zo worden bijvoorbeeld de milderende en leefbaarheidsmaatregelen in een veel hogere detailgraad uitgewerkt. Daardoor vraagt het onderzoek en de afstemming met interne en externe stakeholders veel meer tijd dan oorspronkelijk ingecalculleerd. Daarbovenop komt dat er veel alternatieven moeten onderzocht worden.

Een tweede oorzaak is dat een aantal studies parallel waren ingepland maar bij nader inzien opeenvolgend moeten gebeuren. Tot slot werd men geconfronteerd met een complexere situatie voor de tunnel voor de Nx waardoor de te beoordelen ontwerpen pas laattijdig bekend waren.

2.3.2. Specifiek probleem van complexiteit

Kris Casteleyn gaat dieper in op de complexiteit maar gaat eerst terug naar de onderzoeksfase. Toen werd onderzocht wat de beste locatie was voor de nieuwe zeesluis. Het voorkeursbesluit legde vast dat de sluis ter hoogte van Visart komt en dat de Nx in een tunnel komt. Het voorkeursbesluit ging echter niet in op de aansluitingscomplexen voor de tunnel, de concrete ligging van de sluis, de wegen rond de sluis en of de tunnel onder of ten zuiden van de deurkamers zou liggen.

Het gevolg is dat er heel wat alternatieven in detail moeten onderzocht worden die gevolgen hebben voor de omgeving, de bewoners, de bedrijven, de kostprijs enzovoort. Ze worden op een gelijkaardige manier onderzocht zodat ze tegen elkaar afgewogen kunnen worden. Na de projectonderzoeksnota is dit onderzoek nu van start gegaan.

Een eerste voorbeeld van complexiteit gaat over het westelijk complex Nx/N31. Men kwam tot zeven redelijke alternatieven. Daaruit blijkt dat men zich bevindt in een al sterk geïmpacteerd gebied met veel actoren en lopende projecten van sommige actoren (zie slide 23). Toen men het verkeerskundig ontwerp opmaakte stelde men vast dat er een verkeerskundige optimalisatie nodig is waardoor een nieuw alternatief ontstond. Zoals voorgeschreven door het decreet Complexe Projecten werd er een tussennota opgemaakt die werd voorgelegd aan de adviesinstanties en ter publieke consultatie. Uit datzelfde verkeerskundig onderzoek bleek dat door de diepte van de tunnel er een te grote snelheidsterugval is bij vrachtwagens. Er moet dus onderzocht worden of de verkeerscomplexen ondergronds kunnen worden uitgevoerd maar dit is bouwtechnisch uitdagender en er is een grotere interactie met ondergrondse kabels, leidingen enzovoort. Tot slot blijkt voor dit westelijk complex dat in sommige alternatieven een nieuw complex nodig is ter hoogte van Zwankendamme, waardoor er een nieuw studiegebied wordt toegevoegd. Slide 25 toont een plattegrond van de zeven alternatieven.

De complexiteit blijkt ook uit een tweede voorbeeld: een deelonderzoek van een projectaspect, zijnde het uitzonderlijk vervoer. Momenteel is er voor uitzonderlijk vervoer weinig mogelijk. Het project biedt hiervoor extra kansen. Dat zou kunnen over de spoorbrug (onbepaalde hoogte), over de weg-trambrug of door de tunnel. De afstemming tussen alle partijen voor alle alternatieven en het onderzoek naar pro's en contra's vraagt echter de nodige tijd.

2.3.3. Voorstellen van bijkomende optimalisaties/maatregelen

Kristof Peperstraete zegt dat het Departement MOW, MBZ en de studiebureaus hebben nagedacht over verdere optimalisaties. Op een aantal daarvan hebben de studiebureaus een impact. Ten eerste zal men bekijken of men een aantal deelstudies versneld kan opstarten. Verder kan men de haalbaarheid onderzoeken van een kaderend ontwerpprojectbesluit.

Ten derde moet men nagaan of er geen versnelling mogelijk is door een aanpassing van het decreet Complexe Projecten. De studiebureaus hebben behoefte aan het verduidelijken van de nodige detailgraad. Dit kan veel tijdswinst opleveren. Een tweede aanpassing bestaat erin om de fase van het voorontwerpbesluit te schrappen.

Tot slot kan het aanleveren in 3D van de plannen aan vergunningverlenende instanties veel tijd besparen. Momenteel moet voor een dergelijk project duizenden plannen worden afgedrukt.

2.3.4. Conclusie

Filip Boelaert concludeert dat men een alternatieve piste onderzoekt voor een snel kaderend ontwerpprojectbesluit. Hij somt nog eens de genomen maatregelen op: hervorming van de taskforce, versterking van de projectstructuur en het contractmanagement werd herzien. Er is een engagement van de drie partijen om snel garantie en zekerheid te bieden en om de projectdoelstellingen te verankeren binnen deze zittingsperiode: een tweede nautische toegang, met een verbeterde mobiliteit en een grotere leefbaarheid.

2.4. Toelichting door Apzi Voka West-Vlaanderen

Marc Adriansens, Apzi Voka, bundelt met 150 leden de privé-bedrijven in de Zeebrugse haven. Hij benadrukt het economisch belang van de havenbedrijven. Meer dan 250 havens en landen zijn verbonden met de haven van Zeebrugge.

Xavier Vanneste toont slide 4 met cijfers over toegevoegde waarde en tewerkstelling en het aandeel daarin van de haven. In de achterhaven is er nog ruimte en investeren bedrijven in verdere uitbreiding. Verdere ontwikkeling zou een enorme hefboom zijn voor de verdere economische ontwikkeling van de haven.

De nieuwe sluis is hoogdringend. De Vandammesluis neemt het grootste deel van de trafiek voor zijn rekening. De Visartsluis is meer dan honderd jaar en weinig betrouwbaar. Een blokkage van de achterhaven zou dramatisch zijn. Vandaar de hoogdringendheid van het dossier.

Xavier Vanneste overloopt de voorgeschiedenis en de beslismomenten (zie slide 6 en 7) om aan te tonen dat er al veel debat en onderzoek is geweest over dit dossier. De Vlaamse Regering heeft al meerdere malen beslist om de sluis te bouwen. Hij pleit ervoor om nu zo snel mogelijk een start van de werken te bekomen.

Het belangrijkste is dat deze onzekerheid op de vele stakeholders weegt. Een 25-tal bedrijven zou moeten verhuizen maar tasten in het duister over de timing en andere vragen. Ze zijn niet a priori tegen de sluis maar willen vooral duidelijkheid.

De te sterke graad van detaillering zorgt voor vertraging. Is het nodig om momenteel nog twintig mogelijke inrichtingsalternatieven te onderzoeken wetende dat er al twintig jaar onderzoek wordt gevoerd. Vele pistes zijn al onderzocht en er is een zekere consensus over de locatie.

Marc Adriansens zegt dat de internationale geloofwaardigheid onder druk staat (zie slide 9). Er werd al twintig jaar onderzoek gevoerd. Toen men hoorde dat de timing niet meer zou gehaald worden en het project zou verschuiven naar een nieuwe zittingsperiode werd er meer dan de wenkbrauwen gefronst. Er heerst onzekerheid over de betrouwbaarheid van de Vlaamse Regering. Tot voor kort had men het perspectief dat er in 2030 een nieuwe sluis zou zijn. Daarom heeft men minister-president Jambon aangesproken om te herinneren aan het Vlaamse regeerakkoord.

Toch zijn er volgens de spreker ook positieve evoluties. Uit de presentaties van het Departement MOW en MBZ blijkt dat men initiatieven zal nemen om de timing alsnog te halen. Het regeerakkoord zal volgens de Vlaamse Regering worden gehonoreerd en de timing zal gerespecteerd worden. Men zou nog komen tot een projectbesluit in deze zittingsperiode zodat de werken kunnen starten in de loop van 2024. Ook positief is de oprichting van een nieuwe taskforce en de inzet van twaalf extra vte's.

Het blijft echter hopen dat men in de verschillende fases geen procedures zal aanspannen bij de Raad van State. Op slide 11 is aangeduid waar men zich nu bevindt in het proces en waar men hoopt naartoe te gaan om een point of no return te bereiken. Hij meent begrepen te hebben dat een regering in lopende zaken ook een ontwerpprojectbesluit en een projectbesluit kunnen vaststellen. In dat geval kan men nog de timing nog halen.

Dieter Coussée zegt dat Apzi Voka zich aansluit bij wat door Filip Boelaert en Tom Hautekiet is gezegd over de procedures. Het zou goed zijn mocht men uit de huidige procedure voor complexe projecten stappen kunnen schrappen. Het is vooral belangrijk dat de timing wordt gerespecteerd. Als er andere mogelijkheden zijn om de procedure complexe projecten sneller vooruit te laten gaan, is dat meegenomen.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem wijst op het belang van de sluis voor de haven. Ze betreurt de afwezigheid van de ministers. Een minister is afhankelijk van de adviezen en de daadkracht van de uitvoerders, studiebureaus en administratie. Personeelsgebrek en coronaperikelen verklaren wel een en ander, maar mogen geen excuus zijn. Wat belangrijk is voor de regering, zeker één van de belangrijkste projecten van deze regeerperiode, moet prioritair aangepakt worden. In de wetgeving, vooral over de complexe projecten, is een en ander vatbaar voor interpretatie. Die lacunes blijken ook uit de uiteenzettingen met onder meer de vraag hoe gedetailleerd de alternatieven moeten worden onderzocht.

Ze laakt het getalm. Het voorkeursbesluit dateert van juni 2019, de eliminatie van de alternatieven zal pas in november 2022 gebeuren. Het decreet is in het leven geroepen om de complexe projecten sneller te doen vorderen. Het is aan de administratie om het decreet in die zin te lezen en studiebureaus in die zin opdrachten te geven. Nu lijkt het zelfs dat het sneller zou gaan door het project via gewone procedure te behandelen. Het lid kan zich voorts niet verzoenen met de uitleg van de studiebureaus. Van in 2004 waren alle facetten en partijen duidelijk. Dit zijn geen nieuwe elementen die plots voor vertraging kunnen zorgen.

Van de twaalf complexe projecten zijn er al drie geschrapt. Dit sluisproject is het verst gevorderd. Het parlement heeft recht op duidelijkheid. Waarom duurt alles zo lang? Waarom is er zo lang gewacht vooraleer bijkomend personeel aan te

werven? Zal de secretaris-generaal het proces versnellen? Zal het projectbesluit klaar zijn voor juni 2024?

3.2. Martine Fournier

Martine Fournier benadrukt dat haar fractie bezorgd is maar vooral ook gefrustreerd na het persbericht van oktober 2021 over een nieuw uitstel. Het kan niet dat dergelijke grote projecten telkens vertraging oplopen. Nu nog worden er nieuwe studies en bijkomende onderzoeken aangekondigd. Niemand, burgers noch politici, begrijpen dit nog. Het risico van vernietiging of gedeeltelijke vernietiging door de Raad van State moet uiteraard tot een minimum beperkt worden. Alles moet uitgeklaard zijn voor de werken starten. De aanpak is evenwel voor het bedrijfsleven simpelweg niet werkbaar.

Contracten van bedrijven moeten sluitend zijn. Houden ze zich niet aan de timing dan kunnen de boetes aanzienlijk zijn. Als de overheid of de (opeenvolgende) ministers projecten niet volgens de beloofde timing afhandelen, kunnen bedrijven dat niet afdwingen. Dat zorgt voor grote ergernis. Volgens het persbericht van 15 oktober is één van de oorzaken een vertraging van de arbeidsmarkt. Het gaat evenwel over een project waar er al twintig jaar op gestudeerd wordt, en waarvoor dus de huidige krapte op de arbeidsmarkt bezwaarlijk als excuus kan worden gebruikt. De totale studiekost van de afgelopen twintig jaar is niet berekend, maar het is in ieder geval om steil van achterover te slaan. Toch zijn er blijkbaar extra studies nodig. Het lijkt wel of de enigen die profiteren, de studiebureaus zijn. Uiteraard ligt de verantwoordelijkheid bij wie de studies aanvraagt, de overheid en de ministers. Het is dan ook jammer dat zij niet aanwezig zijn. De haven, de havenbedrijven en de omwonenden verdienen een duidelijke timing die gerespecteerd wordt.

Het is ondertussen duidelijk dat de werken niet zullen starten in 2024. Filip Boelaert heeft het over een alternatieve piste voor een snel ontwerpbesluit en over een engagement van alle partijen om snel garanties en zekerheid te bieden. Dat is niet alleen onduidelijk, maar ook heel vrijblijvend. De Zeebruggelingen verdienen meer respect.

Ze informeert hoe het staat met de andere projecten in de procedure van de complexe projecten, onder meer de N8-verbinding Ieper-Veurne. Is er daar ook vertraging? Aan MBZ vraagt ze naar nuttige initiatieven die het parlement kan nemen om de werkgelegenheid en de mobiliteit, waaronder openbaar vervoer, te bevorderen.

Het geeft geen pas de complexiteit van het project en de veelheid aan betrokken actoren als excuus voor vertraging te geven. Die zijn al twintig jaar ongewijzigd. Waarom is dat niet beter ingeschat door de studiebureaus? Waarom moet een en ander opnieuw onderzocht worden? Klopt het dat de studiebureaus door de krapte op de arbeidsmarkt overbevraagd zijn? Waarom aanvaarden ze dan projecten waarvan ze op voorhand weten dat ze ze niet kunnen uitvoeren?

Het parlamentslid deed deze zomer een Voka-stage bij Wallenius Wilhelmsen, een bedrijf in de Zeebrugse haven. Daar merkte ze dat ook buitenlandse maatschappijen snakken naar een duidelijke timing. Uitstel is ook voor buitenlandse investeerders negatief. Vlaanderen slaat daarenboven een mal figuur wat een bom legt onder de verdere internationale ontwikkeling van de haven. Is er een zicht op welke bedrijven al hebben afgehaakt? Zo ja, wat is het verlies voor de haven?

3.3. Annick Lambrecht

Ook *Annick Lambrecht* vindt het na twintig jaar tijd om de werken te starten. Voor eerst informeert ze naar het verschil tussen het kaderende ontwerpprojectbesluit,

het ontwerpprojectbesluit en het definitief projectbesluit. Aan Filip Boelaert vraagt ze met aandrang op basis van alle nieuwe informatie een definitieve startdatum van de werken te geven. Hoeveel extra werknemers worden aangeworven voor regie en aansturing?

Dit is het eerste en het verst gevorderde project in de procedure complexe projecten. Die is dan wel bedoeld om sneller te vorderen, maar er duiken obstakels op. Worden er nog verdere problemen zoals bezwaarschriften of beroepen, verwacht? Hoe evalueren de sprekers de procedure tot nog toe? Leidt ze tot een beter besluitvormingsproces? Op het eerste zicht lijkt het niet beter en zeker niet sneller te gaan. Zijn er aanpassingen nodig? Zo ja, zijn er al plannen daartoe?

Zijn er al concrete voorstellen voor leefbaarheids- en mobiliteitsmaatregelen tijdens maar ook na de werken? Waaruit bestaan die flankerende maatregelen dan? Welke problemen met leefbaarheid en veiligheid worden er verwacht? Wat zijn de voorgestelde oplossingen?

3.4. Jeremie Vaneekhout

Jeremie Vaneekhout acht de economische noodzaak van een sluis bewezen. Het volledige parlement steunt het project. Ook hij dringt aan op snellere vordering, niet alleen wegens de economische noodzaak maar ook wegens de rechtszekerheid voor betrokkenen en omwonenden. Principieel moet de overheid een betrouwbare partner zijn. Procedures moeten ernstig en grondig gevoerd worden, maar daarna moeten er knopen doorgehakt worden.

De Groenfractie heeft enkele bezorgdheden die genoegzaam bekend zijn. Onder meer vindt ze het verbindingsdok een minstens even valabele locatie. Dan zouden er geen onteigeningen nodig zijn, het is ver van bewoning en biedt verbindingsmogelijkheden tussen de verschillende Zeebrugse wijken. Leefbaarheid is voor alle fracties belangrijk, alleen maken ze soms een andere inschatting van de betekenis ervan in praktijk.

Snelheid is nu belangrijk, daarom acht hij het niet raadzaam te improviseren met de procedures. Het is beter grondig en juridisch robuust te werk te gaan en de werken iets later te starten dan koste wat kost vast te houden aan mei 2024 met risico's op procedureslagen. Hij vraagt de sprekers eventuele decreetgevende suggesties te expliciteren. Grondige procedures en voldoende inspraak zijn fundamenteel, maar onnodig tijdsverlies moet geschrapt worden.

3.5. Bert Maertens

Bert Maertens hamert er al jaren op dat de Zeebrugse haven belangrijk is voor heel Vlaanderen. Niet alleen voor de regio Brugge of voor de provincie West-Vlaanderen, zeker nu ze met de haven van Antwerpen mag fuseren. De nieuwe sluis is evenwel dringend. Nu volstaat een calamiteit in de Pierre Vandammesluis voor een ramp, voor de economie maar ook voor de internationale geloofwaardigheid. De vertraging zet de geloofwaardigheid van de Vlaamse overheid op het spel, en zorgt voor onzekerheid bij bedrijven en omwonenden.

Hij heeft evenwel wel begrip voor het leerproces met dit verst gevorderde complex project, alsook voor de grote aandacht voor de leefbaarheid voor de buurt. Als de omwonenden niet betrokken zijn, dreigt een procedureslag. Ook hem verbaast het argument van onder andere de studiebureaus dat een en ander toch complexer is dan aanvankelijk gedacht. Behalve voor de ontsluiting van de Nx ziet hij geen plotse wijzigingen. Toch merkt hij de wil bij alle partijen om sneller te vorderen. De Vlaamse Regering heeft zich geëngageerd om tegen het einde van de regeer-

periode het ontwerpprojectbesluit klaar te hebben. Het engagement blijkt ook in de extra aanwervingen: zeven bij de Vlaamse overheid en vijf bij MBZ.

Het extra personeel, de deelstudies, de wijzigingsvoorstellen aan het decreet Complexe Projecten geven blijk van goede wil. Of er projectstappen geschrapt kunnen worden, kan hij echter niet beoordelen uit de uiteenzettingen. Hij hoorde in de uiteenzettingen echter weinig nieuws anders dan wat de minister antwoordde op donderdag 28 oktober 2021. Toen had de minister het over de vertraging bij de studie bureaus door overbevraging en door de krapte op de arbeidsmarkt. Is dat probleem intussen opgelost? Er worden immers ook heel wat andere projecten opgestart, mede dankzij de relancemiddelen.

Te weinig terugkoppeltijd tussen de verschillende stakeholders was, aldus de minister in oktober, vooraf ingerekend. Een vreemde redenering, aldus de spreker. Hoe ervaren MBZ en Voka de terugkoppeling? Voorts vraagt hij het tweede scenario te verduidelijken.

In het begin van een project is het wezenlijk alle inrichtingsalternatieven te bekijken. Een degelijk onderzoek van alle alternatieven kan procedures bij de Raad van State vermijden. Is het evenwel niet mogelijk om een evenwicht te vinden tussen procedures vermijden en voortgang maken, en op een bepaald moment de selectie toch te beperken?

3.6. Maaïke De Vreese

Voor *Maaïke De Vreese* is de nieuwe sluis niet alleen een topprioriteit voor de haven maar ook voor de Vlaamse Regering. Tekenend is het engagement van de minister-president om de timing te halen. De onzekerheid bij lokale en internationale bedrijven, maar ook bij de inwoners van Zeebrugge, is slepend. Sommigen zijn zelfs vragende partij voor onteigening. Ze vraagt de bevoegde ministers om duidelijkheid. Wat is de timing van het alternatief van een kaderend ontwerpbesluit? Wanneer zal de volledige onteigeningszone vastgelegd worden? Hoe vlot het participatietraject met de omwonenden? N-VA zal waakzaam zijn in de opvolging zodat er niet nog meer vertraging komt.

3.7. Wim Verheyden

Wim Verheyden merkt dat iedereen wil dat de tweede sluis er zo snel mogelijk komt, zeker na de fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Het is erg dat zware Vlaamse procedures grote projecten jarenlang kunnen blokkeren. Hij begrijpt dat de havengemeenschap de toestand niet positief inschat. De auditeur van de Raad van State heeft een eerder voorkeursbesluit vernietigd. Gelukkig is het geding bij de Raad van State ondertussen ingetrokken. De vertraging treft niet alleen de haven maar de volledige Vlaamse economie. Het is nu aan Vlaanderen om voortgang te maken, zoals de burgemeester van Brugge ook zegt. Heeft de vertraging al een impact op de Vlaamse economie? In de haven van Zeebrugge zijn vooral grote internationale spelers actief, doorgaans met de hoofdzetel in een ander land. Het Vlaams Belang vreest dat hun geduld zal opgeraken, wat de posities van de Vlaamse havens onder druk kan zetten.

Ook deze spreker pleit voor een evaluatie en bijhorende bijsturingen van de procedure voor complexe projecten. Hij houdt zijn hart vast voor nieuwe procedures tegen de nieuwe sluis. Goede leefbaarheidsprojecten, continu overleg met de omwonenden zijn dus cruciaal. Zeebrugge mag immers geen spookdorp worden en een gedragenheid in de buurt is belangrijk. Toch zullen er mensen onteigend worden en moeten verhuizen, waarvan sommigen er al heel hun leven wonen. In 2021 zei de minister dat er onvoldoende vervangwoningen in Zeebrugge zijn. De stad

Brugge kan een belangrijke rol spelen in een oplossing ervan, wat geregeld kan worden in leefbaarheidsplannen.

Aan Filip Boelaert vraagt hij wat er fout liep in de overlegstructuur dat er nieuwe en verbeterde werkgroepen nodig zijn. Zullen de nieuwe werkgroepen, die zich nog moeten inwerken, leiden tot bijkomende vertragingen die de start in 2024 hypothekeren?

4. Antwoorden van de sprekers

4.1. Departement MOW

Op de vraag of het niet de opdracht is van het Departement MOW om in de geest van het decreet Complexe Projecten te versnellen, antwoordt *Filip Boelaert* dat het steeds de taak is van een administratie om zowel naar de letter als de geest van het decreet te kijken. Hierover wordt overlegd met de betrokken partijen, maar ook met het Departement Omgeving. Telkens worden de risico's afgewogen en bestudeert om rechtsprocedures te voorkomen. Dat verklaart de vele studies en mate van detaillering. Als men niet alle alternatieven goed onderzoekt, riskeert men problemen. Hij zou het toejuichen mochten er minder studies nodig zijn want dit zou ook veel tijd en geld besparen.

Quick wins zijn niet zomaar realiseerbaar. Van bij het voorkeursbesluit werd gesteld dat men het project integraal bestudeerd. Van dit pad kan men nu niet meer afwijken.

Voor de vraag waarom het zo lang duurt vooraleer men kan aanwerven, verwijst Filip Boelaert naar zijn tussenkomst in de commissie over de Vlaamse Brede Heroverweging (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1098/1). Er worden duidelijke personeelsaantallen opgelegd waar men niet mag boven gaan, zonder goedkeuring van de Vlaamse Regering. Na overleg is er nu die toelating. Het bestaande team bestaat uit zeer geëngageerde werknemers waar hij achter staat en die het project willen vooruit laten gaan, weliswaar binnen de bestaande kaders.

De spreker engageert zich om binnen twee jaar te komen tot een ontwerpprojectbesluit. Daarom wordt er gezocht binnen het bestaande decreet naar alternatieve oplossingen.

Sinds 2016 bedraagt de totale kostprijs voor de studies in de uitwerkingsfase 5,1 miljoen euro. Ten opzichte van de huidige totaalraming van het project gaat het over 0,35 procent.

Over de timing van de eerste spadesteek kan hij geen uitspraken doen omdat er nog allerlei obstakels mogelijk zijn. Een ontwerpprojectbesluit in 2024 betekent echter niet dat men kan starten in 2024 met de werken. Na het projectbesluit moet er een aannemer worden aangesteld en moeten nog andere stappen worden gezet.

Het belangrijkste is dat de beslissing over de zeesluis onomkeerbaar wordt gemaakt zodat iedereen duidelijkheid heeft.

Over de gevolgen voor andere projecten zoals de N8 is Filip Boelaert niet op de hoogte. De procedure complexe projecten vraagt de nodige tijd omdat men enerzijds sneller wou gaan met dergelijke projecten maar ook met meer rechtszekerheid door meer transparantie door de inspraakmomenten.

Een kaderend ontwerpprojectbesluit is een besluit waarbij het stedenbouwkundig eindbeeld van de sluis en de omgeving wordt opgesteld. Daarin zitten niet de definitieve en gedetailleerde ontwerpen die ook nodig zijn om tot uitvoering te kunnen

overgaan. Het projectbesluit bevat elk detail. Daarom worden vragen gesteld bij het detailleringsniveau. Het belangrijkste is immers men het eindbeeld kan tonen. Dat wordt verder onderzocht in samenwerking met het Departement Omgeving.

De twaalf aanwervingen bestaan uit zeven bij het Departement MOW en vijf bij MBZ.

Hij kan niet voorspellen of er nog verdere problemen zullen opduiken. Hij verwacht echter nog tegenkanting. Om dat te voorkomen probeert men zoveel mogelijk transparantie te geven. Eind februari 2022 zijn er informatiemomenten voorzien voor de bewoners en bedrijven over de flankerende maatregelen.

Op de vraag welke wijzigingen aan het decreet Complexe Projecten Filip Boelaert voorstelt, antwoordt hij dat hij hiervoor niet bevoegd is maar wel het Departement Omgeving. Er wordt wel onderling overlegd over mogelijke vereenvoudigingen zoals het samenbrengen van het voorontwerp en ontwerp van projectbesluit. Ook de mate van detaillering kan bekeken worden. Hij stelt ook vast dat, extreem gesteld, de procedures voor een klein particulier project nagenoeg hetzelfde zijn als voor een groot project. Een aangepaste aanpak lijkt meer aangewezen.

De trechtering probeert het aantal alternatieven terug te brengen tot zo weinig mogelijk tegen de zomer van 2022. Op basis hiervan kan men het definitieve ontwerp bestuderen en vooruitgang boeken. De studiebureaus werden hiervan al op de hoogte gebracht.

Naast eerder vermelde infomomenten voor de bewoners werd er ook een omgevingsmanager aangeduid die bijna uitsluitend instaat voor de relaties met de omwonenden en de bedrijven. Met vijftien van de vijfentwintig betrokken bedrijven is er al een finaal akkoord gesloten. Met vijf andere is er bijna een akkoord. Hiervoor werden veel inspanningen gedaan, in samenwerking met MBZ. Een aantal bewoners werd al onteigend en hebben zo zekerheid gekregen. Tot op heden is er geen enkele gerechtelijke onteigening wat vrij uitzonderlijk is en mede de verdienste van de omgevingsmanager.

Wat er fout liep in de vorige overlegstructuren is dat er soms te breed werd gewerkt met te veel thema's in een werkgroep. Nu wordt er gefocust op specifieke thema's met de juiste personen aan tafel.

Hij verzekert dat de personen die aan het project werken bijzonder geëngageerd zijn. Men beseft dat dit een belangrijk project is. Men zou liever vandaag dan morgen starten met de bouw van de sluis.

4.2. MBZ

Op de vraag naar de mobiliteitsacties voor de werknemers die er lopen, antwoordt *Tom Hautekiet* dat er momenteel veel vacatures zijn, ergens tussen 500 en 1000. 250 tot 300 zijn vacatures voor havenarbeiders. Er gebeuren verschillende acties zoals het sneller organiseren van opleidingen en het beter bekendmaken van de vacatures in samenwerking met Apzi Voka in de regio. Er is verder de havenbus en wordt er geïnvesteerd in een fietssnelweg vanuit Brugge.

Het is belangrijk dat er een beslissing wordt genomen over het projectbesluit door de Vlaamse Regering zodat er een point of no return is. Er zijn gesprekken nodig over de detailgraad.

Wat de terugkoppeltijd betreft, zegt de spreker dat MBZ met de bedrijven naar oplossingen zoekt en dat dit volgens hem goed verloopt en geen oorzaak is voor

vertraging. De omgevingsmanager staat in nauw overleg met MBZ. Hij ziet dit ook niet als een toekomstige vertragende factor.

Het overleg met de inwoners gaat voort en er worden hiervoor extra inspanningen geleverd. Zo werd er een gebiedscoördinator aangeworven die werkt voor de stad Brugge, het Departement MOW en MBZ.

Tot op heden heeft de vertraging geen impact op de Vlaamse economie. Maar dat betekent niet dat niet het geval kan zijn in de toekomst. Te veel onduidelijkheid over de toekomst kan een impact hebben op toekomstige investeringen van de grote automotivebedrijven.

4.3. Studiebureaus

Kristof Peperstraete zegt dat Filip Boelaert al grotendeels heeft geantwoord op de vragen over de detailleringsgraad. De studiebureaus worden vooral geconfronteerd met de detailgraad in de voorafgaande fase, voor de trechtering. Dat is gerelateerd aan de juridische robuustheid om gerechtsprocedures te voorkomen. Dat is een voorzichtige aanpak waarbij zekerheid wordt geboden aan de stakeholders met gedetailleerde informatie om te tonen dat de genomen maatregelen afdoende zijn. In de volgende fase, bij de uitwerking van de gekozen inrichting, is het voor de studiebureaus belangrijk dat duidelijk is welke de gevraagde detailgraad is om beslissingen te kunnen nemen. Dat is een heel belangrijk element in hoeveel tijd het proces nog in beslag zal nemen.

Waarom is het nodig om twintig alternatieven uit te werken? De procesaanpak van complexe projecten voorziet dat alle alternatieven op een gelijkwaardige, geïntegreerde manier worden onderzocht. Minder alternatieven in de uitwerkingsfase, had wellicht betekend dat er een meer gedetailleerd onderzoekstraject voorafgaand aan de opmaak van de projectonderzoeksnota nodig was. Dat zou nagenoeg geen tijdswinst opleveren hebben. In de onderzoeksfase werden de knooppunten van de Nx niet uitgewerkt omdat die op dat ogenblik niet onderscheidend waren. Ze werden pas onderzocht bij de opstart van de uitwerkingsfase. Uit dat onderzoek kwamen de verschillende redelijke alternatieven naar voor. Die moesten allemaal technisch worden uitgewerkt, afgestemd met de stakeholders en onderworpen aan een geïntegreerd onderzoek.

Bovendien werd er beslist om alle fasen van het project een adviesvraag en een publieke consultatie te houden. Dat is niet wettelijk verplicht, maar moet het dossier juridisch robuust maken.

Bram Vandenboom bevestigt dat de studiebureaus erg bevraagd zijn als gevolg van de vele lopende infrastructuurprojecten. Om het werk zo goed mogelijk en efficiënt mogelijk te laten verlopen, worden er partnerships opgezet om in te schrijven voor opdrachten. Dat zorgt voor de nodige capaciteit en de juiste expertise. De hoofdreden voor de vertraging zit echter in de complexiteit en de detailgraad waarin de verschillende alternatieven moeten uitgewerkt worden.

De studiebureaus zijn er zich erg van bewust dat de personeelscapaciteit een aandachtspunt is. Doordat er met vijf studiebureaus wordt samengewerkt, is men van mening dat men die capaciteit ook in de toekomst kan garanderen voor dit project.

Doordat dit project het eerste complex project is dat zo ver gevorderd is, bevindt men zich in een pioniersrol waardoor soms onverwachte zaken opduiken. Daar moet men zich van bewust zijn. Hieruit worden ook lessen getrokken.

Er zijn heel wat redelijke alternatieven, meer dan aanvankelijk ingeschat. Die moeten ook allemaal in detail, op een gelijkwaardige manier, worden uitgewerkt zodat

ze vergelijkbaar zijn met elkaar. Daarenboven bevindt het project zich in een erg complexe omgeving: een sluis, een tunnel, een woonwijk, de haven, verschillende aansluitingscomplexen enzovoort. De studiebureaus willen tot een juridische robuuste oplossing komen om de vooruitgang van het dossier zo veel als mogelijk te vrijwaren.

Kristof Peperstraete begrijpt dat men stelt dat er geen nieuwe elementen zijn die men bij de aanvang van het dossier niet kende. Bij aanvang wordt een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van hoeveel tijd nodig zal zijn op basis van de bestaande kennis en capaciteit en in overleg, maar dat kan nooit perfect worden ingeschat. Er worden anderzijds ook niet velerlei buffers ingebouwd om zeker de planning te halen. En in dit pioniersproject zijn toch onverwachte elementen opgedoken die meer tijd en energie vragen.

4.4. Apzi Voka West-Vlaanderen

Marc Adriansens bevestigt wat Tom Hautekiet zei, namelijk dat er nog geen bedrijven hebben afgehaakt. Maar er zijn wel opportuniteiten gemist. Hij stelt immers vast dat de capaciteit van de huidige sluis op het maximum zit waardoor men de positie van snelhaven aan het verliezen is. Dat is net een troef. Verder stelt hij vast dat de groei die zich normaal had moeten doorzetten, is afgevlakt. De capaciteit moet dus dringend worden verhoogd.

De terugkoppeling door de overheid is verbeterd maar hij merkt op dat hij de vertraging in het dossier heeft moeten vernemen via de pers. Verder was er beloofd dat Apzi Voka deel zou uitmaken van de taskforce, maar dat is niet het geval.

In zijn antwoord zegt Filip Boelaert dat het een uitdaging is om in 2024 nog de zogenaamde schup in de grond te krijgen en geen zekerheid. Marc Adriansens hoopt dat een zekere voorzichtigheid hieraan de grondslag ligt, want een verdere vertraging is echt niet aanvaardbaar. Hij suggereert de medewerking van internationale studiebureaus om de timing te halen.

5. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

Mercedes Van Volcem vraagt wie de graad van detaillering van de onderzoeken bepaalt: de administratie, de studiebureaus, anderen? Wie hakt de knoop door als er hierover discussie is?

De spreker had ook gevraagd dat het hoofd van het Departement Omgeving aanwezig zou zijn op de gedachtewisseling omdat het decreet Complexe Projecten aan de basis van de problemen ligt.

Kan er via een interpretatief decreet het decreet Complexe Projecten worden aangepast zonder dat het voorkeursbesluit in het gedrang komt?

Bert Maertens stelt vast dat het antwoord dat minister Lydia Peeters gaf in oktober 2021 niet geheel strookt met de waarheid: het personeelstekort bij de studiebureaus blijkt niet het probleem te zijn. Het is ook niet de terugkoppeling naar de stakeholders die voor vertraging heeft gezorgd.

De voorstellen om de procedure complexe projecten te verbeteren zijn waardevol om verder te onderzoeken. Maar hij vreest dat die niet meer zullen toegepast kunnen worden voor de huidige lopende procedures. Men riskeert zich dan juridisch op glad ijs te begeven.

Hij heeft enkele algemene vaststellingen over de procedure complexe projecten genoteerd om eventueel aan bod te laten komen in verenigde commissies voor

Mobiliteit en Openbare Werken en voor Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie. Zo vraagt hij zich af of in de onderzoeksfase de kar al niet wordt overladen? Het valt verder wellicht niet te vermijden dat er veel alternatieven onderzocht moeten worden. Dat is ook het geval bij bijvoorbeeld het opstellen van een GRUP. Het is een gevolg van rechtspraak waar men moeilijk kan aan tornen. De vraag is hoe men dit kan versnellen en specifiek gaat het dan over de mate van detaillering.

Het klopt tot slot volgens hem niet dat op het plan dat als basis dient voor het projectbesluit bij wijze van spreken elke vijs moet opstaan. Dat is ook niet zo bij een stedenbouwkundige vergunning. Belangrijk zijn wel de afmetingen en het beeld. Dat is ook niet van belang voor de juridische robuustheid. Maar dat vergt verder onderzoek hoe men hiermee om kan gaan.

Martine Fournier vernam al eerder van minister Lydia Peeters dat men nadenkt over het aanpassen van de procedure complexe projecten, maar het betreft een bevoegdheid van minister Zuhal Demir. Ze betreurt daarom dat de administratie Omgeving niet aanwezig is. Er blijven dus veel vragen over die aanpassingen en de timing.

6. Bijkomende antwoorden van de sprekers

Filip Boelaert zegt dat de detailgraad wordt bepaald in een overleg met de vergunningverlener in het kader van de omgevingsvergunning, de dienst MER in het kader van een milieueffectenrapportage. Dat niveau hangt af van de mate waarin iets kan betwist worden. Hoe groter die kans, hoe meer detail er wordt gevraagd. Als een alternatief immers redelijk is, moet het onderzocht worden en vraagt dit soms detailonderzoeken.

Of een interpretatief decreet een oplossing kan bieden, moet verder onderzocht worden.

Het klopt dat in de onderzoeksfase af en toe de kar wordt overladen. Maar zodra een alternatief als redelijk wordt beoordeeld, is men verplicht om dit te onderzoeken. Zo niet, is dat voor de Raad van State een reden tot vernietiging.

Dat men diep in detail moet gaan om een projectbesluit definitief te kunnen maken, is omdat het projectbesluit ook de vergunning is nadien.

Aan Martine Fournier laat Filip Boelaert weten dat hij graag duidelijkheid had willen geven indien hij kon, maar hij wil niks beloven dat hij niet kan waarmaken. Zijn engagement is om een zo bindend mogelijke beslissing te krijgen zodat voor iedereen duidelijk is waar men aan toe is.

Kris Casteleyn zegt dat de graad van detaillering is toegelicht in de projectonderzoeksnota. Die mate van detaillering werd in het kader van MER-richtlijnen bevestigd omdat de MER-richtlijnen een detailgraad voorschrijven om een beoordeling te kunnen maken. Voor het projectbesluit, dat dienst doet als vergunning voor de werken, is het bijvoorbeeld wel nodig aan te geven welke type struik waar komt te staan in het beplantingsplan.

Bart CLAES,
voorzitter

Mercedes VAN VOLCEM
Annick LAMBRECHT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeehaven
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
vte	voltijdsequivalent/voltijddequivalent
3D	driedimensionaal