



Advies

Nieuwe zeesluis Zeebrugge. Aandachtspunten voor de volgende fases



Brussel, 18 december 2020

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

Advies op eigen initiatief

Advies verleend aan: Lydia Peeters – Vlaams minister van mobiliteit en openbare werken; kopie aan Hilde Crevits – viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale economie en Landbouw; kopie aan Bart Dochy – voorzitter van de Commissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid van het Vlaams Parlement; kopie aan Patricia De Clercq – secretaris-generaal van het Departement Landbouw en Visserij; kopie aan Joris Relaes – administrateur-generaal van het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO); kopie aan Filip Fontaine – algemeen directeur van het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM)

Adviestermijn: 18 dagen

Decretale opdracht: SALV-decreet van 6 juli 2007, art. 4

Goedkeuring raad: 18 december 2020

Bron coverafbeelding: Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf

Adviesnummer: 2020-16

Dossierhouder: Pieter De Graef – pdgraef@serv.be

Contactpersoon: Koen Carels – kcarels@serv.be

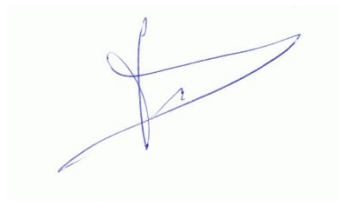
Inhoud

Inhoud	3
Inleiding	4
Krachtlijnen	5
Situering	6
Advies	10
Bibliografie	14
Lijst met figuren en tabellen	15

Inleiding

De Technische Werkcommissie Visserij (TWV) van de SALV volgt de ontwikkelingen binnen het complex project nieuwe sluis Zeebrugge nauwgezet op. De SALV formuleerde reeds in 2016 en 2018 aanbevelingen bij respectievelijk de alternatievenonderzoeksnota en het voorontwerp voorkeursbesluit. Zo stond het thema geagendeerd op de TWV-vergaderingen van 11 februari, 16 juni en 1 december 2020). Naar aanleiding van de geactualiseerde projectonderzoeksnota en anticiperend op de afronding van de uitwerkingsfase en de opmaak van het voorontwerp projectbesluit brengt de SALV op eigen initiatief enkele aandachtspunten voor het voetlicht die van belang zijn voor de visserijcluster in het algemeen en voor de visveiling in het bijzonder. Het voorliggende advies werd in schriftelijke procedure binnen de TWV behandeld en goedgekeurd op 10 december, waarna de SALV het advies bekrachtigde tijdens zijn raadszitting van 18 december 2020.


Hoogachtend



Hendrik Vandamme
Voorzitter SALV



Emiel Brouckaert
Voorzitter TWV



Koen Carels
Secretaris SALV

Krachtlijnen

De SALV apprecieert de inspraakmogelijkheden binnen de uitvoering van dit complex project en stelt vast dat de geactualiseerde projectonderzoeksnota verschillende bezorgdheden en aanbevelingen meeneemt die de visserijcluster aanbelangen. De adviesraad anticipeert op de afronding van de uitwerkingsfase en de opmaak van het voorontwerp projectbesluit. De betrokkenheid van de volledige visserijcluster bij elk van de volgende fases in de uitvoering van dit complex project is van groot belang om enkele technische bezorgdheden van de visserijcluster in het algemeen en de visveiling in het bijzonder aan te pakken en te kunnen wegnemen. Het gaat daarbij vooral over:

- de risico's op deining van aangemeerde vaartuigen door golfslag
- mogelijke stabiliteitsproblemen van kademuren en gebouwen van de visserijcluster
- de bereikbaarheid van de vismijnsite voor vaartuigen, vrachtwagens en personeel tijdens de werken

Tot slot moet er op worden toegezien dat de bouw en de exploitatie van de nieuwe sluis de effecten van de klimaatverandering op omliggende landbouwgronden niet verder aanscherpt als gevolg van wijzigingen in de waterhuishouding.

Situering

Met de procesaanpak voor complexe projecten zet de Vlaamse overheid in op de realisatie van projecten binnen een aanvaardbare termijn en met een zo maximaal mogelijk draagvlak. De verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge vormt één van de complexe projecten die momenteel in voorbereiding zijn. De SALV heeft reeds bij twee voorgaande processtappen advies uitgebracht over dit complexe project, namelijk in 2016 bij de alternatievenonderzoeksnota¹ en in 2018 bij het voorontwerp voorkeursbesluit.² Op 28 juni 2019 heeft de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit goedgekeurd, waarbij beslist werd dat de nieuwe sluis op de Visartsite 'huidige locatie' komt te liggen en waarbij de NX in een tunnel komt te liggen (zie figuur 1). Dit voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief.³

¹ SALV, *Advies. Complex project – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, Brussel, 2016, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20161018_ADV_complexProject-Zeebrugge_def.pdf. De alternatievenonderzoeksnota is onderdeel van de onderzoeksfase waarbij de mogelijke alternatieven worden beschreven en de effecten worden onderzocht.

² SALV, *Advies. Voorontwerp voorkeursbesluit – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, 2018, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/20180406_ADV_complexProject%282%29-Zeebrugge_DEF.pdf. Het voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen.

³ Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf.



Figuur 1. Ruimtelijke situering van het project op de topografische kaart (cf. geactualiseerde projectonderzoeksnota, p. 27)

Nadat het voorkeursbesluit het gekozen alternatief heeft vastgelegd, volgt de uitwerkingsfase. Dit is de voorlaatste processtap binnen de routeplanner van complexe projecten voor de daadwerkelijke uitvoering van het project aanvat (Figuur 2). De uitwerkingsfase bepaalt hoe het project uitgevoerd zal worden. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project waarbij ook de uitvoeringsmethodes bepaald zullen worden.



Figuur 2. Routeplanner bij complexe projecten

Bij de uitwerkingsfase horen eveneens diverse tussenstappen. Als eerste tussenstap werd een projectonderzoeksnota (PON) opgemaakt. Het publiek heeft de eerste versie van deze nota kunnen raadplegen. Tussen 8 juni en 10 juli 2020 kon iedereen hierop inspraak geven. De binnengekomen reacties werden gestructureerd binnen een overwegingsdocument en de

projectonderzoeksnota werd geactualiseerd.⁴ Op basis van deze geactualiseerde projectonderzoeksnota en het overwegingsdocument zullen verdere onderzoeken worden uitgevoerd, die uiteindelijk tot één geïntegreerd projectbesluit zullen leiden. Dat projectbesluit zal het geheel vormen van vergunningen en machtigingen, een GRUP met bestemmingsplan en actieprogramma, en de milderende maatregelen die noodzakelijk zijn en verbonden zijn aan het project.⁵

Het voorkeursbesluit bepaalde reeds een aantal aandachtspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerkingsfase. Het resultaat daarvan is een projectdefinitie met volgende kernelementen die als randvoorwaarden kunnen worden beschouwd, per projectonderdeel:⁶

M.b.t. de sluis:

- De verbinding van de Visartsluis met het Verbindingsdok wordt aangepast
- Bescherming tegen 1000-jarige storm
- Toegang tot de jachthaven blijft gegarandeerd maar wordt aangepast

M.b.t. de wegenis:

- Lokaal verkeer & kusttram over sluishoofden
- Goederenspoor over het landwaarts hoofd van de sluis
- de Nx wordt voorzien vanaf de N31 (incl. het knooppunt) en deze loopt in een tunnel onder de nieuwe sluis/vaarweg tot deze terug aansluiting vindt op de Isabellalaan (N34)
- spoorverbindingen voor goederen en personen worden blijvend gegarandeerd in de bouw- en exploitatiefase
- aandacht voor het netwerk voor fietsers (zowel (bovenlokaal) functioneel als toeristisch-recreatief) en voetgangers

M.b.t. de leef- en werkomgeving & buffering:

- De hinder van het project moet zo veel als mogelijk beperkt of gemilderd worden door bufferende maatregelen. Er moet voldoende afscherming zijn tussen de nieuwe sluis en de omgeving. De implementatie en realisatie van alle bufferende en mitigerende maatregelen die een gevolg zijn van het project, moeten opgenomen worden als onderdeel van het project
- Er moet een implementatie en realisatie zijn van alle nodige acties en maatregelen uit het actieprogramma (zie hoofdstuk 6)
- Parallel met de realisatie van het project zal actief rekening gehouden worden met de revitalisering van de woonwijken en de andere functies in het projectgebied teneinde het draagvlak voor de sluis te verhogen en de leefbaarheid van Zeebrugge te vrijwaren

⁴ Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf en Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Overwegingsdocument PON Nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, <https://www.brugge.be/overwegingsdocument-reacties-omwonenden>.

⁵ Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf, p. 17-24.

⁶ Ibidem, p. 33-34.

- De nodige acties zullen genomen worden om het bedrijfseconomisch weefsel van de haven te vrijwaren, zowel voor de visserijcluster als de overige havengebonden bedrijven

De geactualiseerde projectonderzoeksnota neemt enkele bezorgdheden en aanbevelingen op die de visserijcluster aanbelangen en die beklemtoond werden in de eerdere SALV-adviezen:

- de nodige acties zullen worden genomen om het bedrijfseconomisch weefsel van de haven te vrijwaren, zowel voor de visserijcluster als de overige havengebonden bedrijven (PON, p. 34)
- visserijactiviteiten (inclusief zeevisserij) en de vismijn worden in de nota vermeld als functies die mogelijk beïnvloed worden zowel tijdens de bouwfase als de exploitatiefase. In het geval zich negatieve effecten zouden voordoen, zullen milderende maatregelen worden uitgewerkt en beoordeeld op hun effectiviteit (PON, p. 236)
- de vrees voor de impact van golfslag en stroming op de aangemeerde schepen ter hoogte van de vismijn wordt beantwoord met verder nautisch onderzoek tijdens de uitwerkingsfase, zodat de visserijcluster op een efficiënte en economisch verantwoorde manier kan blijven functioneren (PON, p. 269)

Advies

[1] **De SALV apprecieert de inspraakmogelijkheden binnen de uitvoering van dit complex project.** De adviesraad heeft reeds binnen de onderzoeksfase van dit complex project bezorgdheden en aanbevelingen overgemaakt bij de alternatievenonderzoeksnota en het voorontwerp voorkeursbesluit.⁷ De mogelijkheid tot toelichting van deze adviespunten tijdens een adviesvergadering (i.c. op 20 april 2018), de bundeling van reacties binnen een overwegingsdocument en de doorwerking van de adviespunten in de (geactualiseerde) projectonderzoeksnota vormen voor de adviesraad waardevolle feedback. Dit maakt immers een goede opvolging van het dossier binnen de raadswerking van de SALV mogelijk (c.q. agendering van het dossier op de vergaderingen van de Technische Werkcommissie Visserij van de SALV op 11 februari, 16 juni en 1 december 2020).⁸ **De geactualiseerde projectonderzoeksnota neemt verschillende bezorgdheden en aanbevelingen mee die de visserijcluster aanbelangen** (cf. supra, p. 9-10).

[2] **Betrek de volledige visserijcluster bij elke stap tijdens de verdere uitvoering van het project – en dus tijdens de uitwerkings-, bouw- en exploitatiefase.**⁹ De SALV anticipeert op de afronding van de uitwerkingsfase en de opmaak van het voorontwerp projectbesluit en herhaalt het belang van de betrokkenheid van de volledige visserijcluster bij elk van de volgende fases in de uitvoering van dit complex project. Per fase formuleert de adviesraad enkele technische bezorgdheden van de visserijcluster in het algemeen en de visveiling in het bijzonder.

Uitwerkingsfase

[3] **Vat de nautische studies tijdig aan, zodat de resultaten ervan klaar zijn vooraleer de desbetreffende werken worden aanbesteed en opgestart.** Dit is van belang aangezien de nieuwe sluis ongetwijfeld **significante risico's** zal inhouden **wat betreft de golfslag op de aangemeerde vissersvaartuigen en de stabiliteit van de kademuren en van de gebouwen van de visserijcluster.** De SALV vestigt met het oog op het geïntegreerd effectenonderzoek en de opmaak van de synthesenota en voorontwerp projectbesluit de aandacht op enkele technische bezorgdheden hieromtrent. De geactualiseerde project-onderzoeksnota plant verder nautisch onderzoek tijdens de uitwerkingsfase als antwoord op de vrees voor de impact van golfslag en stroming op aangemeerde schepen ter hoogte van de vismijn. Dit moet ervoor zorgen dat de visserijcluster op een efficiënte en economisch verantwoorde manier kan blijven functioneren (cf. supra, p. 9). Er zijn **verschillende technische bezorgdheden** die het voorwerp dienen uit te maken van de nautische studies en die een tijdige uitvoering van deze studies vergen:

- a. **Onderzoek het effect van de demping van enkele dokken en de aanleg van nieuwe kades op de sterkte van de golfslag en de deining van aangemeerde vaartuigen**

⁷ SALV, *Advies. Complex project – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, Brussel, 2016, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20161018_ADV_complexProject-Zeebrugge_def.pdf; SALV, *Advies. Voorontwerp voorkeursbesluit – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, 2018, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/20180406_ADV_complexProject%282%29-Zeebrugge_DEF.pdf.

⁸ Zie SALV, *Afgelopen vergaderingen*, <https://www.salv.be/salv/vergaderingen/afgelopen>.

⁹ Cf. SALV, *Advies. Voorontwerp voorkeursbesluit – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, 2018, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/20180406_ADV_complexProject%282%29-Zeebrugge_DEF.pdf, p. 13.

De SALV vroeg reeds om de vaargeul van de grote schepen zo ver mogelijk van de kades te houden en golfslagbeperkende maatregelen te treffen.¹⁰ Het nautisch onderzoek dat in dat kader gevoerd wordt, dient na te gaan of de demping van het Oud Ferrydok en het Prins Filipisdok en de aanleg van kades tegenover de visserijcluster de golfslag en de deining van aangemeerde vissersvaartuigen zal versterken. De vrees bestaat immers dat de demping van de dokken de bewegingsvrijheid van het water zal inperken. Dit zou zich kunnen uiten in een krachtigere golfslag die tegen de aangemeerde vissersvaartuigen en de visserijkade zal inslaan. Indien er nieuwe kades tegenover de visserijcluster worden aangelegd, zal de doorgang voor varend scheepsverkeer vernauwen en mogelijk deining teweegbrengen bij de aangemeerde vissersvaartuigen tegen de visserijkade.

b. Onderzoek de mogelijkheid om de verticale kade van de visserijcluster te verdiepen om vaartuigen, kades en gebouwen te beschermen tegen mogelijke effecten van een onderstroom

De uitdieping van het Doorvaartkanaal, waarlangs de visserijcluster gelegen is, tot -15,10 m TAW¹¹ (in het basaalalternatief) of tot -13,10 m TAW (in het redelijk alternatief), brengt mogelijk een onderstroom teweeg die een brede impact kan uitoefenen op de visserijcluster. Volgende effecten dienen onderzocht te worden:

- de onderstroom kan de stabiliteit van aangemeerde vissersvaartuigen hinderen
- de onderstroom kan mogelijk de huidige visserijkade ondergraven en stabiliteitsproblemen veroorzaken. De verticale kade aan de visserijcluster is momenteel immers minder diep dan de toekomstige vaargeul. Bij sterke onderstromen riskeert de aarde onder de damplanken van de kade uitgehold te worden. Dit zou de stabiliteit van de horizontale kade en de gebouwen van de visserijcluster ondermijnen.

Momenteel voorziet de projectonderzoeksnota in voorlopige overgangstaluds naar het bestaande bodempeil ter hoogte van het Oud Ferrydok, het Prins Filipisdok en de visserijcluster.¹² De vrees bestaat echter dat zulke taluds onvoldoende bescherming zouden bieden tegen de onderstroom en de resulterende ondergraving van de vismijnsite. Bovendien zouden de overgangstaluds het aanmeren van nieuwe, moderne vissersvaartuigen¹³ kunnen verhinderen. Zulke nieuwe vaartuigen kennen immers een grotere diepgang dan de huidige.

c. Onderzoek de impact van ruimte-inname, golfslag en onderstroom op de visserijactiviteiten en -cluster in het alternatief van een zuidelijke verschuiving van de ligging van de sluis

¹⁰ SALV, *Advies. Voorontwerp voorkeursbesluit – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, 2018, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/20180406_ADV_complexProject%282%29-Zeebrugge_DEF.pdf, p. 13.

¹¹ Tweede Algemene Waterpassing, i.e. de referentiehoogte waartegen hoogtemetingen worden uitgedrukt, zie <https://www.ngi.be/website/tweede-algemene-waterpassing/>.

¹² Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf, p. 39.

¹³ Een aantal rederijen is reeds gestart met de nieuwbouw van vissersvaartuigen, die hun oude vaartuigen zullen vervangen; cf. SALV, *Advies. Een duurzaam akkoord voor de Vlaamse visserij post-brexite*, Brussel, 2020, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20200124_ADV_2020-01_Brexit.pdf, p. 23.

Tijdens de uitwerkingsfase wordt, naast het basisalternatief, één redelijk alternatief voor de ligging van de sluis onderzocht, namelijk een zuidelijke verschuiving. In dat alternatief zou de sluiskolk 50 meter landinwaarts komen te liggen. De SALV benadrukt dat de impact van golfslag en onderstroom op de aangemeerde vissersvaartuigen, de kades en de gebouwen van de visserijcluster, alsook de mogelijke gevolgen van ruimte-inname bij dit alternatief, onderdeel moeten vormen van het onderzoek in de uitwerkingsfase.¹⁴

[4] Vrijwaar de bestaande kadelengte (inclusief de steiger) van de visserijcluster om zijn efficiënte werking in de toekomst te waarborgen. De visserijcluster beschikt momenteel over ongeveer 750 meter kade (inclusief de steiger). Deze kadelengte is noodzakelijk om een optimale werking van de rederijen in de zeevisserij, het droogdok voor reinigings- en herstellingswerken aan (vissers)vaartuigen en de vismijn in de toekomst te waarborgen.

Bouwfase

[5] Zorg ervoor dat de visserijcluster tijdens de bouwfase optimaal kan functioneren, neem preventieve maatregelen om voorziene problemen te voorkomen en bied de sector daarover voorafgaande duidelijkheid. De sector kampt immers met vragen en onduidelijkheden over de manier waarop de werken zullen worden uitgevoerd, welke mogelijke gevolgen er kunnen zijn, en welke preventieve maatregelen zullen worden genomen. *In concreto* gaat het om volgende bezorgdheden:

- **Trillingen** bij de uitgravings- en verstevigingswerken zullen naar alle waarschijnlijkheid (cf. ervaring met gelijkaardige problemen bij de bouw van de Van Dammesluis) een impact hebben op de stabiliteit van de bestaande gebouwen en de omliggende kades
- Onduidelijkheid over de **inname van ruimte** tijdens de werken, noch voor het basisalternatief, noch voor het alternatief met zuidelijke verschuiving van de sluiskolk
- De **bereikbaarheid van de site**, zowel voor de **vaartuigen**, de **vrachtwagens** als het **personeel** van de visserijcluster. Het is van belang om de wachttijden voor de vaartuigen beperkt te houden aan de druk bevraagde Van Dammesluis en om de toegankelijkheid van de site te waarborgen voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer. Ook de bereikbaarheid voor vrachtwagens en personenwagens tot de site van de visserijcluster in verbinding met de containerterminal, de grenscontrolepost en het hinterland dient gegarandeerd te worden

Exploitatiefase

[6] Breng de impact op lange termijn in kaart van de werken op de stabiliteit van gebouwen en kades en voorzie desgevallend preventieve en/of remediërende maatregelen. De werkzaamheden zullen effecten ressorteren op de waterhuishouding en op de bodemstabiliteit. Zettingen kunnen mogelijk nefaste gevolgen hebben voor de stabiliteit van gebouwen en kades. De vrees bestaat dat deze effecten niet enkel tijdens, maar ook en mogelijk voornamelijk na de bouwfase zullen optreden.

¹⁴ Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf, p. 84.

Landbouw

[7] Voorzie een nauwgezet peilbeheer en drainage tijdens de bouwfase en een continue monitoring van het grond- en oppervlaktewaterpeil tijdens de exploitatiefase. De SALV herhaalt deze aanbeveling,¹⁵ aangezien de projectonderzoeksnota aantoont dat wijzigingen kunnen optreden in de waterhuishouding en de zoet-zoutwatergradiënten (verzilting).¹⁶ Met een nauwgezet peilbeheer en drainage moet erop worden toegezien dat de bouw en exploitatie van de nieuwe sluis de effecten van de klimaatverandering (i.e. frequenter voorkomen van droge zomers met een hogere kans op verzilting) op landbouwgronden in de kust- en Scheldepolders niet verder aanscherpt en nefaste wijzigingen vermijdt in de waterhuishouding op omliggende landbouwactiviteiten.

¹⁵ SALV, *Advies. Voorontwerp voorkeursbesluit – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, 2018, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/20180406_ADV_complexProject%282%29-Zeebrugge_DEF.pdf, p. 14.

¹⁶ Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf, p. 229 en passim.

Bibliografie

SALV, *Advies. Complex project – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, Brussel, 2016, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20161018_ADV_complexProject-Zeebrugge_def.pdf.

SALV, *Advies. Een duurzaam akkoord voor de Vlaamse visserij post-brexite*, Brussel, 2020, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/SALV_20200124_ADV_2020-01_Brexit.pdf.

SALV, *Advies. Voorontwerp voorkeursbesluit – nieuwe zeesluis Zeebrugge*, 2018, https://www.salv.be/sites/default/files/documenten/20180406_ADV_complexProject%282%29-Zeebrugge_DEF.pdf.

Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Geactualiseerde projectonderzoeksnota. Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Complex project nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/sites/default/files/atoms/files/20201110%20CP%20NSZ%20geact%20PON_gecomprimeerd.pdf.

Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, *Overwegingsdocument PON Nieuwe sluis Zeebrugge*, 10 november 2020, <https://www.brugge.be/overwegingsdocument-reacties-omwonenden>.

Lijst met figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1.	Ruimtelijke situering van het project op de topografische kaart (cf. geactualiseerde projectonderzoeksnota, p. 27)	7
Figuur 2.	Routeplanner bij complexe projecten	7