



# ADDENDUM GEACTUALISEERDE PROJECTONDERZOEKSNOTA N.A.V. DE TUSSENNOTA “STEVIN”

## VAN HET COMPLEX PROJECT VERBETERING VAN DE NAUTISCHE TOEGANKELIJKHEID TOT DE (ACHTER)HAVEN VAN ZEEBRUGGE

VERSIE 1.0 – 20 JULI 2021



### Dossiergegevens

---

<b>Opdrachtgever</b>	VLAAMSE OVERHEID Departement Mobiliteit en Openbare Werken Maritieme Toegang Thonetlaan 102 bus 2 2050 Antwerpen
<b>Besteknummer</b>	MT/02258_C1_02
<b>Offertenummer</b>	10400706

### Contactpersoon en correspondentieadres

---

<b>Contactpersoon</b>	KRIS CASTELEYN M +32 495 239 744 E kris.casteleyn@arcadis.com
<b>Correspondentieadres</b>	Arcadis Belgium NV Post X Borsbeeksebrug 22 2600 Berchem www.arcadis.com



# INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	4
2	Aanleiding en Beschrijving van de verkeerskundige optimalisatie van het (basis)alternatief .....	5
3	Optimalisatie binnen het geïntegreerd onderzoek .....	13
3.1	Bouwtechnisch onderzoek .....	13
3.2	Nautische studie .....	13
3.3	Mobiliteitsonderzoek .....	13
3.4	Maatschappelijke kosten-baten onderzoek .....	13
3.5	Milieueffectenrapport .....	13
3.6	Ruimtelijk ontwerp onderzoek .....	15
3.7	Leefbaarheidsplan .....	17
4	Bijlagen .....	18



## 1 INLEIDING

In uitvoering van het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest een projectonderzoeksnota opgemaakt voor het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'. Dit document werd gefinaliseerd na een laatste bespreking op de taskforce van 20 mei 2020.

Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, hiermee werd de onderzoeksfase formeel opgestart. Dit complex project heeft ondertussen de onderzoeksfase volledig doorlopen en op 28 juni 2019 werd het voorkeursbesluit definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en werd de onderzoeksfase formeel afgesloten. De volgende fase in het project betreft de uitwerkingsfase. In deze fase wordt het voorkeursbesluit verder uitgewerkt tot een realiseerbaar project, wat uiteindelijk zal resulteren in een projectbesluit. Bij de start van de uitwerkingsfase werd overeenkomstig artikel 18 § 1 van het decreet complexe projecten een projectonderzoeksnota opgesteld. Deze werd na advies en inspraak aangevuld wat heeft geresulteerd in een geactualiseerde projectonderzoeksnota.

In de periode mei-juni 2021 is de tussen(tijdse) nota "Stevin", die een procedurele tussenstap vormt tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten van het geïntegreerd onderzoek en anderzijds het voorontwerp projectbesluit van de uitwerkingsfase, voor inspraak en advies voorgelegd. Deze tussennota is toegevoegd als bijlage 1 van dit addendum. De nota heeft als doel, onderbouwd door de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een optimalisatie voor te stellen van reeds onderzochte alternatieven (=het redelijk alternatief "Stevin"). Het betreft een optimalisatie van de westelijke ontsluiting van het basialternatief (= waarbij een verlaagde ovonde wordt aangelegd ter hoogte van de aansluiting Nx - N31). Omwille van de potentiële ruimtelijke impact van deze optimalisatie en het feit dat het projectgebied hierdoor uitbreidt richting de Oudemaarspolder en de Kustlaan, is deze tussennota opgemaakt. Op deze tussennota "Stevin" is er, naast de formele adviesvraag aan de adviesinstanties, ook voor geopteerd de tussennota voor te leggen aan het grote publiek. Het overwegingsdocument (zie bijlage 2) geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen samen met de antwoorden hierop. Op basis van deze zijn door team MER aanvullende richtlijnen MER opgesteld (zie bijlage 3).

Voorliggend document is het addendum van de geactualiseerde projectonderzoeksnota en geeft een overzicht van de aanpassingen aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota die voortvloeien uit het overwegingsdocument en de aanvullende MER richtlijnen. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de aanleiding en beschrijving van het geoptimaliseerde alternatief Stevin. In hoofdstuk 3 worden de optimalisaties van het geïntegreerd onderzoek n.a.v. het bijkomende alternatief besproken.



## 2 AANLEIDING EN BESCHRIJVING VAN DE VERKEERSKUNDIGE OPTIMALISATIE VAN HET (BASIS)ALTERNATIEF

### Bestaande verknoping N34 met N31 is moeilijker combineerbaar met ovonde

Bij de technische uitwerking van de westelijke ontsluiting ovonde, waarbij de N31 op het maaiveld doorloopt en alle andere aantakkingen via de verlaagde ovonde worden afgewikkeld, is vastgesteld dat voor het verkeer richting noorden de turbulentielengte<sup>1</sup> richting het complex New Yorklaan te kort is. Het betreft de afstand tussen het punt van samenvoeging van het nieuwe ontwerp en de bestaande uitvoering naar de New Yorklaan. De afstand tussen beide punten is ca. 170 meter (zie onderstaande figuur), terwijl deze afstand conform de richtlijnen van de CROW<sup>2</sup> hoger moet zijn, meer bepaald 325 meter voor een weg aan 70 km/u en 225 m voor een weg aan 50 km/u. Dit wordt hieronder verder geduid aan de hand van tabel 6.4 uit CROW – Handboek wegontwerp 2013 Regionale stroomwegen.

---

<sup>1</sup> Turbulentielengtes zijn een maat om in het ontwerp de goede afstanden tussen discontinuïteiten te verkrijgen met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming. Turbulentie is de beïnvloeding van het rijgedrag (turbulentie), gelinkt aan de verplichte (en eventueel anticiperende) rijstrookwisselingen. Turbulentie uit zich onder meer in afwijkingen in de volgtijd tussen voertuigen en de verdeling van het verkeer over de rijstroken. Bijbehorende rijgedragskenmerken zijn bijvoorbeeld remacties, uitwijkmanoeuvres en verplichte en anticiperende rijstrookwisselingen. Daarnaast zijn bestuurders bezig met allerlei handelingen waardoor men minder openstaat voor abrupt benodigde handelingen. Turbulentie heeft hierdoor negatieve gevolgen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid (afwijkende rijgedragskenmerken, alertheid). (AWV, 2018. Vademecum weginfrastructuur – deel autosnelwegen).

<sup>2</sup> CROW is het Nederlandse Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Bij gebrek aan een Vlaamse richtlijn, wordt vaak teruggegrepen naar de ontwerpregels van de CROW.



Locatie uitvoeging  
bestaande toestand

170 m

Locatie samenvoeging  
nieuw ontwerp

Tabel 6.4. Turbulentie-afstanden (in m)

Ligging wegvak	$v_{ontwerp}$ (km/h)			Meetpunt
	100	80	50	
Stroomopwaarts van uitvoeging	600	500	300	spitse punt puntstuk
Stroomafwaarts van uitvoeging	120	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van invoeging	130	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomafwaarts van invoeging	600	500	300	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van splitsing	120	100	60	begin blokmarkering
Stroomafwaarts van splitsing	120	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van samenvoeging	120	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomafwaarts van samenvoeging	300	250	150	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van afstreping	300	250	150	begin verdrijfstrepen
Stroomafwaarts van afstreping	120	100	60	einde verdrijfstrepen

Het is uit het oogpunt van een soepele verkeersafwikkeling niet wenselijk dat turbulentiezones van twee convergentie-punten elkaar overlappen. Bij andere opeenvolgingen van discontinuïteiten mogen de turbulentiezones elkaar voor maximaal 50 procent overlappen. Om de minimale lengte van een wegvak tussen twee discontinuïteiten te kunnen bepalen, moeten dus twee turbulentieafstanden worden gecombineerd.



Dit geval betreft een opeenvolging van een convergentiepunt (samenvoeging) en een divergentiepunt (uitvoeging). De benodigde turbulentieafstand bedraagt dus de halve som van de individuele turbulentieafstanden. Voor 50 km/u worden volgende waarden bekomen:

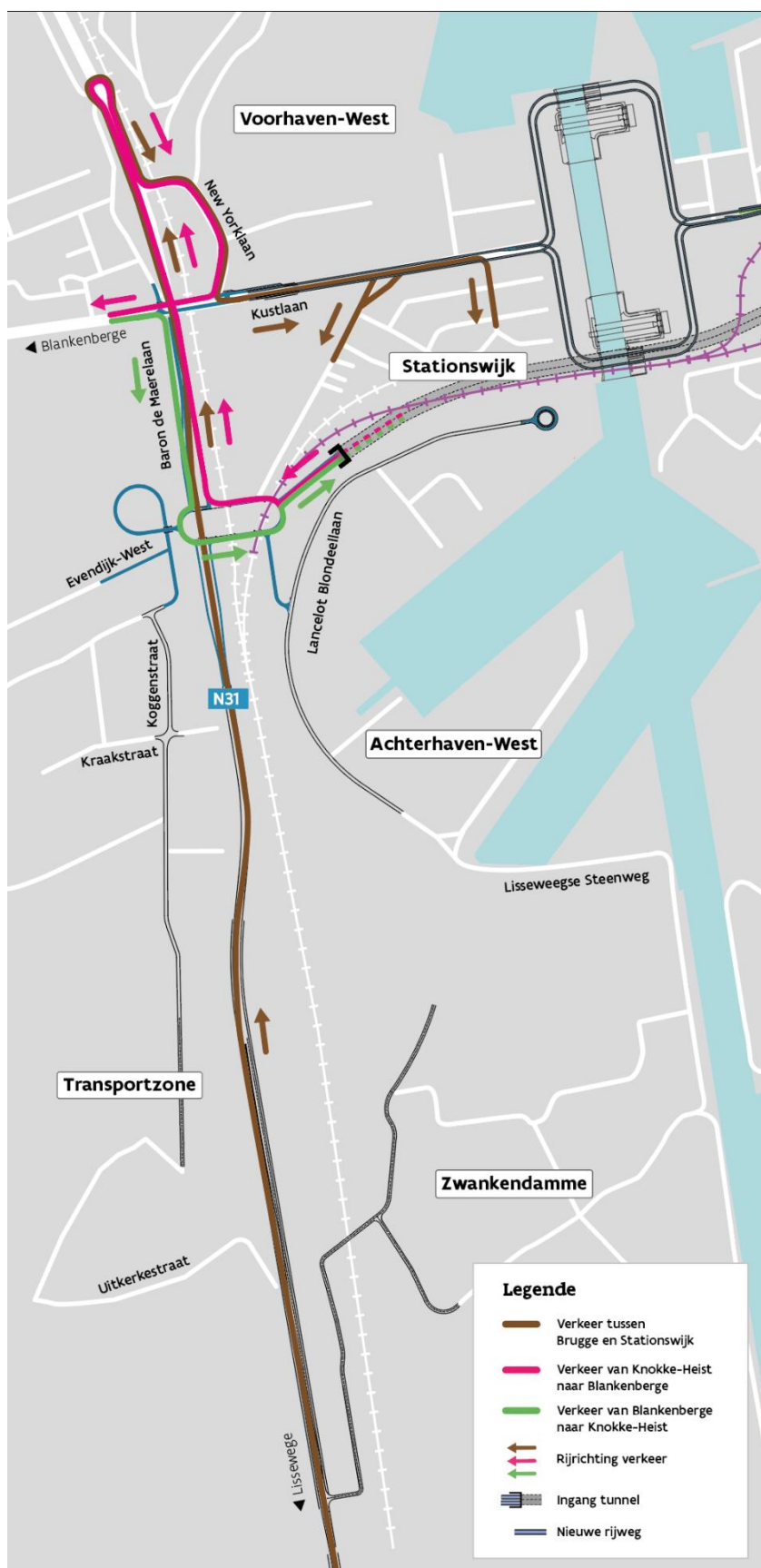
- stroomafwaarts samenvoeging: 150 m
- stroomopwaarts van uitvoeging: 300 m
- halve som: 225 m

Voor 70 km/u dienen de tabelwaarden geïnterpoleerd te worden:

- stroomafwaarts samenvoeging: 217 m
- stroomopwaarts van uitvoeging: 433 m
- halve som: 325 m

Het gevolg van bovenvermelde is dat het noordwaarts verkeer komende van de ovonde en komende vanuit Brugge over de N31 niet rechtstreeks kan ontsluiten via de New Yorklaan, maar moet omrijden via de meer noordelijke rotonde, zoals op onderstaande figuur wordt aangeduid.

# nieuwe sluis zeebrugge







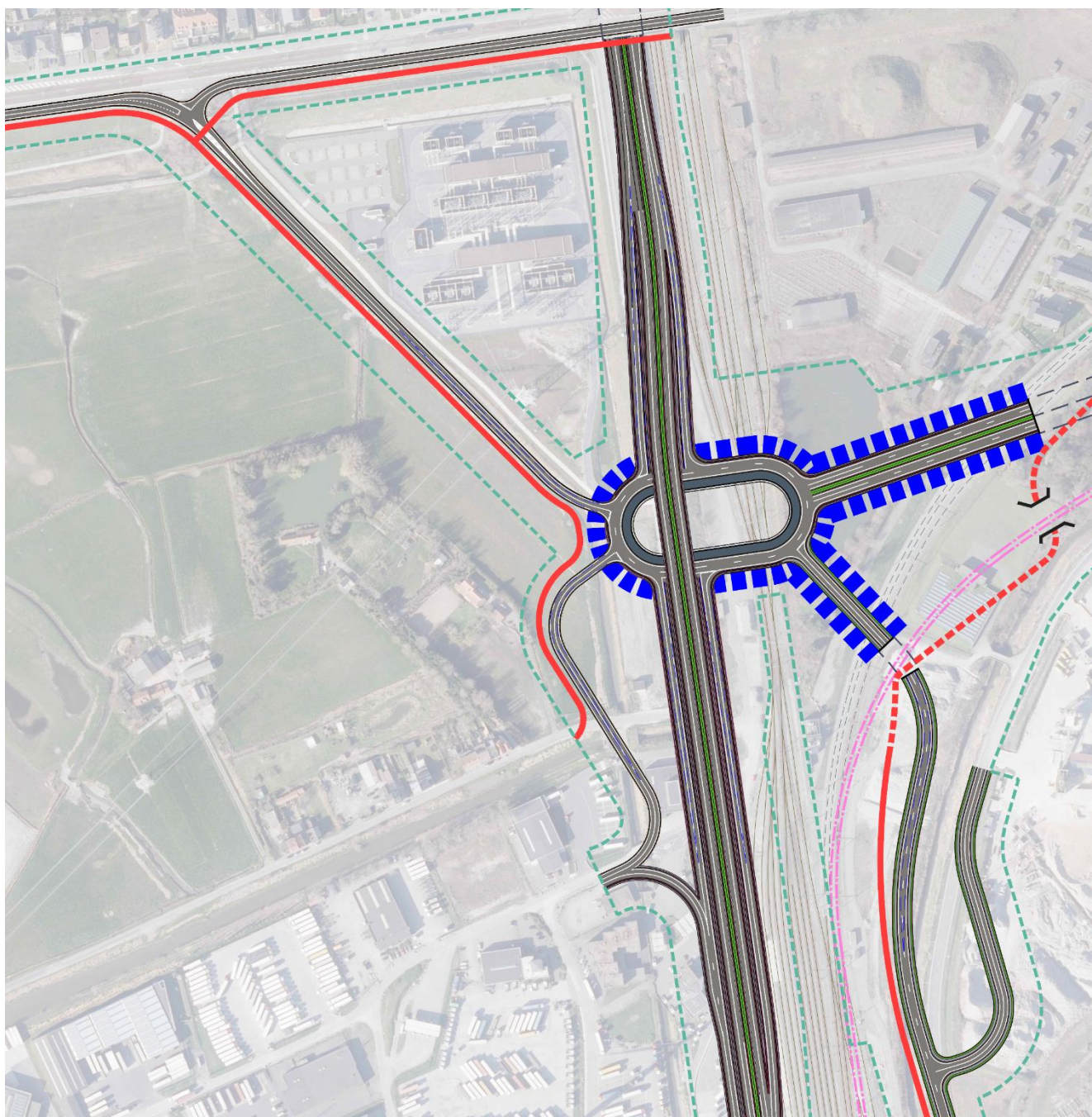
Voor het doorgaand verkeer van Knokke-Heist naar Blankenberge (Nx – N34) geeft deze beweging weinig comfort (zie bovenstaande figuur). Ook voor het doorgaand verkeer in de andere richting (van Blankenberge naar Knokke-Heist) is de beweging weinig comfortabel, zijnde de bestaande aansluiting via kruispunt N34 x N31 en ovonde.

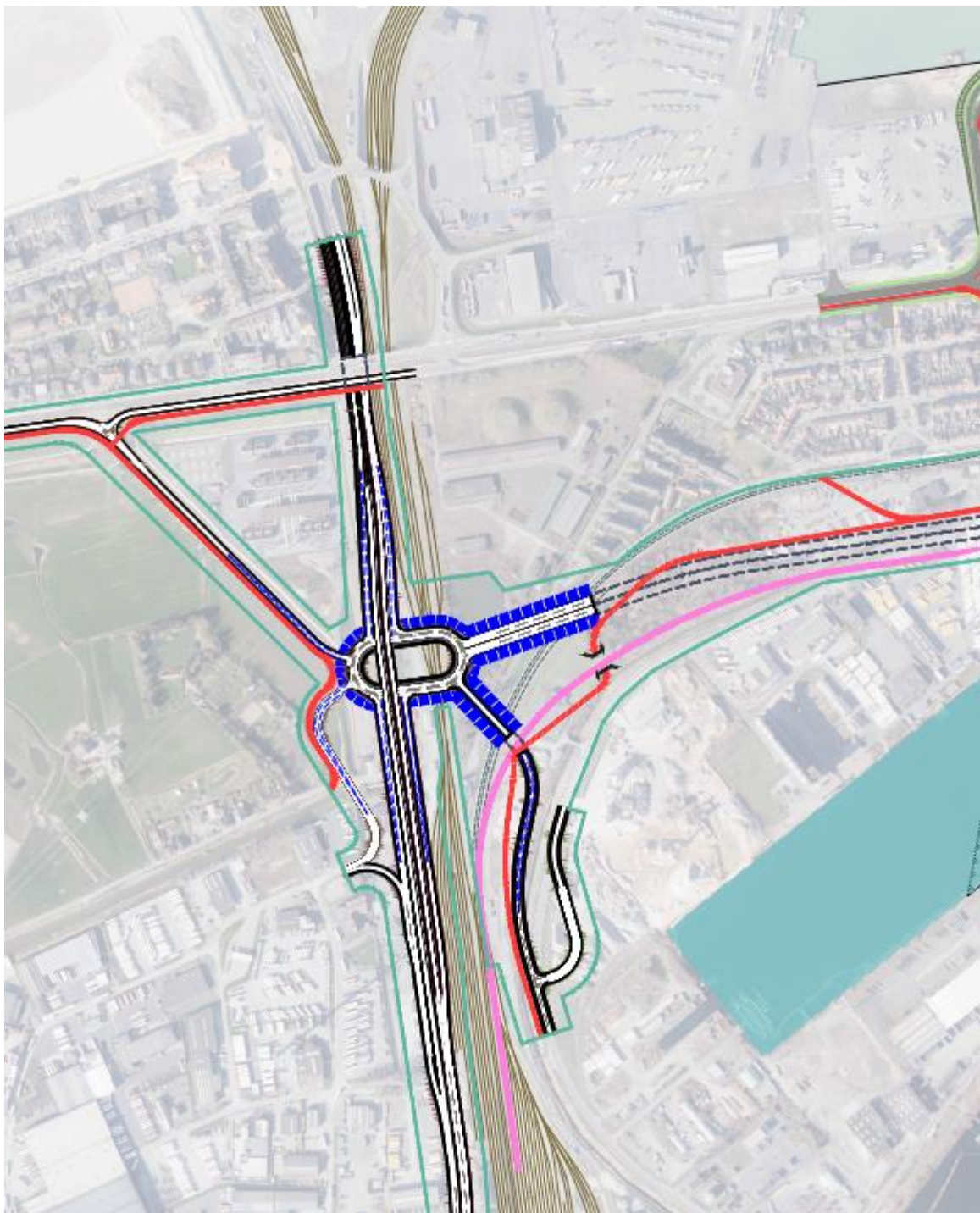
Om bovenvermelde redenen is gezocht naar een verbeterde aansluiting voor het doorgaande verkeer oost-west, ook gezien de NX is voorzien om dit verkeer af te wikkelen. De optimalisatie die via deze tussennota wordt voorgesteld is een ontsluiting van de ovonde van en naar de N34 via een schuine doorsteek langs de site Stevin; aan de rand van de Oudemaarspolder.

Deze verkeerskundige optimalisatie heeft een relevante ruimtelijke impact, aanvullend op het beschreven basialternatief uit de geactualiseerde projectonderzoeksnota (ovonde op -1). Deze tak met 1 rijstrook in de beide richtingen zal rechtstreeks aantakken op de ovonde. Op de N34 zal het doorgaand verkeer geleid worden via deze nieuwe tak naar de ovonde en is de afslag naar Zeebrugge Dorp ondergeschikt. Een bijkomende voordeel van deze optimalisatie is het verdwijnen van de bestaande tak die de N34 verbindt richting de N31 (ter hoogte van de bestaande brug over de N31) waardoor de infrastructuur beter inpasbaar is tussen de site Stevin en de sporen. Deze optimalisatie zorgt er ook voor dat er voor het kustverkeer als het ware een omleidingsroute omheen Zeebrugge wordt voorzien.

Mobiliteitsgewijs zal de voorgestelde aansluiting zorgen voor een eenduidige verbinding met de Kustlaan waarbij de weg van en naar de Kustlaan via hetzelfde tracé verlopen, de omrijfactor aanzienlijk gereduceerd wordt en het havenverkeer (komende voorhaven West) van het kustverkeer gescheiden wordt. De introductie van het kruispunt op de Kustlaan zal zorgen voor een leesbare en directe aansluiting van en naar de Nx waardoor doorgaand verkeer sneller de Kustlaan zal verlaten. In dit geval wordt de Kustlaan richting Zeebrugge een afslaanende tak. Dit wordt op onderstaande figuur geduid.

Rekening houdend met de tussentijdse resultaten van het verkeersmodel wordt een bijkomende bypass voorzien voor de ontsluiting van de transportzone (TTZ) richting N31 Brugge (zie onderstaande figuur). Dit gezien de tussentijdse cijfers bevestigd hebben dat 2/3 van het verkeer komende van de transportzone (TTZ) deze beweging zal maken.

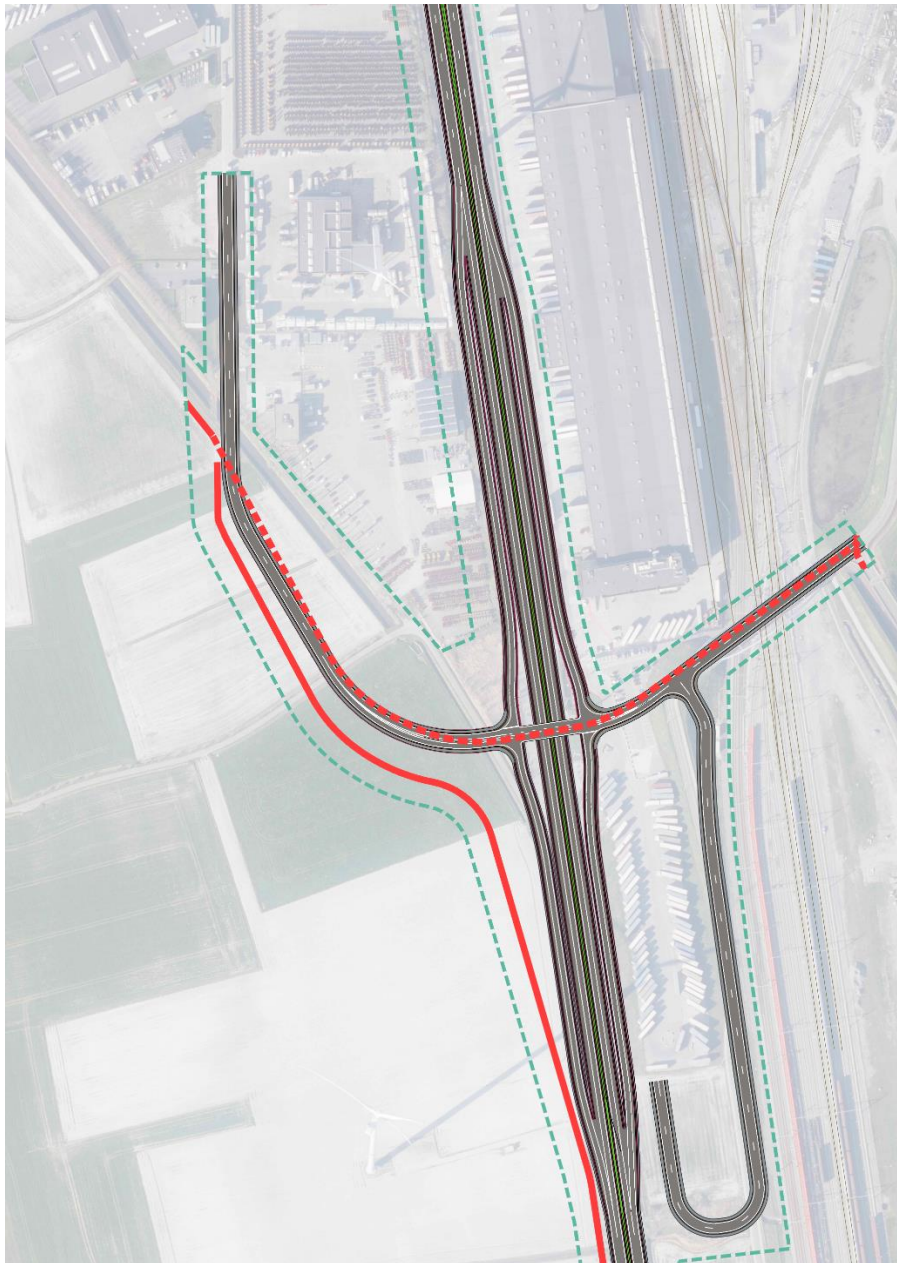




Een andere oplossingsmogelijkheid of extra ontsluiting van de Transportzone richting Brugge kan gerealiseerd worden via een Hollands complex op de N31 in Zwankendamme. Deze extra ontsluiting is op basis van de resultaten van het verkeersmodel niet noodzakelijk. De ontsluiting via een by-pass sluit ruimtelijk gezien beter aan bij de rotonde en zorgt voor een goede afwikkeling van het verkeer zonder dat er een overbelasting van de kruispunten ontstaat. In een verdere ombouw van de N31 tot primaire weg I kan een bijkomende ontsluiting via een Hollands complex te Zwankendamme overwogen worden, maar deze aansluiting is niet noodzakelijk



op basis van de resultaten van het verkeersmodel. Deze aansluiting, in combinatie met de tak evenwijdig met de Stevin site, maakt bijgevolg geen deel uit van het complex project Nieuwe sluis Zeebrugge.





### 3 OPTIMALISATIE BINNEN HET GEÏNTEGREERD ONDERZOEK

#### 3.1 Bouwtechnisch onderzoek

Binnen het bouwtechnisch onderzoek zal de voorgestelde optimalisatie verder technisch uitgewerkt worden zoals alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek.

#### 3.2 Nautische studie

De optimalisatie heeft geen enkele invloed op het nautische aspect van het project.

#### 3.3 Mobiliteitsonderzoek

De optimalisatie zal op een gelijkwaardige manier onderzocht worden als alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek. Om dit op een gelijkwaardige manier te doen is een nieuwe doorrekening in het verkeersmodel vereist. De output van het verkeersmodel zal ook belangrijke basisinfo zijn voor de disciplines lucht en geluid en voor het MKBA. (zie verder 3.5).

#### **Combinatie met andere configuraties**

Naar analogie met de redelijke alternatieven zal ook voor deze optimalisatie en bijhorende complexen nog verder onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek. Er zal nagegaan worden of deze complexen met de optimalisatie kunnen vereenvoudigd worden tot kruispuntoplossingen.

#### 3.4 Maatschappelijke kosten-baten onderzoek

De optimalisatie zal op een gelijkwaardige manier onderzocht worden als alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek.

#### 3.5 Milieueffectenrapport

Voor de optimalisatie zal binnen elke discipline van het MER een aanvulling gebeuren. Voor wat betreft de effectgroepen tijdens de bouwfase, kan er integraal verwezen worden naar de beschreven aanpak in de projectonderzoeksnota.

Hierna worden per discipline de effectgroepen geduid waarbij een aanvulling relevant is.

Discipline	Effectgroep
Bodem en water	profielwijziging structuurwijziging en bodemverdichting wijziging bodemstabiliteit en bodemzettingen wijziging bodemkwaliteit wijziging bodemgebruik



Oppervlaktewater	<p>Wijziging watersysteem</p> <p>Impact op structuurkwaliteit</p> <p>Effect op waterkwaliteit</p>
Grondwater	<p>Effect op grondwaterpeilen, grondwaterstroming en -kwaliteit ten gevolge van de bemalingsactiviteiten</p> <p>Invloed van toenemende verharding op de grondwaterkwantiteit</p> <p>Effect op grondwaterkwaliteit: potentiële verontreiniging van grondwater tijdens de exploitatie: hiervoor wordt verwezen naar het hoofdstuk Bodem</p>
Lucht	<p>Nieuwe modellering op basis van ontwerp en nieuwe doorrekening verkeersmodel</p>
Mobiliteit	<p>Impact op voetgangersvoorzieningen: oversteekbaarheid, veiligheid</p> <p>Impact op fietsvoorzieningen: fietsafstanden, verkeersveiligheid en de link naar de fietssnelweg waarvoor reeds een planproces loopt</p> <p>Impact op verkeersveiligheid voor wegverkeer en de doorstroming door de optimalisatie</p> <p>Nieuwe doorrekening verkeersmodel</p>
Geluid en trillingen	<p>Nieuwe modelleringen op basis van ontwerp en nieuwe doorrekening verkeersmodel</p>
Biodiversiteit	<p>Ecotoop- en biotoopverlies binnen poldergebied</p> <p>Impact op de waterhuishouding</p> <p>Rustverstoring</p> <p>Lichtverstoring</p>



	<p>Versnippering en barrièrewerking</p> <p>Verzurende en vermestende depositie</p> <p>De passende beoordeling zal aangevuld worden voor deze optimalisatie.</p> <p>De impact op het VEN-gebied zal beschreven en beoordeeld worden. Hierbij zal eveneens de link gelegd worden met het lopende planproces van het GRUP voor de aanleg van de piekparking.</p>
Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	<p>Wijziging erfgoedwaarde, gezien de ligging in het landschappelijk geheel opgenomen in de wetenschappelijke inventaris bouwkundig erfgoed.</p> <p>Structuur en relatiewijziging door bouw van een nieuwe weg aan de rand van het poldergebied.</p> <p>Wijziging perceptieve kenmerken en belevingswaarde door inname van een deel van het poldergebied</p>
Mens – ruimtelijke aspecten	<p>Impact op het huidige ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit (landbouwgrond)</p> <p>Aantasting van de belevingswaarde.</p> <p>Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context.</p>
Mens – gezondheid	<p>Op basis van de resultaten van lucht en geluid zal de discipline mens ook aangevuld worden voor deze optimalisatie. Ook het aspect leefbaarheid zal hier aangevuld worden.</p>
Klimaat	<p>Een aanvulling voor de optimalisatie zal in algemene zin gebeuren.</p>

### 3.6 Ruimtelijk ontwerpend onderzoek

Voorgestelde optimalisatie heeft weerslag in de ruimtelijke omgeving. Om te komen tot een volwaardige afweging van alternatieven wordt ook voor deze optimalisatie een ruimtelijk ontwerpend onderzoek ingezet



als het bemiddelend instrument tussen bouwtechniek, gebruik van de omgeving en de potentiële milieueffecten.

Aan de hand van een iteratief proces komen we tot een geïntegreerd uitvoerbaar project dat na onderzoek en ontwerp (op ruimte innames, bestemmingen en verschijningsvormen in de ruimtelijke omgeving) kan worden ingepast. Hierbij wordt gekeken wat de ruimtelijke potenties zijn enerzijds en hoe deze zich vertalen naar technisch ontwerp en MER disciplines (iteratief) anderzijds.

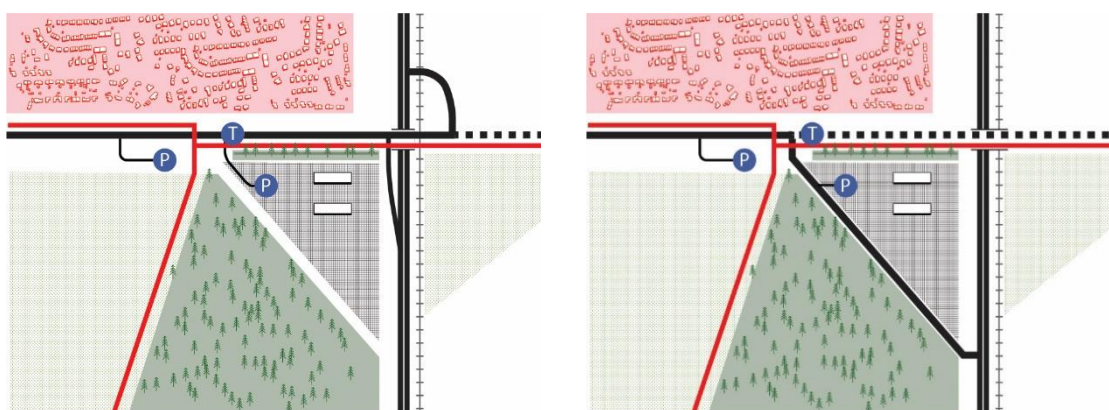
Hieronder zijn enkele opportuniteiten en aandachtspunten opgesteld in kader van ruimtelijk ontwerpend onderzoek:

## Interferentie (procedure) N34

Gezien er voor deze optimalisatie een nieuw kruispunt dient te komen ter hoogte van de Kustlaan zal het niet volledig in overeenstemming zijn met de huidige plannen voor de vernieuwing van de N34. In een eventuele herziening van de plannen kan de verbinding met de toeristenparking en de fietsverbinding (F34) van de noordzijde naar zuidzijde geoptimaliseerd worden. Er wordt hiertoe de nodige afstemming tussen de betrokkenen voorzien.

## Downgraden Kustlaan ter hoogte van Strandwijk

Doordat de N34 Kustlaan ter hoogte van de strandwijk zuidelijk wordt afgeleid, kan de Kustlaan thv de strandwijk worden gedowngraded. De fietssnelweg – tramhalte – kruispunten... kunnen worden herschikt en heringericht in functie van comfortabele en veilige langzaamvervoersverbinding tussen Zeebrugge strand en Zeebrugge station. Dit heeft implicaties voor verdere ontwikkelingen van de Kustlaan in deze zone.



## Maximale scheiding havenverkeer en niet-haven verkeer

In de bestaande situatie wordt de N31 voor zowel havenverkeer als persoonsverkeer ontsloten via de New Yorklaan. De aantakking via de Stevinsite zorgt ervoor dat het woonweefsel van Zeebrugge een aparte oprit krijgt. Zo wordt de oprit voor niet-havenverkeer weggetrokken van de kruispunten met de New Yorklaan en de





Baron de Maerelaan waar nu een menging plaats vindt met het havenverkeer. Door de extra aantakking zal het niet-havenverkeer en het havenverkeer vroeger (thv ovonde of VRI) van elkaar gescheiden worden.

### **Sturen gebruik Nx voor doorgaand verkeer**

Door de N34 zuidwaarts af te buigen en rechtstreeks aan te sluiten op de Nx / N31 verloopt de uitwisseling tussen deze wegenis optimaal. De Kustlaan wordt secundair aangesloten zodat doorgaand verkeer maximaal wordt afgeleid.

### **Visuele buffering Stevin site naar Oudemaarspolder**

De aansluiting van de N34 op de Nx en N31 begrenst met dit voorstel de Stevin site naar de Oudemaarspolder toe. De inname wordt maximaal beperkt door een compacte bundeling te maken van de waterloop en de nieuwe wegenis. Deze bundel dient mogelijks op basis van het verdere onderzoek uitgebreid met een grondlichaam / bomenrijen... zodat de optimalisatie en zo ook de hoogspanningsite visueel wordt afgeschermd. Deze landschapsvisie is verder af te stemmen op het beeldkwaliteitsplan voor de Oudemaarspolder.

### **Fietssnelweg langs Stevin ipv door polder**

Daarnaast zal ook afstemming met het lopend onderzoek naar de ligging van de westelijke tangent van de fietssnelweg F31 worden voorzien.

## **3.7 Leefbaarheidsplan**

Op basis van het geïntegreerd onderzoek wordt ruimtelijk onderzoek gedaan naar de relatie tussen het project en de omgeving. Dit betreft onder meer onderzoek naar benodigde potentiële buffers (wanden, taluds), onteigeningen en herlocalisatie van programma's.

Binnen de leefbaarheidsstudie zal de impact van deze optimalisatie mee worden onderzocht. Volgende aspecten zullen onderzocht worden:

- Impact op het huidige ruimtegebruik
- Verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid
- Hinderaspecten: geluid, luchtkwaliteit en trillingen
- Impact op diensten en voorzieningen



## **4 BIJLAGEN**

Bijlage 1: Tussennota “Stevin”



# Complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge

## Geïntegreerd onderzoek: tussennota

VERSIE DEFINITIEF – 18 mei 2021



Dossiergegevens

---

<b>Opdrachtgever</b>	VLAAMSE OVERHEID Departement Mobiliteit en Openbare Werken Maritieme Toegang Thonetlaan 102 bus 2 2050 Antwerpen
----------------------	--

Contactpersoon en correspondentieadres

---

<b>Contactpersoon</b>	KRIS CASTELEYN M +32 495 239 744 E kris.casteleyn@arcadis.com
<b>Correspondentieadres</b>	Arcadis Belgium NV Post X Borsbeeksebrug 22 2600 Berchem www.arcadis.com



## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding .....	22
2	Situering in de procedure complexe projecten .....	22
3	Tot nu toe bestudeerde redelijke alternatieven .....	23
4	Aanleiding en Beschrijving van de verkeerskundige optimalisatie van het (basis)alternatief .....	5
5	Ruimtelijke situering .....	33
6	Optimalisatie binnen het geïntegreerd onderzoek .....	13
6.1	Bouwtechnisch onderzoek .....	13
6.2	Nautische studie .....	13
6.3	Mobiliteitsonderzoek .....	13
6.4	Maatschappelijke kosten-baten onderzoek .....	13
6.5	Milieueffectenrapport .....	13
6.6	Ruimtelijk ontwerpend onderzoek .....	15
6.7	Leefbaarheidsplan .....	17
7	Verder verloop van het planproces .....	57
8	Bijlage .....	58



## 5 INLEIDING

Het document dat voor u ligt is een tussentijdse nota die opgemaakt wordt in het kader van het complex project “Verbeteren (nautische) toegankelijkheid haven van Zeebrugge” (NSZ). Deze “tussennota” vormt een procedurele tussenstap tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten en anderzijds het voorontwerp projectbesluit.

Deze tussennota heeft als doel, onderbouwd door de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een optimalisatie voor te stellen van reeds onderzochte alternatieven, meer in het bijzonder van de westelijke ontsluiting van het basisalternatief (= waarbij een ovonde wordt aangelegd ter hoogte van de aansluiting Nx-N31). Omwille van de potentiële ruimtelijke impact van deze optimalisatie en het feit dat het projectgebied hierdoor uitbreidt richting de Oudemaarspolder, wordt er gekozen om dit toe te lichten via voorliggende tussennota.

Naast een situering van deze optimalisatie, wordt per onderzoek die in het kader van het geïntegreerd onderzoek wordt gevoerd, aangegeven hoe wordt omgegaan met deze optimalisatie. De gelijkwaardigheid met het reeds gevoerde onderzoek is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Finaal wordt het verdere verloop van het planproces met deze tussennota weergegeven.

## 6 SITUERING IN DE PROCEDURE COMPLEXE PROJECTEN

Op 15 juli 2016 werd een startbeslissing genomen door de Vlaamse regering, voor de opstart van een complex project om de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge te verbeteren en naar de toekomst toe te blijven garanderen. Ook de aanleg van een nieuwe weg voor havengebonden en bovenlokaal verkeer (Nx) werd hierin als projectonderdeel opgenomen.

Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg binnen de onderzoeksfase werd door de Vlaamse regering op 28 juni 2019 (voorkeursbesluit) gekozen voor het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de Visartsite ‘huidige locatie’ komt te liggen en waarbij de Nx in een tunnel komt te liggen. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. Na de goedkeuring van het voorkeursbesluit, volgt de uitwerkingsfase van het complex project.

Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project waarbij ook de uitvoeringsmethodes bepaald zullen worden. De eerste stap in deze uitwerkingsfase was de opmaak van een projectonderzoeksnota (PON). Op basis van de projectonderzoeksnota, worden verdere onderzoeken uitgevoerd, die uiteindelijk zullen resulteren in één geïntegreerd projectbesluit (= het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan, het actieprogramma en de milderende maatregelen die noodzakelijk zijn en verbonden zijn aan het project). Dat leidt tot de uitvoeringsfase, wat overeenkomt met de eigenlijke bouw (en aansluitend de exploitatie), van het investeringsproject.



Tijdens de formele adviesronde en de publieke inspraakperiode in de zomer van 2020 kon iedereen die dat wenste reageren op de projectonderzoeksnota. Die reacties werden verwerkt in een geactualiseerde projectonderzoeksnota die op 10 november 2020 publiek werd gemaakt. Alle advies en reacties van de op de projectonderzoeksnota werden gebundeld in een overwegingsdocument. Al deze documenten zijn te raadplegen op de projectwebsite.

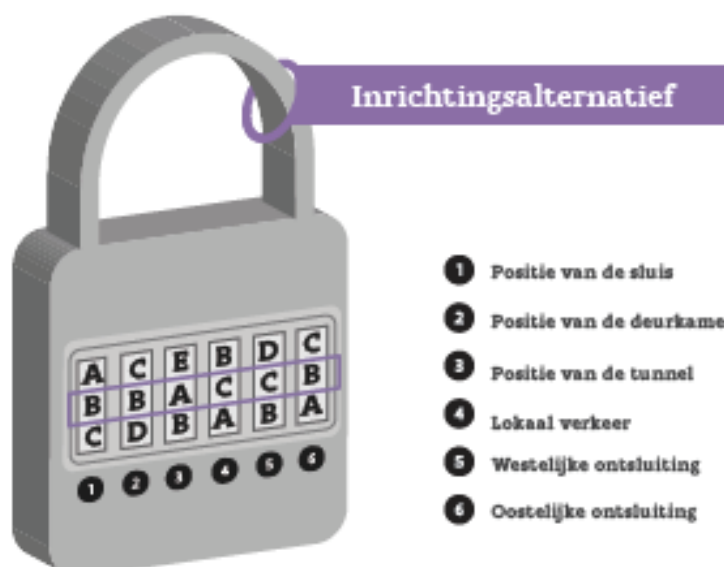
Voorliggende tussennota vormt een aanvulling op de geactualiseerde projectonderzoeksnota, waarbij een optimalisatie van het basialternatief en hoe hiermee wordt omgegaan in het geïntegreerd onderzoek verder wordt toegelicht.

## 7 TOT NU TOE BESTUDEERDE REDELIJKE ALTERNATIEVEN

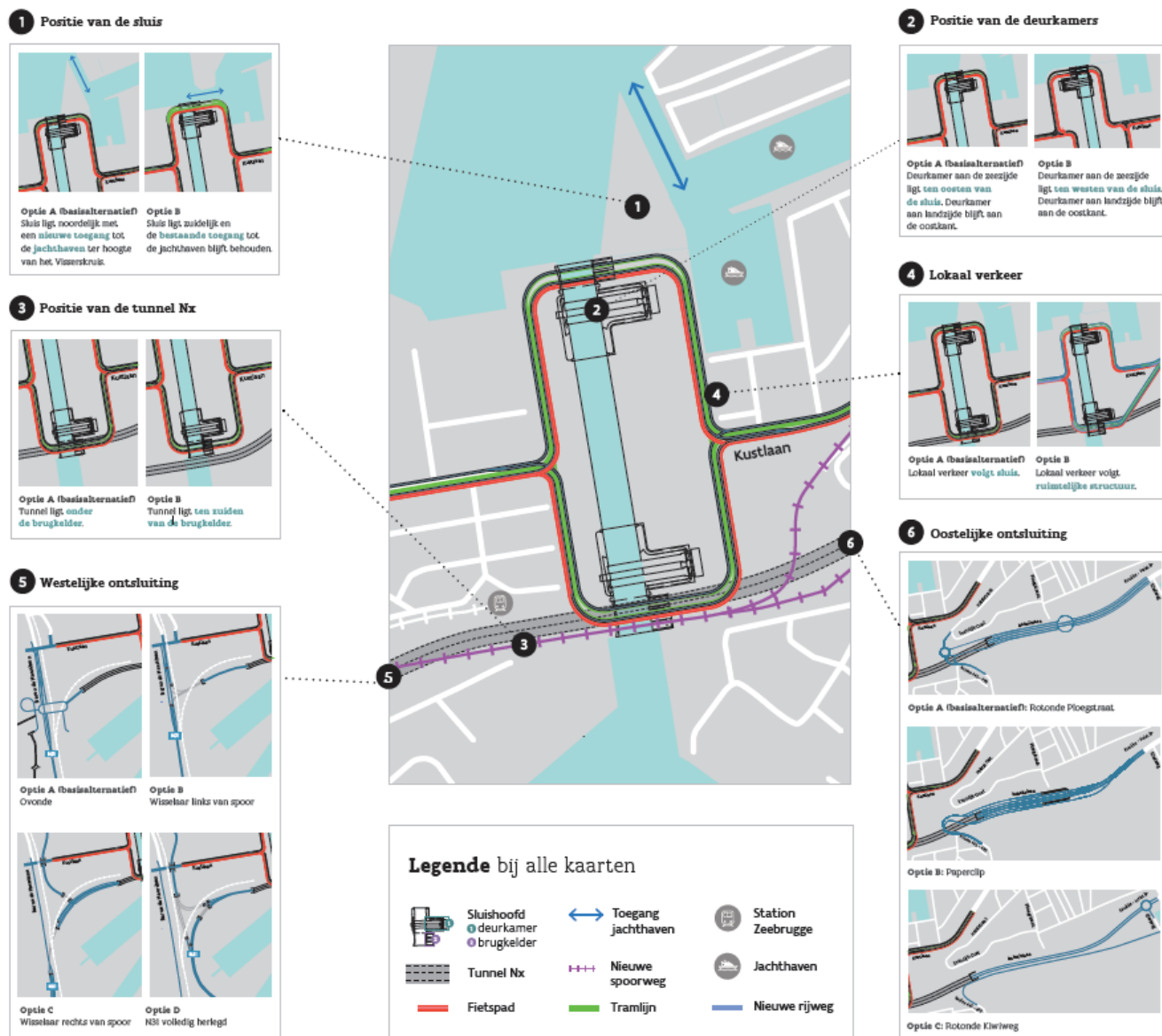
In de geactualiseerde projectonderzoeksnota wordt in hoofdstuk 3 het basialternatief beschreven. Aanvullend worden in hoofdstuk 5 de verschillende redelijke alternatieven m.b.t. de sluis en de wegnis beschreven voor de verschillende bouwstenen:

- Ligging van de sluis
- Bodempeil Doorvaartkanaal
- Ligging van de zeewaartse deurkamer
- Ligging van de tunnel van de Nx
- Westelijke ontsluiting
- Oostelijke ontsluiting
- Ontsluiting lokaal verkeer

Hierna wordt een visualisatie gegeven van de verschillende bouwstenen van de redelijke alternatieven.



# nieuwe sluis zeebrugge



**Figuur 7.1: Overzicht redelijke alternatieven**

In bijlage wordt een visualisatie gegeven van de verschillende redelijke alternatieven voor de sluis, de westelijke en oostelijke ontsluiting zoals opgenomen in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

De optimalisatie die het onderwerp vormt van voorliggende tussennota heeft betrekking op het alternatief voor de westelijke ontsluiting, zijnde de ovonde (basisalternatief). Voor een beschrijving van deze optimalisatie wordt verwezen naar onderstaand hoofdstuk 8.





## 8 AANLEIDING EN BESCHRIJVING VAN DE VERKEERSKUNDIGE OPTIMALISATIE VAN HET (BASIS)ALTERNATIEF

### Bestaande verknoping N34 met N31 is moeilijker combineerbaar met ovonde

Bij de technische uitwerking van de westelijke ontsluiting ovonde, waarbij de N31 op het maaiveld doorloopt en alle andere aantakkingen via de verlaagde ovonde worden afgewikkeld, is vastgesteld dat voor het verkeer richting noorden de turbulentielen<sup>3</sup> richting het complex New Yorklaan te kort is. Het betreft de afstand tussen het punt van samenvoeging van het nieuwe ontwerp en de bestaande uitvoering naar de New Yorklaan. De afstand tussen beide punten is ca. 170 meter (zie onderstaande figuur), terwijl deze afstand conform de richtlijnen van de CROW<sup>4</sup> hoger moet zijn, meer bepaald 325 meter voor een weg aan 70 km/u en 225 m voor een weg aan 50 km/u. Dit wordt hieronder verder geduid aan de hand van tabel 6.4 uit CROW – Handboek wegontwerp 2013 Regionale stroomwegen.

---

<sup>3</sup> Turbulentielen zijn een maat om in het ontwerp de goede afstanden tussen discontinuïteiten te verkrijgen met het oog op de verkeersveiligheid en doorstroming. Turbulentie is de beïnvloeding van het rijgedrag (turbulentie), gelinkt aan de verplichte (en eventueel anticiperende) rijstrookwisselingen. Turbulentie uit zich onder meer in afwijkingen in de volgtijd tussen voertuigen en de verdeling van het verkeer over de rijstroken. Bijbehorende rijgedragskenmerken zijn bijvoorbeeld remacties, uitwijkmanoeuvres en verplichte en anticiperende rijstrookwisselingen. Daarnaast zijn bestuurders bezig met allerlei handelingen waardoor men minder openstaat voor abrupt benodigde handelingen. Turbulentie heeft hierdoor negatieve gevolgen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid (afwijkende rijgedragskenmerken, alertheid). (AWV, 2018. Vademecum weginfrastructuur – deel autosnelwegen).

<sup>4</sup> CROW is het Nederlandse Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Bij gebrek aan een Vlaamse richtlijn, wordt vaak teruggegrepen naar de ontwerpregels van de CROW.



Locatie uitvoeging  
bestaande toestand

170 m

Locatie samenvoeging  
nieuw ontwerp

Tabel 6.4. Turbulentie-afstanden (in m)

Ligging wegvak	$v_{ontwerp}$ (km/h)			Meetpunt
	100	80	50	
Stroomopwaarts van uitvoeging	600	500	300	spitse punt puntstuk
Stroomafwaarts van uitvoeging	120	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van invoeging	130	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomafwaarts van invoeging	600	500	300	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van splitsing	120	100	60	begin blokmarkering
Stroomafwaarts van splitsing	120	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van samenvoeging	120	100	60	spitse punt puntstuk
Stroomafwaarts van samenvoeging	300	250	150	spitse punt puntstuk
Stroomopwaarts van afstreping	300	250	150	begin verdrijfstrepen
Stroomafwaarts van afstreping	120	100	60	einde verdrijfstrepen

Het is uit het oogpunt van een soepele verkeersafwikkeling niet wenselijk dat turbulentiezones van twee convergentie-punten elkaar overlappen. Bij andere opeenvolgingen van discontinuïteiten mogen de turbulentiezones elkaar voor maximaal 50 procent overlappen. Om de minimale lengte van een wegvak tussen twee discontinuïteiten te kunnen bepalen, moeten dus twee turbulentieafstanden worden gecombineerd.



Dit geval betreft een opeenvolging van een convergentiepunt (samenvoeging) en een divergentiepunt (uitvoeging). De benodigde turbulentieafstand bedraagt dus de halve som van de individuele turbulentieafstanden. Voor 50 km/u worden volgende waarden bekomen:

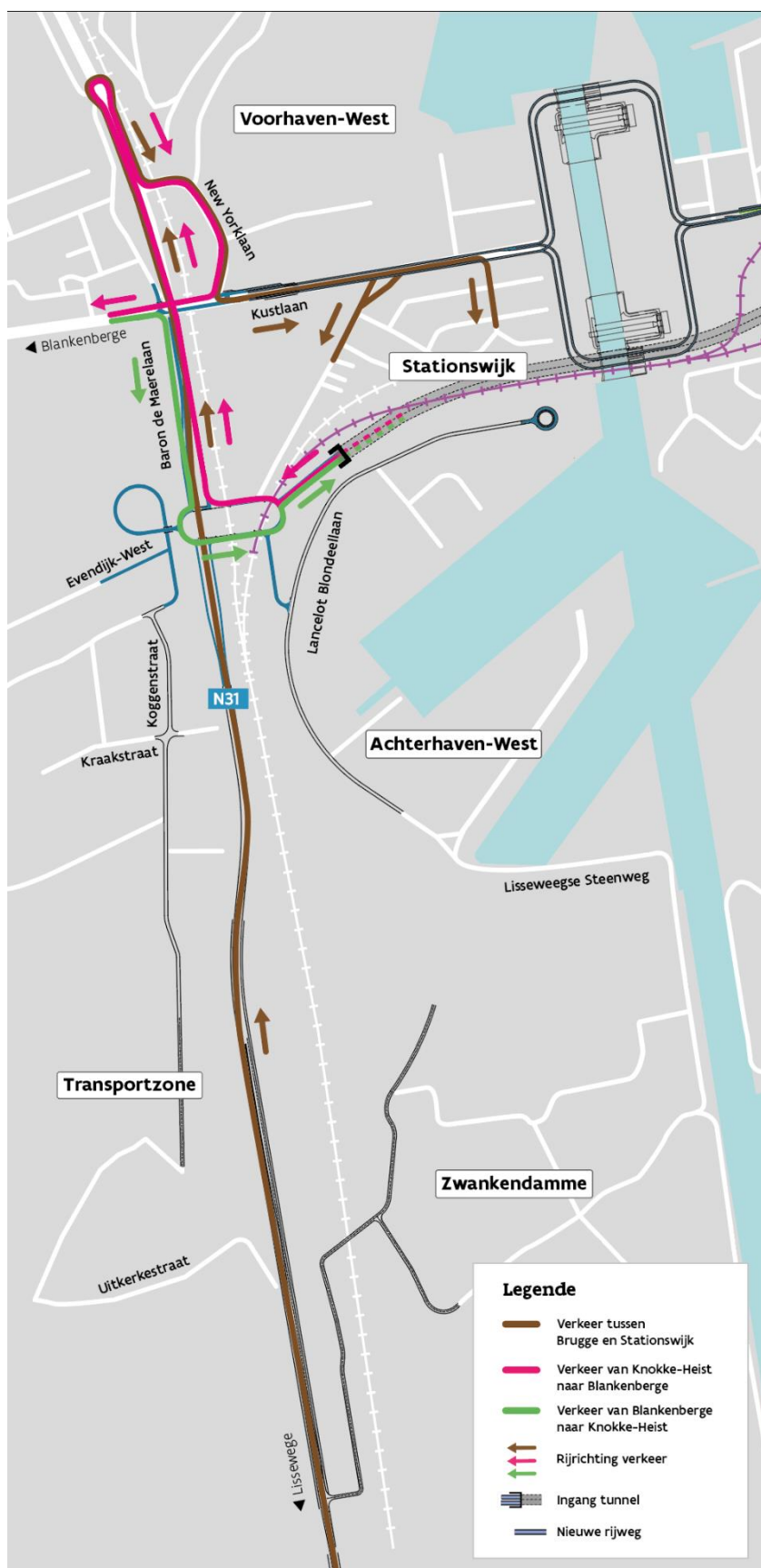
- stroomafwaarts samenvoeging: 150 m
- stroomopwaarts van uitvoeging: 300 m
- halve som: 225 m

Voor 70 km/u dienen de tabelwaarden geïnterpoleerd te worden:

- stroomafwaarts samenvoeging: 217 m
- stroomopwaarts van uitvoeging: 433 m
- halve som: 325 m

Het gevolg van bovenvermelde is dat het noordwaarts verkeer komende van de ovonde en komende vanuit Brugge over de N31 niet rechtstreeks kan ontsluiten via de New Yorklaan, maar moet omrijden via de meer noordelijke rotonde, zoals op onderstaande figuur wordt aangeduid.

# nieuwe sluis zeebrugge





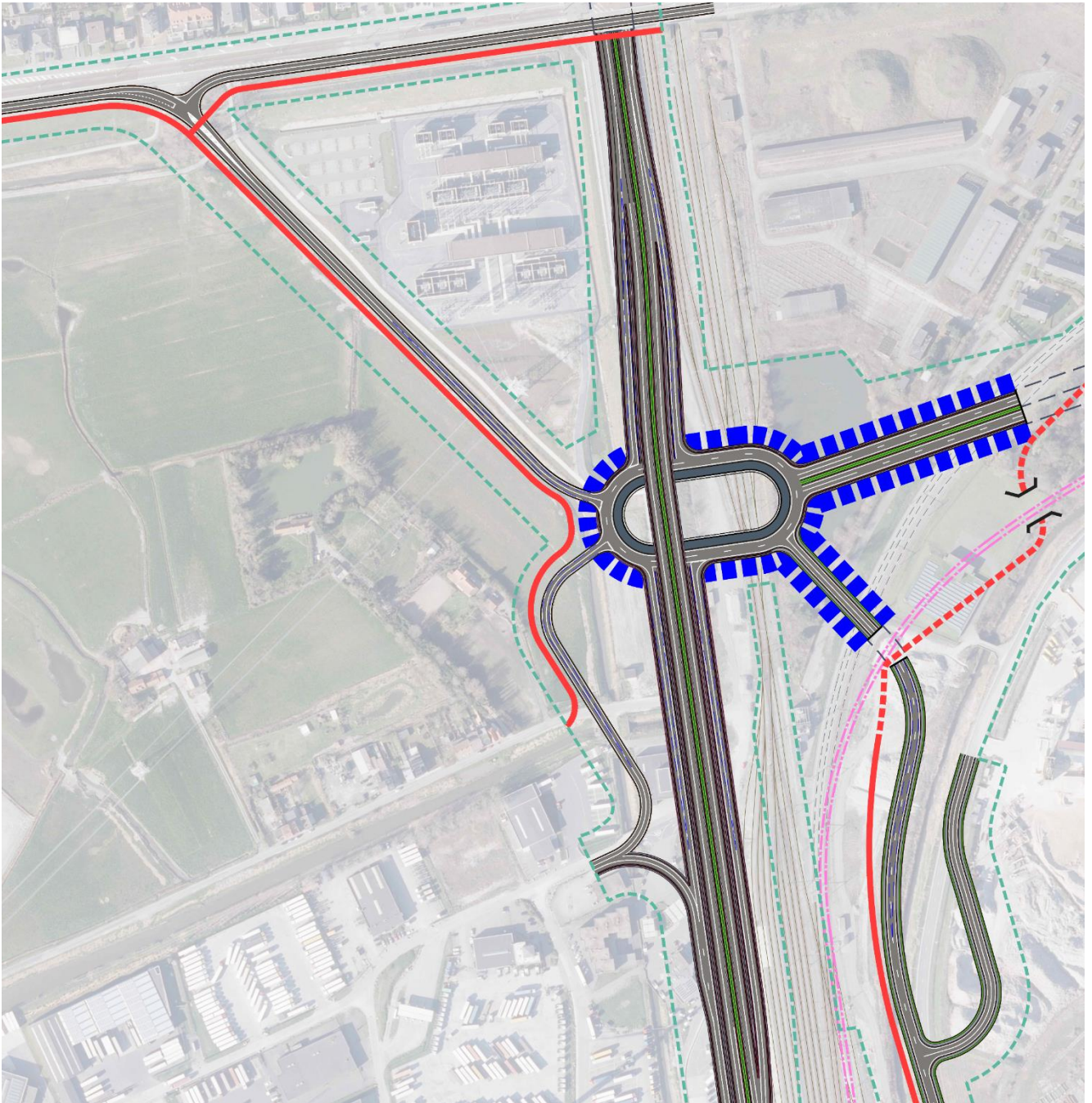
Voor het doorgaand verkeer van Knokke-Heist naar Blankenberge (Nx – N34) geeft deze beweging weinig comfort (zie bovenstaande figuur). Ook voor het doorgaand verkeer in de andere richting (van Blankenberge naar Knokke-Heist) is de beweging weinig comfortabel, zijnde de bestaande aansluiting via kruispunt N34 x N31 en ovonde.

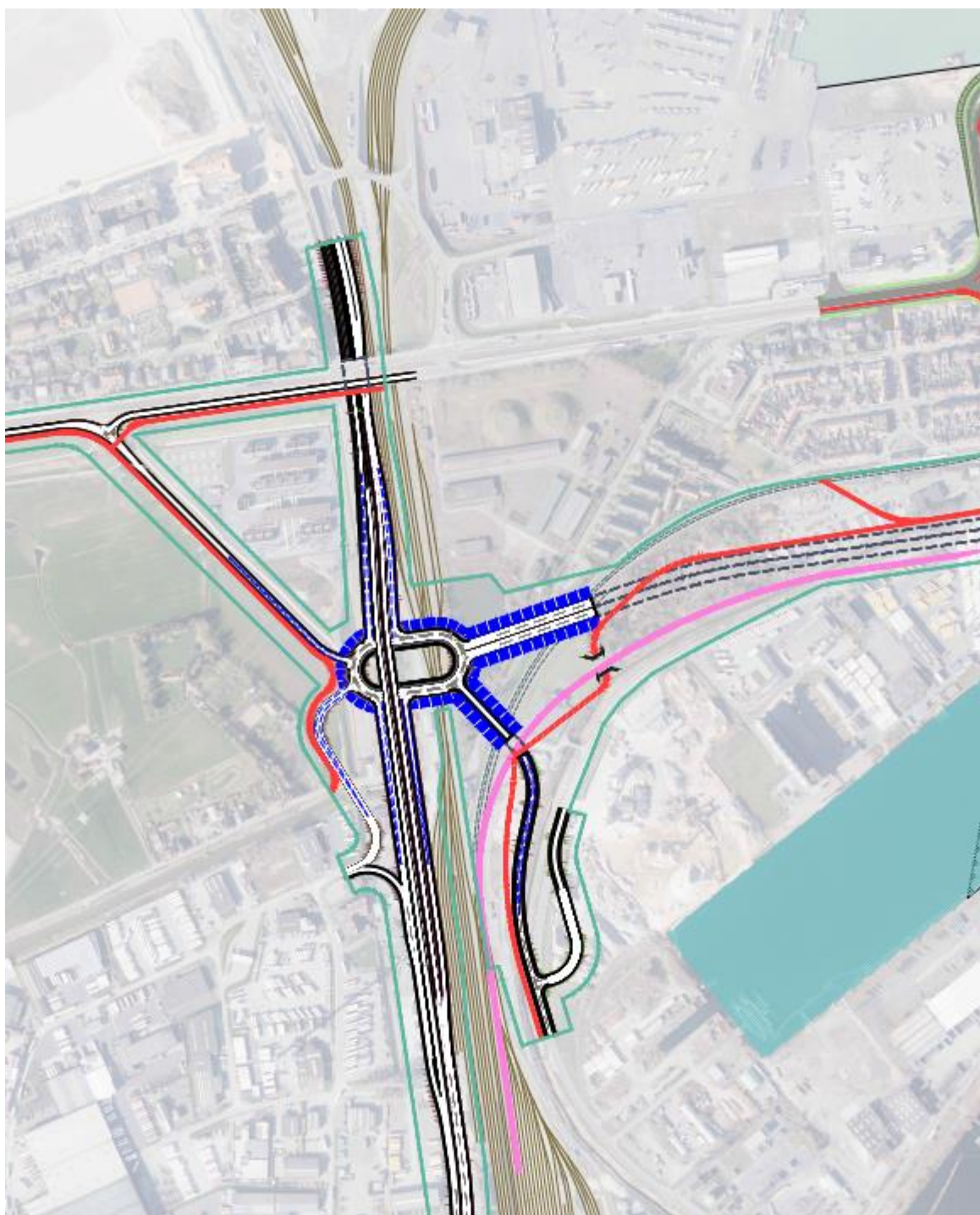
Om bovenvermelde redenen is gezocht naar een verbeterde aansluiting voor het doorgaande verkeer oost-west, ook gezien de NX is voorzien om dit verkeer af te wikkelen. De optimalisatie die via deze tussennota wordt voorgesteld is een ontsluiting van de ovonde van en naar de N34 via een schuine doorsteek langs de site Stevin; aan de rand van de Oudemaarspolder.

Deze verkeerskundige optimalisatie heeft een relevante ruimtelijke impact, aanvullend op het beschreven basialternatief uit de geactualiseerde projectonderzoeksnota (ovonde op -1). Deze tak met 1 rijstrook in de beide richtingen zal rechtstreeks aantakken op de ovonde. Op de N34 zal het doorgaand verkeer geleid worden via deze nieuwe tak naar de ovonde en is de afslag naar Zeebrugge Dorp ondergeschikt. Een bijkomende voordeel van deze optimalisatie is het verdwijnen van de bestaande tak die de N34 verbindt richting de N31 (ter hoogte van de bestaande brug over de N31) waardoor de infrastructuur beter inpasbaar is tussen de site Stevin en de sporen. Deze optimalisatie zorgt er ook voor dat er voor het kustverkeer als het ware een omleidingsroute omheen Zeebrugge wordt voorzien.

Mobiliteitsgewijs zal de voorgestelde aansluiting zorgen voor een eenduidige verbinding met de Kustlaan waarbij de weg van en naar de Kustlaan via hetzelfde tracé verlopen, de omrijfactor aanzienlijk gereduceerd wordt en het havenverkeer (komende voorhaven West) van het kustverkeer gescheiden wordt. De introductie van het kruispunt op de Kustlaan zal zorgen voor een leesbare en directe aansluiting van en naar de Nx waardoor doorgaand verkeer sneller de Kustlaan zal verlaten. In dit geval wordt de Kustlaan richting Zeebrugge een afslaanende tak. Dit wordt op onderstaande figuur geduid.

Rekening houdend met de tussentijdse resultaten van het verkeersmodel wordt een bijkomende bypass voorzien voor de ontsluiting van de transportzone (TTZ) richting N31 Brugge (zie onderstaande figuur). Dit gezien de tussentijdse cijfers bevestigd hebben dat 2/3 van het verkeer komende van de transportzone (TTZ) deze beweging zal maken.

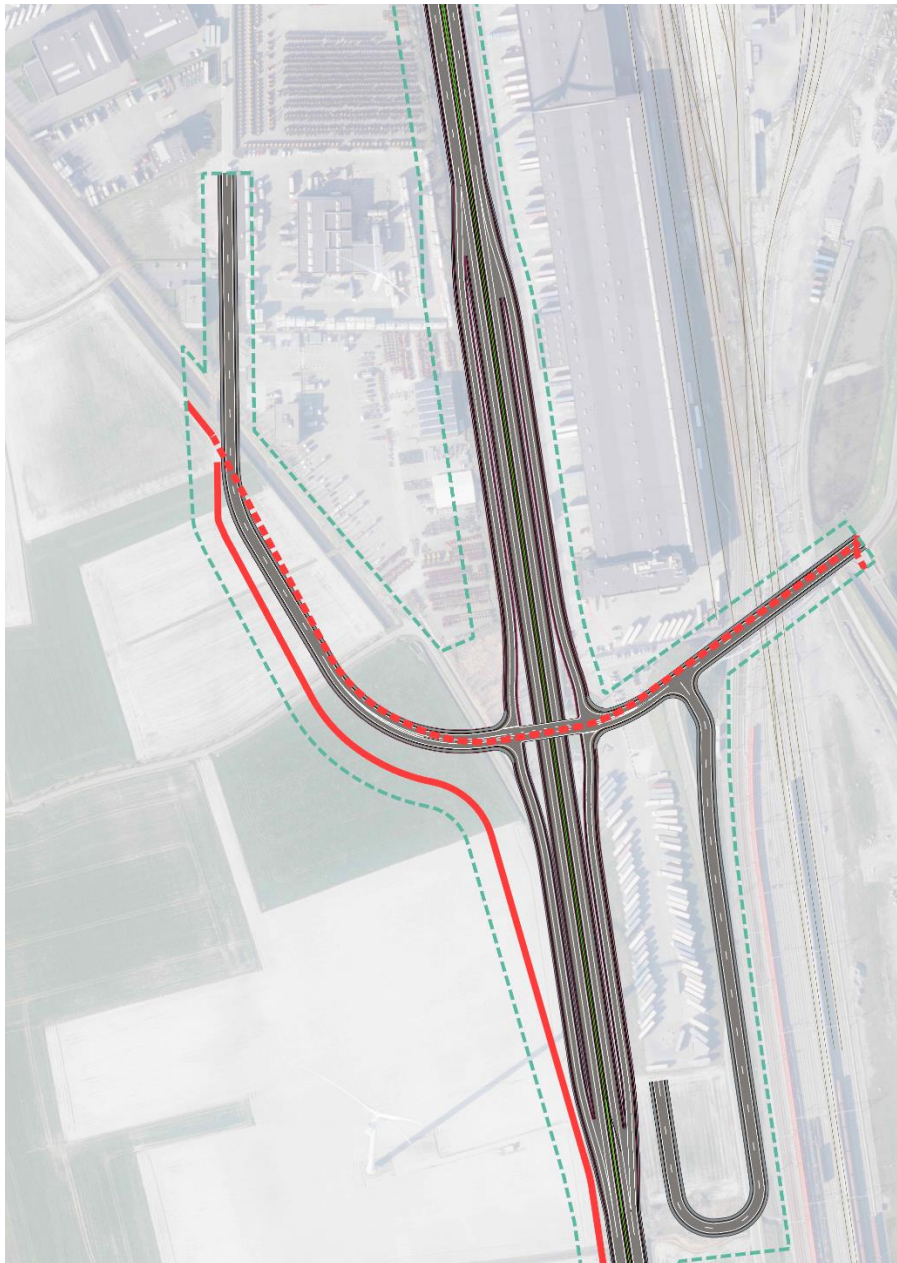




Een andere oplossingsmogelijkheid of extra ontsluiting van de Transportzone richting Brugge kan gerealiseerd worden via een Hollands complex op de N31 in Zwankendamme. Deze extra ontsluiting is op basis van de resultaten van het verkeersmodel niet noodzakelijk. De ontsluiting via een by-pass sluit ruimtelijk gezien beter aan bij de rotonde en zorgt voor een goede afwikkeling van het verkeer zonder dat er een overbelasting van de kruispunten ontstaat. In een verdere ombouw van de N31 tot primaire weg I kan een bijkomende ontsluiting via een Hollands complex te Zwankendamme overwogen worden, maar deze aansluiting is niet noodzakelijk



op basis van de resultaten van het verkeersmodel. Deze aansluiting, in combinatie met de tak evenwijdig met de Stevin site, maakt bijgevolg geen deel uit van het complex project Nieuwe sluis Zeebrugge.







## 9 RUIMTELIJKE SITUERING

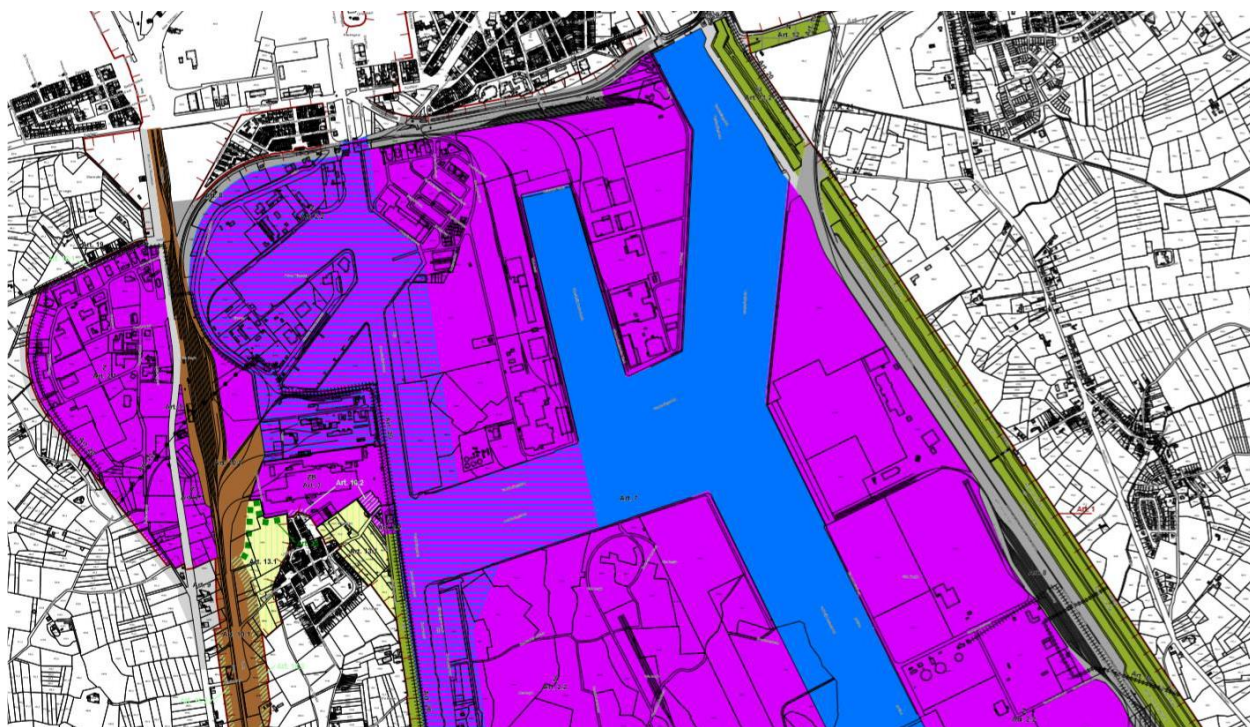
In onderstaande tabel wordt op basis van kaartmateriaal een situering gegeven van de optimalisatie inzake ruimtelijke ordening, beschermde gebieden, ruimtegebruik, etc.

Ruimtelijke ordening
<p><b>Gewestplan</b></p> <p>De meest oostelijke zone van de Oudemaarspolder is aangeduid als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen (blauwe kleur). Deze zone gaat over in een groene strook (bufferzone) en een gele strook (agraris gebied) met een arcering voor reservatiedienstbaarheidsgebieden. De rest van de Oudemaarspolder is aangeduid als landschappelijk waardevol agrarisch gebied.</p>

Gewestplan

## GRUP Afbakening Zeehaven Zeebrugge: detail noordelijk deel achterhaven Zeebrugge

De zone waar de optimalisatie voorzien wordt, heeft geen nieuwe bestemming gekregen binnen het GRUP Afbakening Zeehaven Zeebrugge.



GRUP Afbakening Zeehaven Zeebrugge (noordelijk deel achterhaven Zeebrugge)

## GRUP optimalisatie hoogspanningsnetwerk Vlaanderen





## *Artikel 1. Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen*

Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, meer bepaald voor constructies en installaties voor transport van elektriciteit. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het aanbieden van deze specifieke gemeenschapsvoorzieningen zijn toegelaten. Rond de constructies en installaties wordt een groene buffer aangebracht, in functie van visuele afscherming en als onderdeel van landschappelijke inpassing.

## *Artikel 2. Leidingstraat (overdruk – symbolisch)*

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat door het beperken van de ruimt inname. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.

## **Huidige bestemmingsplan (=samenvoeging Gewestplan en geldige RUP's)**

Op onderstaande kaart zijn alle geldende en hiervoor beschreven bestemmingskaarten geïntegreerd. Op basis hiervan is duidelijk dat de optimalisatie voorzien wordt in een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, waarbij als overdruk enkele leidingstraten zijn aangeduid.



Huidige bestemmingsplan (=samenvoeging gewestplan en geldige RUP's)



## Gewestelijk RUP Fietssnelweg F34 langs de Kustlaan (in opmaak)

Momenteel is er een gewestelijk RUP in opmaak voor ondermeer de realisatie van de fietssnelweg F34, de aanleg van een fietserstunnel ter hoogte van de Londenstraat, de aanleg van een piekseizoensparking voor 400 parkeerplaatsen langsheen de Kustlaan, aanpassing van twee kruispunten (Baron De Maerelaan met de N34; kruispunt Londenstraat met de N34)

De piekseizoensparking is nu voorzien in VEN-gebied. In het kader van de GRUP procedure zal dit deel VEN-gebied geschrapt worden en op een andere locatie zal ter compensatie nieuw VEN aangeduid worden.

In relatie tot de optimalisatie, zou een deel van de piekseizoensparking ingenomen worden, wat een verlies aan parkeerplaatsen zou betekenen. Indien voor deze optimalisatie zou worden gekozen, dient naar een oplossing gezocht te worden voor het verlies aan parkeerplaatsen van de piekseizoensparking.

### TRACE

-  fietssnelweg
-  recreatief fietsen
-  wandelpad
-  autoverkeer



Ontwerpfiguur<sup>5</sup>



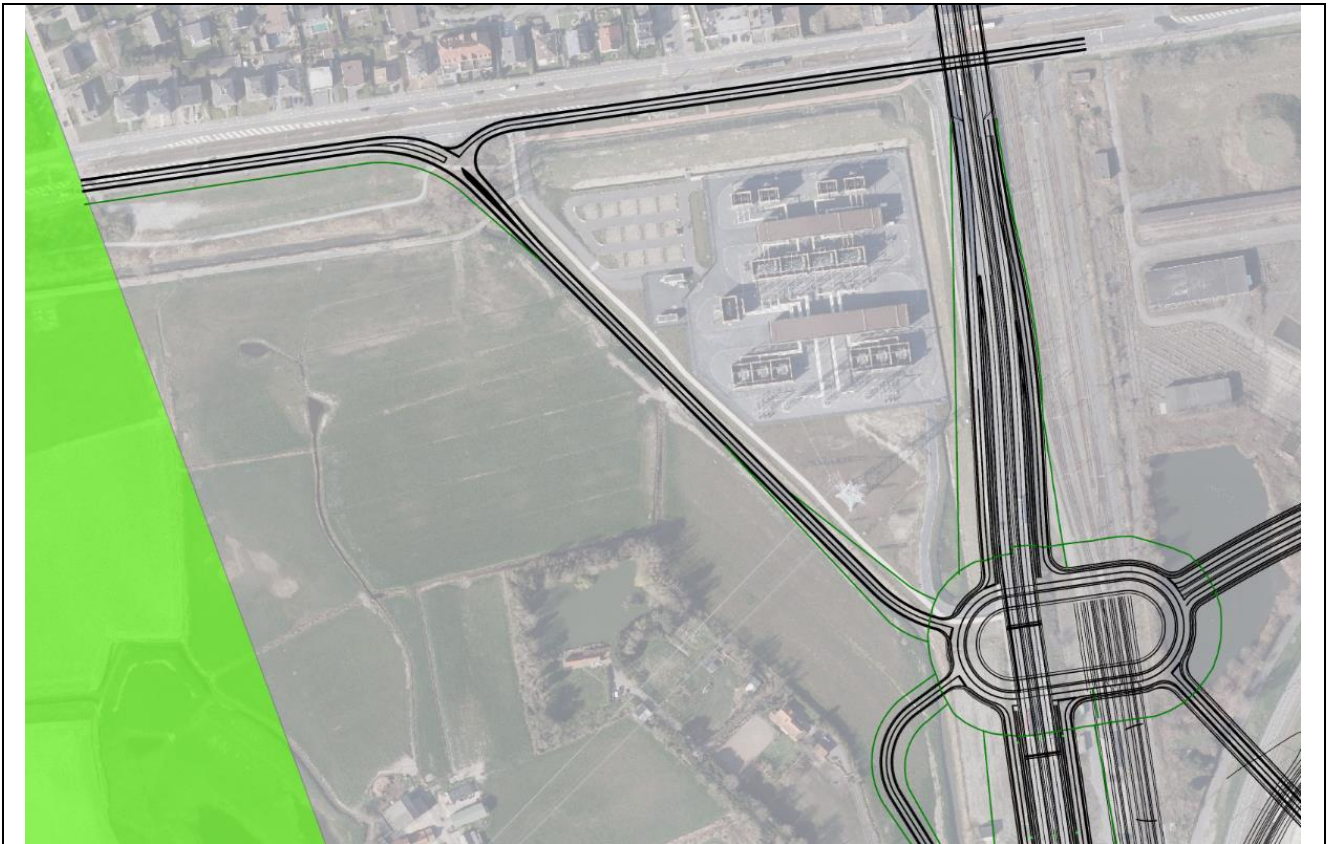
## Biodiversiteit

### Habitat- en Vogelrichtlijngebieden

De optimalisatie is niet gelegen binnen vogel- of habitatrictlijngebied. Op ca. 220 m en 240 m is wel respectievelijk een vogel- en habitatrictlijngebied gesitueerd. In het kader van mogelijke impact op deze Natura 2000 gebieden door verzurende depositie of andere indirecte effecten (bemaling, geluidsverstoring) zal de passende beoordeling aangevuld worden voor deze optimalisatie.



Habitatrictlijngebieden (blauw)

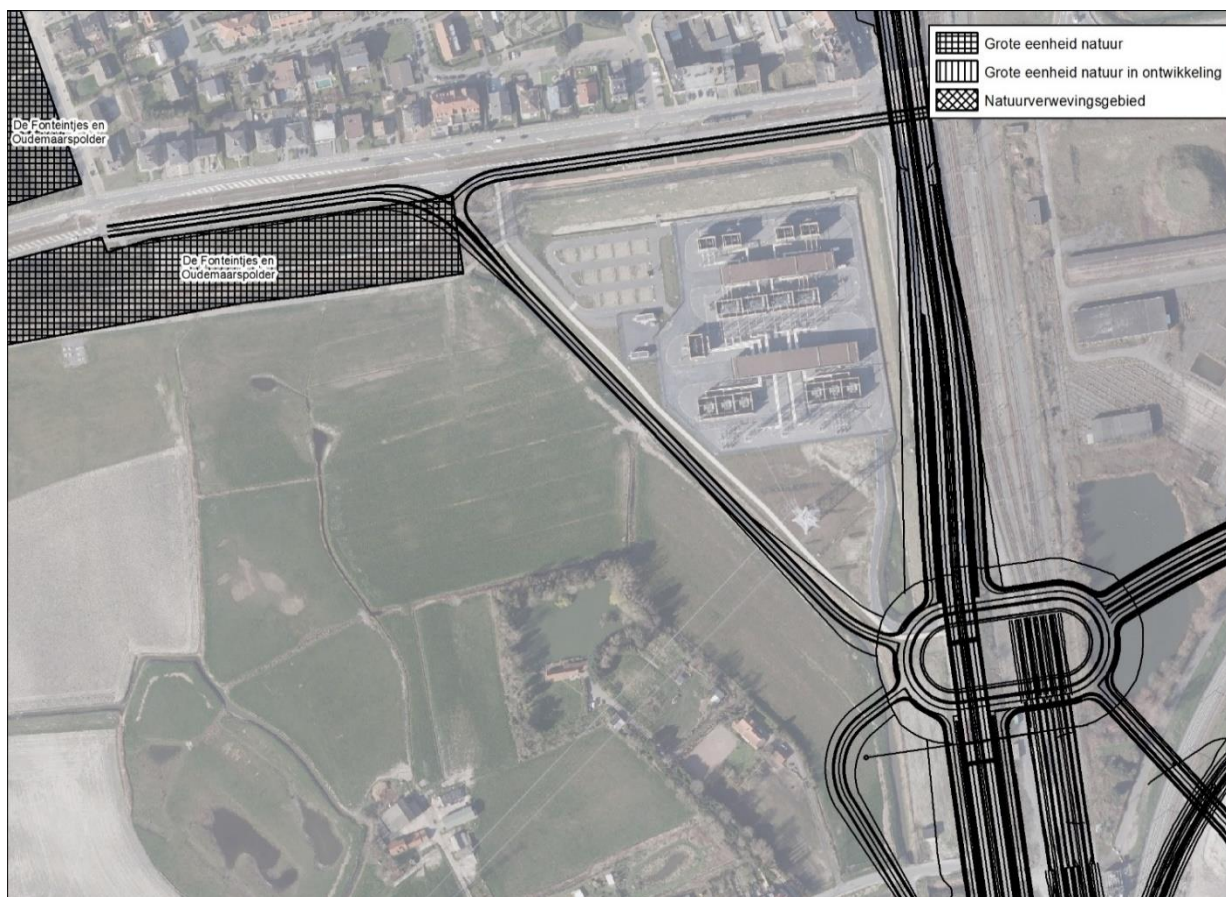


Vogelrichtlijngebieden (groen)



## Vlaams Ecologisch Netwerk

Ten zuiden van de Kustbaan is een VEN-gebied gesitueerd. Een deel van de wegenis wordt voorzien doorheen het VEN-gebied. De impact op het VEN door de optimalisatie zal bekeken worden in het MER.



Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)



## Verboden te wijzigen vegetaties (excl. historisch permanente graslanden)

Enkele vegetaties binnen de Oudemaarspolder, zoals de rietvegetaties (mr) betreffen verboden te wijzigen vegetaties. De Graaf Jansader wordt gekenmerkt door rietvegetatie. De impact op verboden te wijzigen vegetaties zal bekeken worden in het MER.



Verboden te wijzigen vegetaties

## Historisch permanente graslanden

Historisch permanente graslanden, zoals de percelen die op de Biologische waarderingskaart (BWK) aangeduid zijn als Hp\* en Hpr\*, hebben een specifieke bescherming: in bepaalde gevallen is het verboden, in andere vergunningsplichtig om ze te wijzigen. Het wijzigen van historisch permanente graslanden (HPG), met inbegrip van het daaraan verbonden microreliëf en poelen, is verboden als die graslanden gelegen zijn:

- in de groene bestemmingen (groengebied, parkgebied, buffergebied, bosgebieden) op de bestemmingsplannen en de bestemmingsgebieden die vergelijkbaar zijn met die gebieden;
- in beschermd cultuurhistorisch landschap;
- in SBZ Poldercomplex (BE2500932) en SBZ Het Zwin (BE2501033) als er voor die gebieden geen afwijkende instandhoudingsdoelstellingen (natuurdoelen) vastgesteld zijn die het wijzigen noodzakelijk maken;





- op de kaart opgemaakt door de Vlaamse regering (zie uittreksel hierna). Het verbod geldt voor zover de HPG's definitief zijn vastgesteld én gelegen zijn binnen een van de gebieden beschreven onder 1, 2 of 3.

Op basis van onderstaande kaart kan er afgeleid worden dat de graslandenpercelen waar de nieuwe weg gelegen is, juridisch gezien niet beschermd is als historisch permanent grasland. Op het terrein zijn de natuurwaarden van deze percelen echter wel waardevol, maar gezien hun ligging in een bestemming “gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen” zijn ze s.s. niet beschermd.

De percelen binnen de Oudemaarspolder die juridisch wel beschermd zijn, en op onderstaande figuur zijn aangeduid, worden op basis van het huidige conceptontwerp niet doorsneden. De mogelijke impact op verboden te wijzigen vegetaties, die al of niet juridisch beschermd zijn, zal bekeken worden in het MER.



Biologische waarderingskaart



Historisch permanente graslanden

## Bomen en bos

Ten noordwesten van de Stevin site staat een groepje populieren (Lhb). De inname van deze bosvegetaties zal bekeken worden in het MER.

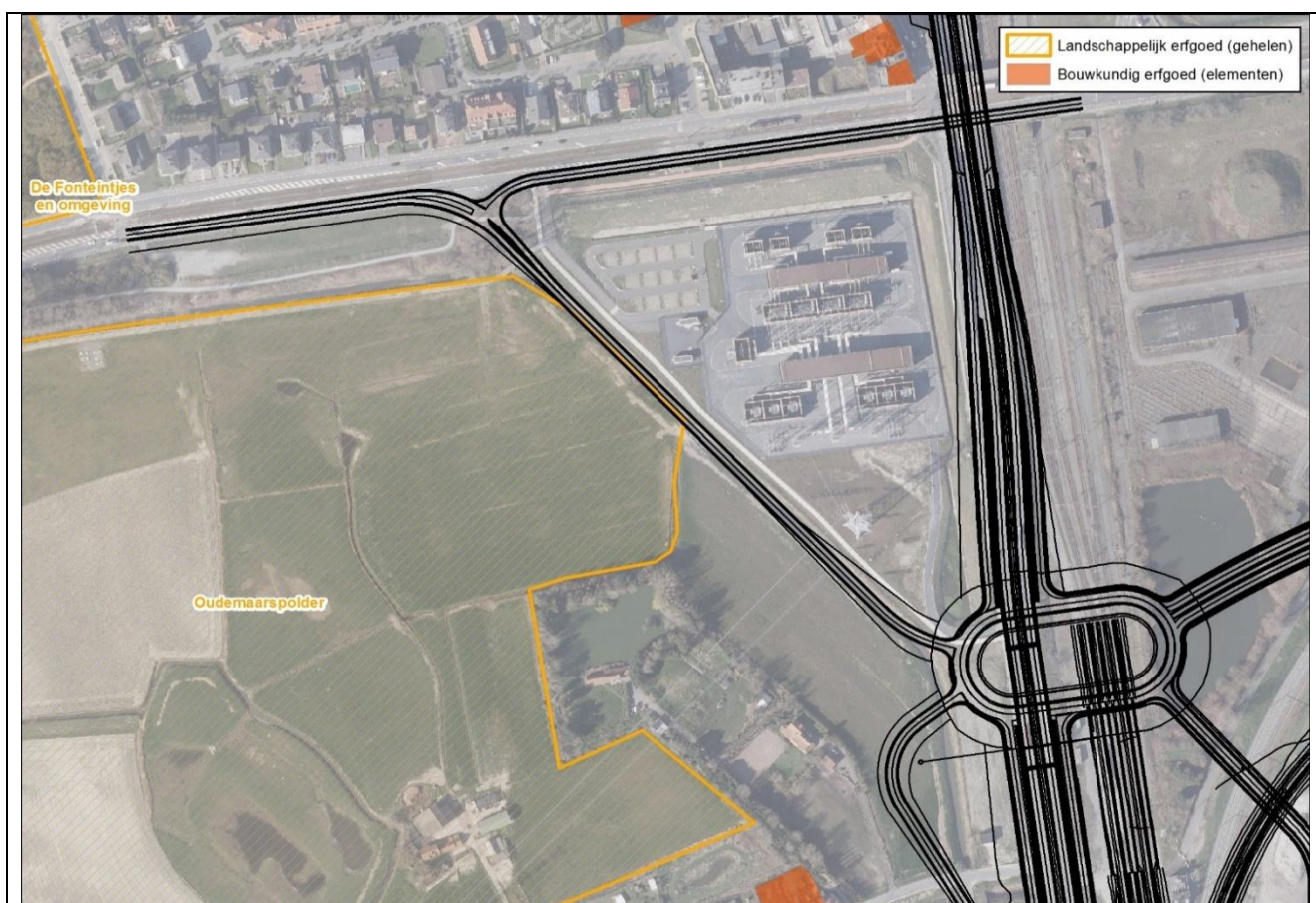
## Erfgoed

### Beschermd erfgoed

De optimalisatie is niet gelegen binnen beschermd erfgoed (stads- en dorpsgezicht, cultuurhistorisch landschap, monument, archeologische zone).

### Wetenschappelijke inventaris

Een groot deel van de Oudemaarspolder is aangeduid als landschappelijk geheel op de wetenschappelijke inventaris van het landschappelijk erfgoed. De hoek tussen de Graaf Jansader en Evendijk-West maakt geen deel uit van de aanduiding. De impact op de Oudemaarspolder als landschapselement zal bekeken worden in het MER.



Wetenschappelijke inventaris erfgoed

## Bodem en water

### Waterlopen

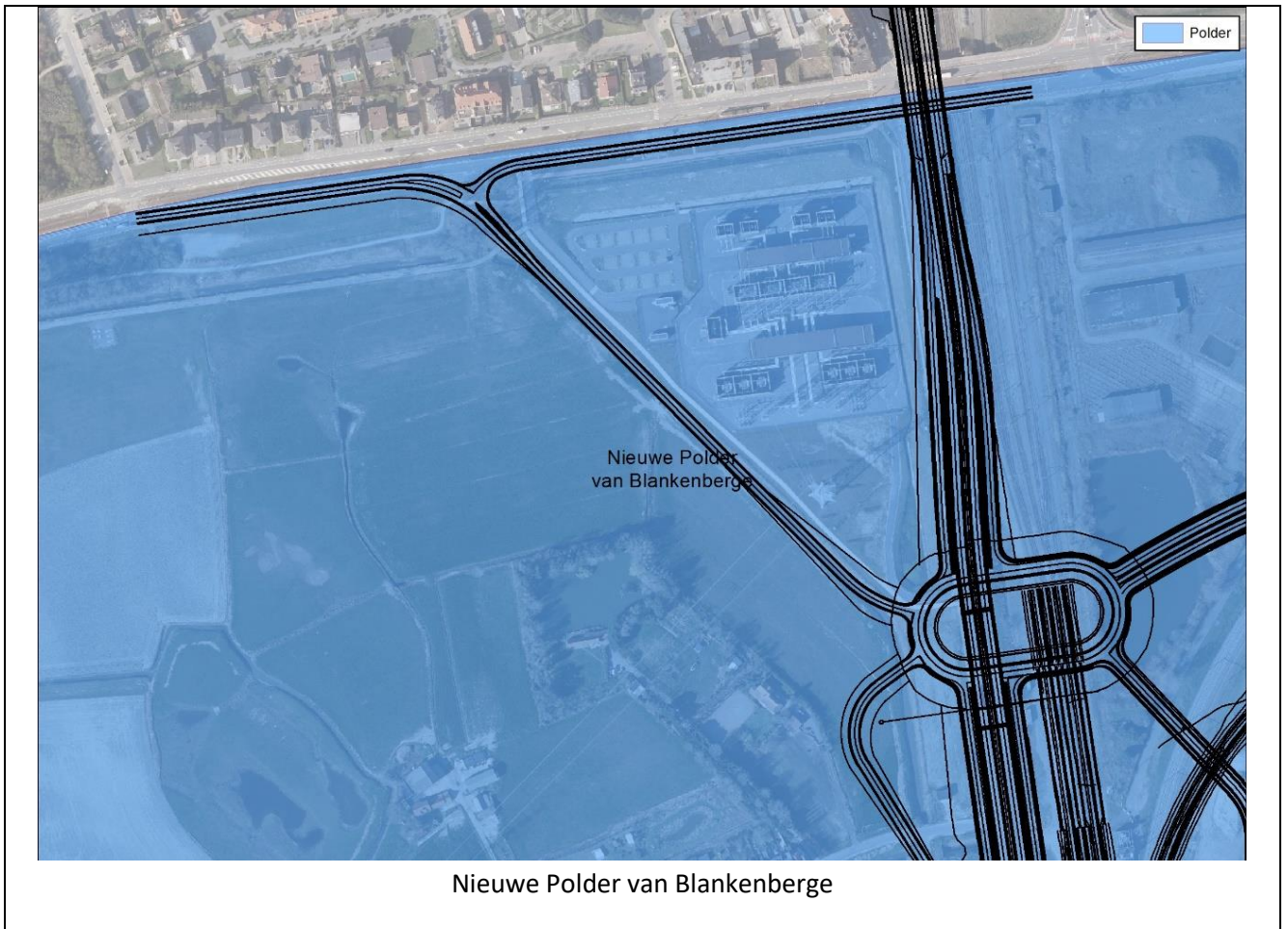
De nieuwe weg is in de optimalisatie wordt voorzien ten westen van de Graaf Jansader. Of er aan de waterloop zelf wijzigingen zullen worden voorzien is op vandaag niet zeker en zal worden onderzocht. Indien we de loop laten liggen zal die zich tussen Stevin en weg bevinden. Ruimtelijk lijkt het interessanter die te verplaatsen tussen polder en weg. Zo verhinderen we ook onderbrekingen in de loop ter hoogte van de verlaagde ovonde.



Waterlopen

## Nieuwe Polder van Blankenberge

De optimalisatie is gelegen binnen de afbakening van de Nieuwe Polder van Blankenberge. Mogelijke impact op het landbouwgebied en de polderwaterlopen zal beschreven en beoordeeld worden in het MER en MKBA.





## Signaalgebieden

Signaalgebieden zijn nog niet ontwikkelde gebieden met een harde ruimtelijke bestemming (vb. woonuitbreidingsgebied, industriegebied...) die ook een functie kunnen vervullen in de aanpak van wateroverlast, omdat ze kunnen overstromen of omdat ze omwille van specifieke bodemeigenschappen als een natuurlijke spons fungeren.

Het gaat om gebieden met een mogelijke tegenstrijdigheid tussen de huidige bestemmingsvoorschriften en de belangen van het watersysteem.

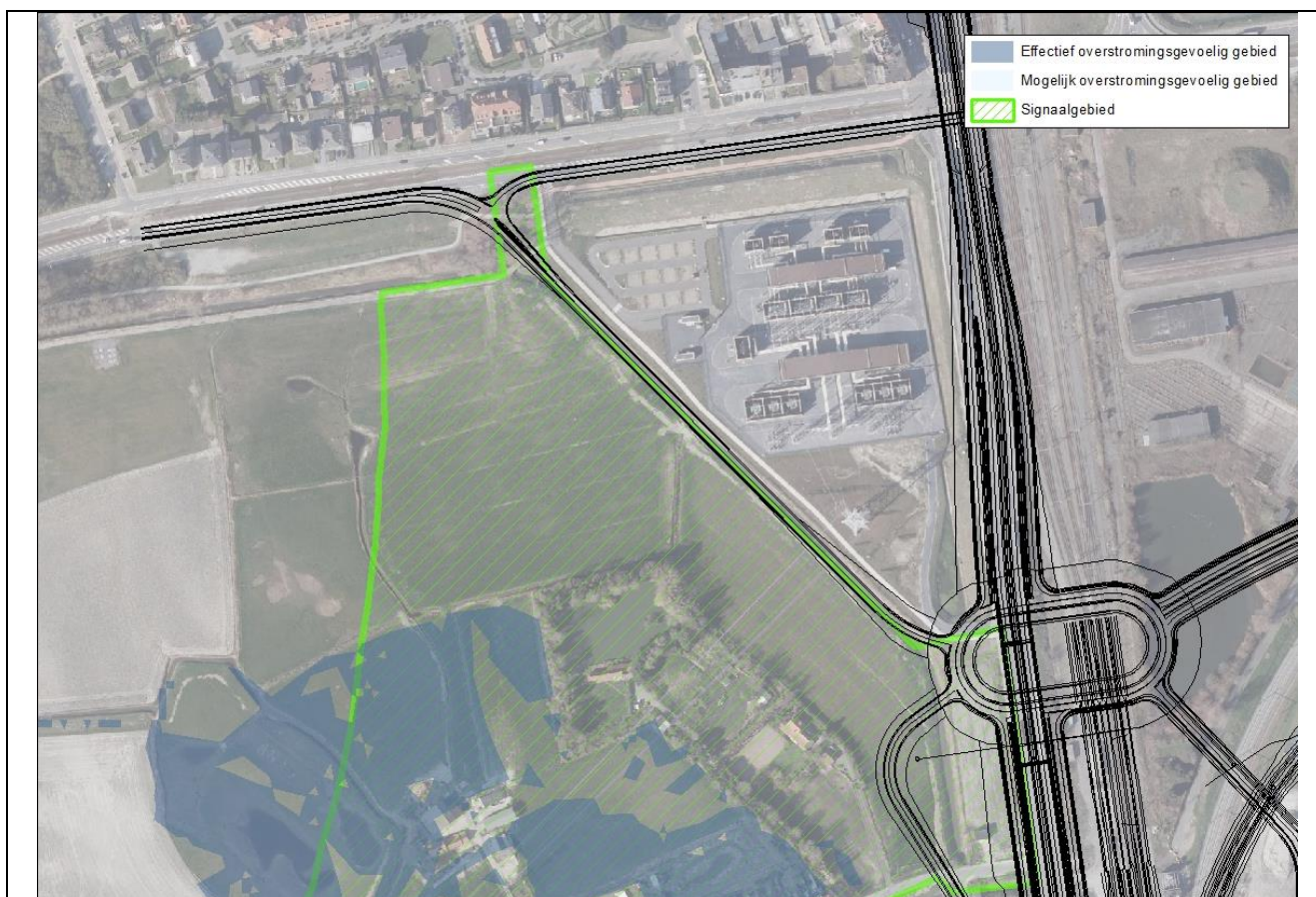
Als na grondige analyse van een signaalgebied blijkt dat het risico op wateroverlast bij ontwikkelen van het gebied volgens de bestemming toeneemt, dan beslist de Vlaamse Regering tot een vervolgtraject voor dat gebied. In het vervolgtraject legt de Vlaamse Regering een ontwikkelingsperspectief voor het gebied vast en bepaalt ze via welk instrument het ontwikkelingsperspectief moet gerealiseerd worden. Als het signaalgebied een andere bestemming moet krijgen, duidt de Vlaamse Regering ook het bestuur aan dat het initiatief moet nemen om de herbestemming te realiseren.

Op basis van onderstaande figuur kan er afgeleid worden dat de nieuwe wegenis voorzien is binnen de afbakening van het signaalgebied "Oudemaarspolder". Hiervoor werd een vervolgtraject opgemaakt door de Vlaamse Regering waarin volgende werd besloten:

*Inzake waterbeheer komen heel duidelijke overstroombare zones voor binnen het signaalgebied welke als buffer of boezem fungeren in tijden van hoogwater. Inzake ruimtelijke ontwikkeling zijn er vandaag heel wat claims, welke in principe binnen de bestemming "openbaar nut" zoals aangegeven door het gewestplan gerealiseerd kunnen worden. Een bestemmingswijziging is niet vereist. Bij realisatie van de gewenste ontwikkelingen alsook bij eventuele aanbouw van nieuwe woningen dient nauwlettend gewaakt te worden dat het bufferend vermogen aanwezig in het gebied niet verloren gaat en dat de overstroombare zones in het signaalgebied niet worden opgehoogd. Bij de aanleg van constructies moet het waterbergend vermogen behouden blijven. Dit vergt dat er voor het signaalgebied randvoorwaarden worden opgelegd die voldoende garanties bieden. Inzake waterbeheer biedt het gebied potenties om bijkomende waterberging te creëren. Dit kan noodzakelijk zijn in het kader van de zeespiegelrijzing met bijhorende beperkingen inzake gravitaire lozing van het stelsel van de Lisseweegse Vaart naar zee.*

De vergunningverlener dient een verscherpte watertoets uit te voeren. Hierbij wordt getoetst of de voorgenomen ontwikkeling van het gebied afgestemd is met het vervolgtraject.

In de discipline water het MER zal de impact op het signaalgebied beschreven en beoordeeld worden. Het waterbergend vermogen dient behouden te blijven, dit is een randvoorwaarde in het project.

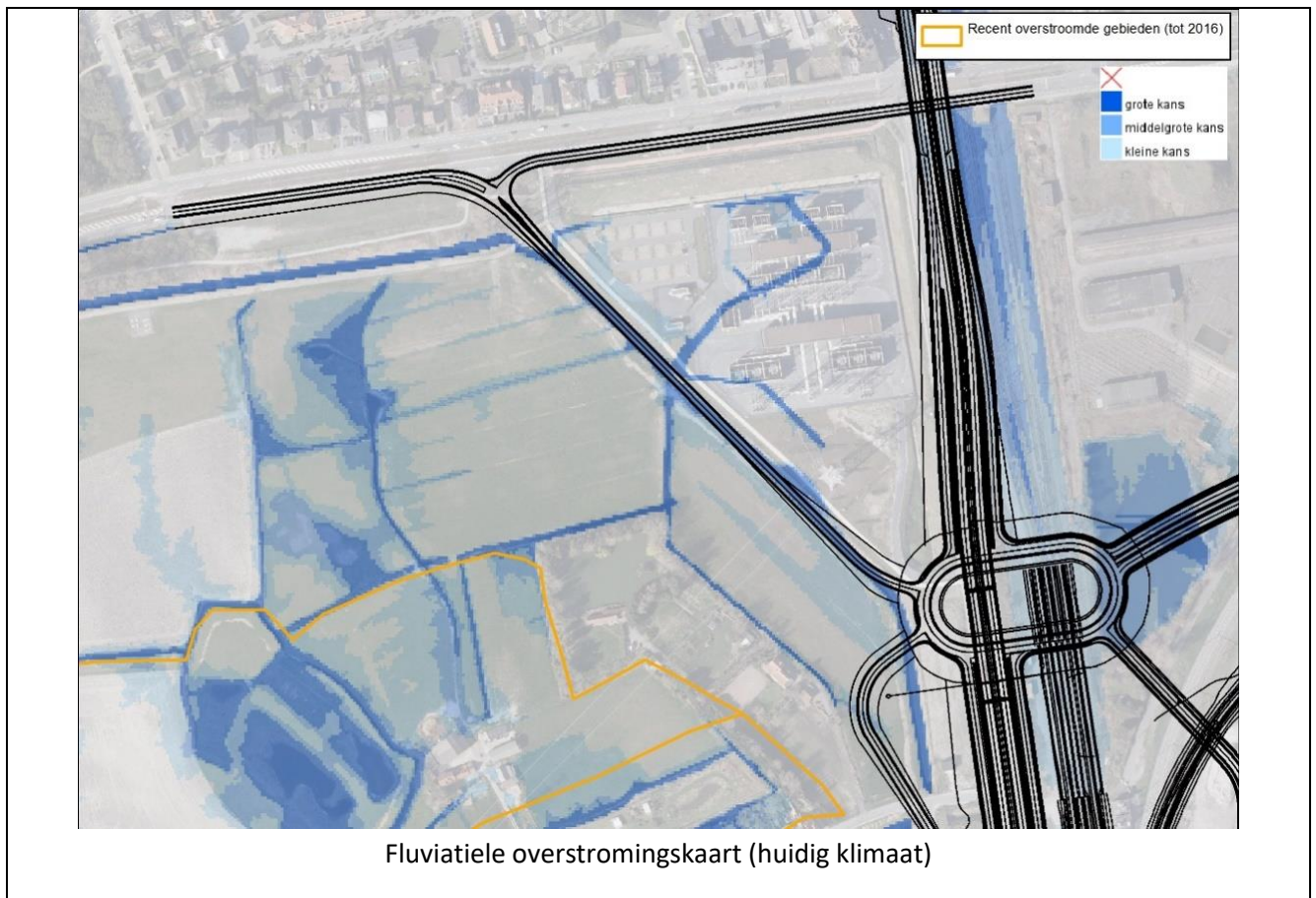


Signaalgebied en effectief/mogelijk overstromingsgevoelig gebied

## Overstromingen

Het projectgebied is niet gelegen in een effectief overstromingsgevoelig gebied of recent overstromd gebied gelegen, maar ten westen van het projectgebied komen deze wel voor (zie figuur hiervoor). In perioden van hoogwater en wanneer, omwille van vloed, tijdelijk niet kan worden geloosd op zee via de Lissewegse Vaart, accumuleert het water van het afstroomgebied van de Sint-Jansader in de depressies die aangeduid zijn als effectief overstromingsgevoelig. De overstromingszones die voorkomen binnen het signaalgebied alsook in de ruimere omgeving functioneren als buffers of boezems om water tijdelijk te stockeren in tijden van hoogwater. Het behoud ervan in het kader van de waterbeheersing van de Lissewegse Vaart is essentieel.

Zoals beschreven voor het signaalgebied dient het waterbergend vermogen van de Oudemaarspolder behouden te blijven. De impact op de overstromingsgebieden wordt besproken in het MER.





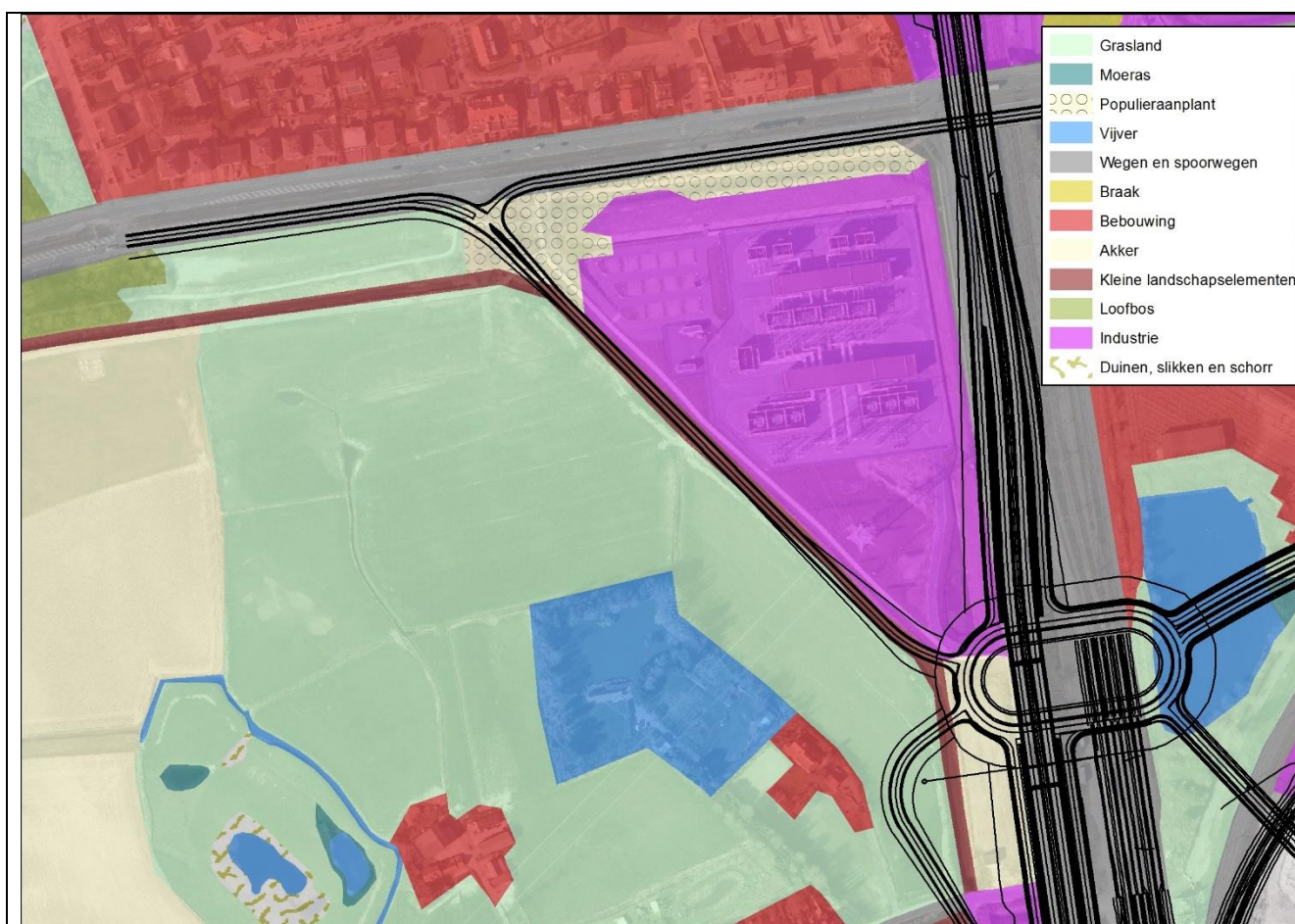


Fluviatiele overstromingskaart (toekomstig klimaat)

## Gebruikers

### Bewoning

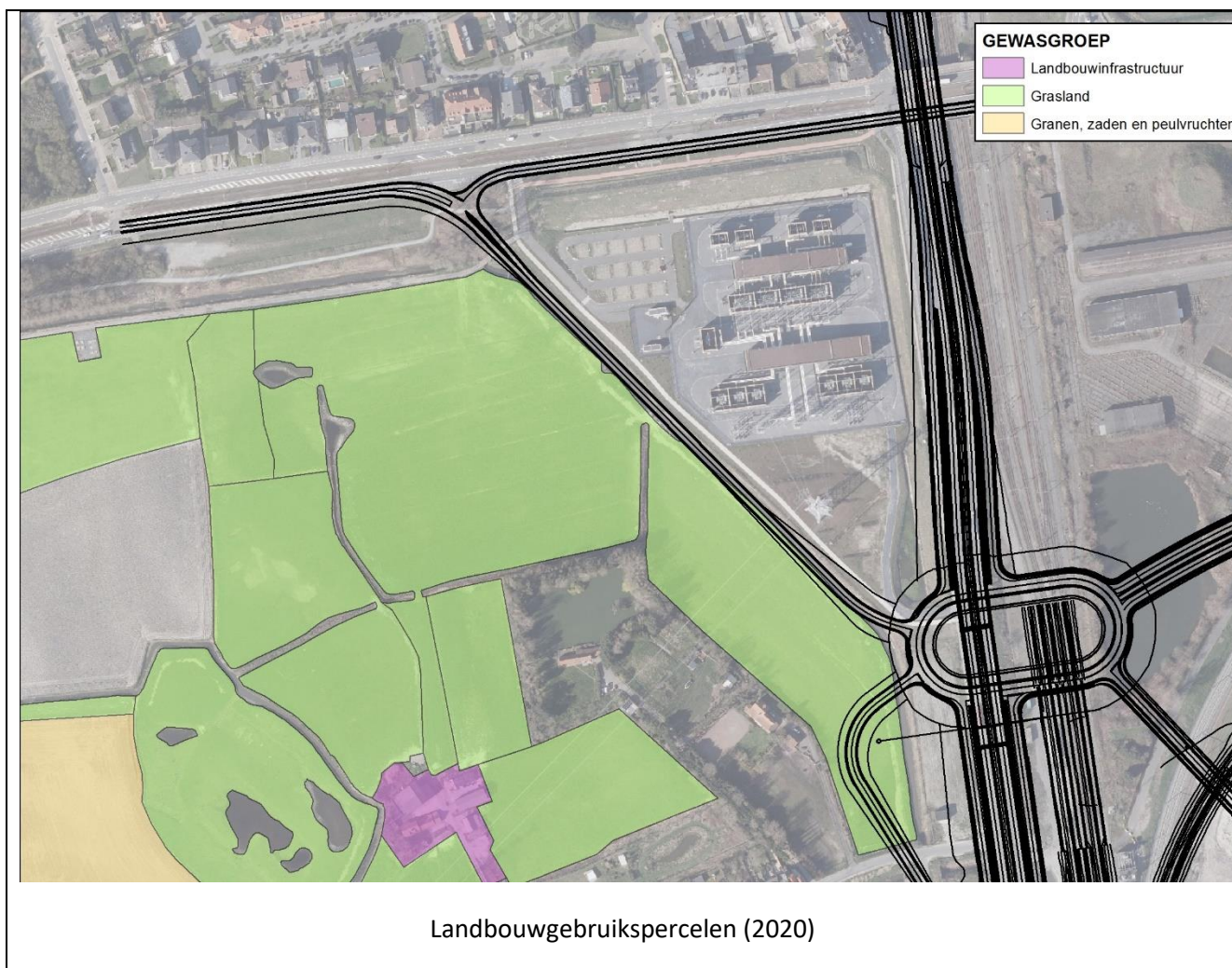
Binnen het projectgebied voor de optimalisatie zijn geen woningen gelegen. De dichtst bij gelegen woningen bevinden zich aan de Kustlaan. In de Oudemaarspolder liggen enkele landbouwbedrijven. Langs de Evendijk-West zijn ook een 15-tal aantal woningen gelegen.



Bodemgebruikskartaal (obv biologische waarderingskaart versie 2020)

## Landbouw

De Oudemaarspolder is in landbouwgebruik. De meeste percelen zijn in gebruik als grasland. Verspreid liggen ook enkele akkerpercelen (bieten, granen). Langsheen de N31 ligt ook een perceel maïs.





Herbevestigde agrarische gebieden

## **Bedrijven**

Ten zuiden van de N335 (Evendijk-West) en ten westen van de N31 ligt de Transportzone.

## **Hoogspanning**

Op de hoek van de N34 en de N31 ligt de Hoogspanningspost Stevin (ELIA). Ten zuiden ervan staat een hoogspanningsmast, die in zuidwestelijke richting aansluit op een volgende hoogspanningsmast.

## **Fietsverbinding**

Langs de N34 ligt een onafgescheiden fietspad. Ter hoogte van de Hoogspanningspost Stevin ligt een afslag richting de N31. Ook de zone vanaf deze afslag tot aan de lichten op de N31 is aangelegd als gescheiden fietspad. Het is de bedoeling om hier een fietssnelweg aan te leggen.



## 10 OPTIMALISATIE BINNEN HET GEÏNTEGREERD ONDERZOEK

### 10.1 Bouwtechnisch onderzoek

Binnen het bouwtechnisch onderzoek zal de voorgestelde optimalisatie verder technisch uitgewerkt worden zoals alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek.

### 10.2 Nautische studie

De optimalisatie heeft geen enkele invloed op het nautische aspect van het project.

### 10.3 Mobiliteitsonderzoek

De optimalisatie zal op een gelijkwaardige manier onderzocht worden als alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek. Om dit op een gelijkwaardige manier te doen is een nieuwe doorrekening in het verkeersmodel vereist. De output van het verkeersmodel zal ook belangrijke basisinfo zijn voor de disciplines lucht en geluid en voor het MKBA. (zie verder 3.5).

### **Combinatie met andere configuraties**

Naar analogie met de redelijke alternatieven zal ook voor deze optimalisatie en bijhorende complexen nog verder onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek. Er zal nagegaan worden of deze complexen met de optimalisatie kunnen vereenvoudigd worden tot kruispuntoplossingen.

### 10.4 Maatschappelijke kosten-baten onderzoek

De optimalisatie zal op een gelijkwaardige manier onderzocht worden als alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek.

### 10.5 Milieueffectenrapport

Voor de optimalisatie zal binnen elke discipline van het MER een aanvulling gebeuren. Voor wat betreft de effectgroepen tijdens de bouwfase, kan er integraal verwezen worden naar de beschreven aanpak in de projectonderzoeksnota.

Hierna worden per discipline de effectgroepen geduid waarbij een aanvulling relevant is.

Discipline	Effectgroep
Bodem en water	profielwijziging structuurwijziging en bodemverdichting wijziging bodemstabiliteit en bodemzettingen wijziging bodemkwaliteit wijziging bodemgebruik
Lucht	Nieuwe modellering op basis van ontwerp en nieuwe doorrekening verkeersmodel



<p>Mobiliteit</p>	<p>Impact op voetgangersvoorzieningen: oversteekbaarheid, veiligheid</p> <p>Impact op fietsvoorzieningen: fietsafstanden, verkeersveiligheid en de link naar de fietssnelweg waarvoor reeds een planproces loopt</p> <p>Impact op verkeersveiligheid voor wegverkeer en de doorstroming door de optimalisatie</p> <p>Nieuwe doorrekening verkeersmodel</p>
<p>Geluid en trillingen</p>	<p>Nieuwe modelleringen op basis van ontwerp en nieuwe doorrekening verkeersmodel</p>
<p>Biodiversiteit</p>	<p>Ecotoop- en biotoopverlies binnen poldergebied</p> <p>Impact op de waterhuishouding</p> <p>Rustverstoring</p> <p>Lichtverstoring</p> <p>Versnippering en barrièrewerking</p> <p>Verzurende en vermestende depositie</p> <p>De passende beoordeling zal aangevuld worden voor deze optimalisatie.</p> <p>De impact op het VEN-gebied zal beschreven en beoordeeld worden. Hierbij zal eveneens de link gelegd worden met het lopende planproces van het GRUP voor de aanleg van de piekparking.</p>
<p>Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie</p>	<p>Wijziging erfgoedwaarde, gezien de ligging in het landschappelijk geheel opgenomen in de wetenschappelijke inventaris bouwkundig erfgoed.</p> <p>Structuur en relatiewijziging door bouw van een nieuwe weg aan de rand van het poldergebied.</p> <p>Wijziging perceptieve kenmerken en belevingswaarde door inname van een deel van het poldergebied</p>



Mens – ruimtelijke aspecten	Impact op het huidige ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit (landbouwgrond)  Aantasting van de belevingswaarde.  Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context.
Mens – gezondheid	Op basis van de resultaten van lucht en geluid zal de discipline mens ook aangevuld worden voor deze optimalisatie. Ook het aspect leefbaarheid zal hier aangevuld worden.
Klimaat	Een aanvulling voor de optimalisatie zal in algemene zin gebeuren.

## 10.6 Ruimtelijk ontwerp onderzoek

Voorgestelde optimalisatie heeft weerslag in de ruimtelijke omgeving. Om te komen tot een volwaardige afweging van alternatieven wordt ook voor deze optimalisatie een ruimtelijk ontwerp onderzoek ingezet als het bemiddelend instrument tussen bouwtechniek, gebruik van de omgeving en de potentiële milieueffecten.

Aan de hand van een iteratief proces komen we tot een geïntegreerd uitvoerbaar project dat na onderzoek en ontwerp (op ruimte innames, bestemmingen en verschijningsvormen in de ruimtelijke omgeving) kan worden ingepast. Hierbij wordt gekeken wat de ruimtelijke potenties zijn enerzijds en hoe deze zich vertalen naar technisch ontwerp en MER disciplines (iteratief) anderzijds.

Hieronder zijn enkele opportuniteiten en aandachtspunten opgelijst in kader van ruimtelijk ontwerp onderzoek:

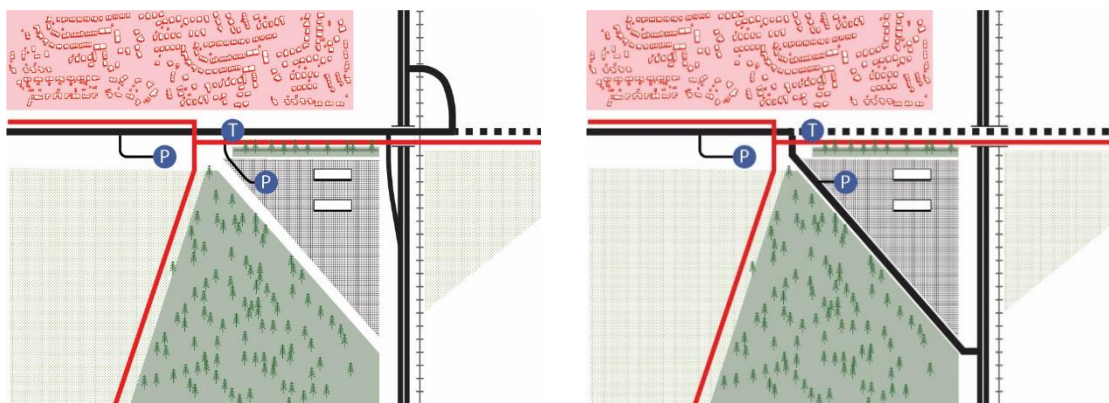
### **Interferentie (procedure) N34**

Gezien er voor deze optimalisatie een nieuw kruispunt dient te komen ter hoogte van de Kustlaan zal het niet volledig in overeenstemming zijn met de huidige plannen voor de vernieuwing van de N34. In een eventuele herziening van de plannen kan de verbinding met de toeristenparking en de fietsverbinding (F34) van de noordzijde naar zuidzijde geoptimaliseerd worden. Er wordt hiertoe de nodige afstemming tussen de betrokkenen voorzien.

### **Downgraden Kustlaan ter hoogte van Strandwijk**

Doordat de N34 Kustlaan ter hoogte van de strandwijk zuidelijk wordt afgeleid, kan de Kustlaan thv de strandwijk worden gedowngraded. De fietssnelweg – tramhalte – kruispunten... kunnen worden herschikt en heringericht in functie van comfortabele en veilige langzaamvervoersverbinding tussen Zeebrugge strand en Zeebrugge station. Dit heeft implicaties voor verdere ontwikkelingen van de Kustlaan in deze zone.

# nieuwe sluis zeebrugge



## Maximale scheiding havenverkeer en niet-haven verkeer

In de bestaande situatie wordt de N31 voor zowel havenverkeer als persoonsverkeer ontsloten via de New Yorklaan. De aantakking via de Stevinsite zorgt ervoor dat het woonweefsel van Zeebrugge een aparte oprit krijgt. Zo wordt de oprit voor niet-havenverkeer weggetrokken van de kruispunten met de New Yorklaan en de Baron de Maerelaan waar nu een menging plaats vindt met het havenverkeer. Door de extra aantakking zal het niet-havenverkeer en het havenverkeer vroeger (thv ovonde of VRI) van elkaar gescheiden worden.

## Sturen gebruik Nx voor doorgaand verkeer

Door de N34 zuidwaarts af te buigen en rechtstreeks aan te sluiten op de Nx / N31 verloopt de uitwisseling tussen deze wegenis optimaal. De Kustlaan wordt secundair aangesloten zodat doorgaand verkeer maximaal wordt afgeleid.

## Visuele buffering Stevin site naar Oudemaarspolder

De aansluiting van de N34 op de Nx en N31 begrenst met dit voorstel de Stevin site naar de Oudemaarspolder toe. De inname wordt maximaal beperkt door een compacte bundeling te maken van de waterloop en de nieuwe wegenis. Deze bundel dient mogelijks op basis van het verdere onderzoek uitgebreid met een grondlichaam / bomenrijen... zodat de optimalisatie en zo ook de hoogspanningsite visueel wordt afgeschermd. Deze landschapvisie is verder af te stemmen op het beeldkwaliteitsplan voor de Oudemaarspolder.

## Fietssnelweg langs Stevin ipv door polder

Daarnaast zal ook afstemming met het lopend onderzoek naar de ligging van de westelijke tangent van de fietssnelweg F31 worden voorzien.

## 10.7 Leefbaarheidsplan

Op basis van het geïntegreerd onderzoek wordt ruimtelijk onderzoek gedaan naar de relatie tussen het project en de omgeving. Dit betreft onder meer onderzoek naar benodigde potentiële buffers (wanden, taluds), onteigeningen en herlocalisatie van programma's.





Binnen de leefbaarheidsstudie zal de impact van deze optimalisatie mee worden onderzocht. Volgende aspecten zullen onderzocht worden:

- Impact op het huidige ruimtegebruik
- Verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid
- Hinderaspecten: geluid, luchtkwaliteit en trillingen
- Impact op diensten en voorzieningen

## 11 VERDER VERLOOP VAN HET PLANPROCES

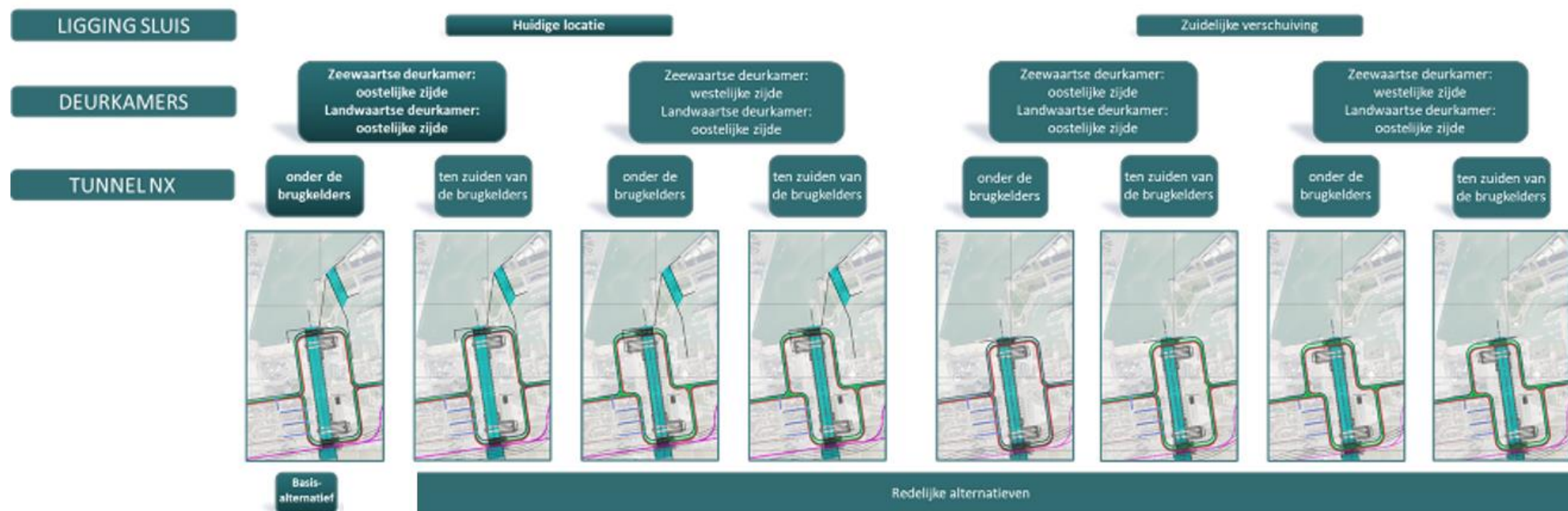
In het kader van deze tussennota worden op het vlak van inspraak dezelfde rechten toegekend als het geval was bij de projectonderzoeksnota. Dit houdt in dat de tussennota zowel voor advies zal worden voorgelegd aan de adviesinstanties als in publieksraadpleging gelegd worden voor de brede bevolking. Zoals het geval was met betrekking tot de projectonderzoeksnota worden na afloop van de adviesronde en de publieksraadpleging voor voorliggende nota (aanvullende) richtlijnen door de dienst Mer en een aanvulling bij het overwegingsdocument opgemaakt, die het kader van deze tussenstap afbakenen. Het overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de projectonderzoeksnota die daaruit voortvloeiden.

Na publicatie van het addendum aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota worden de redelijke alternatieven verder onderzocht in het geïntegreerd onderzoek en worden de verdere stappen van de procedure gevolgd (zie geactualiseerde projectonderzoeksnota, hoofdstukken 2 en 8).



## 12 BIJLAGE

### Redelijke alternatieven sluis

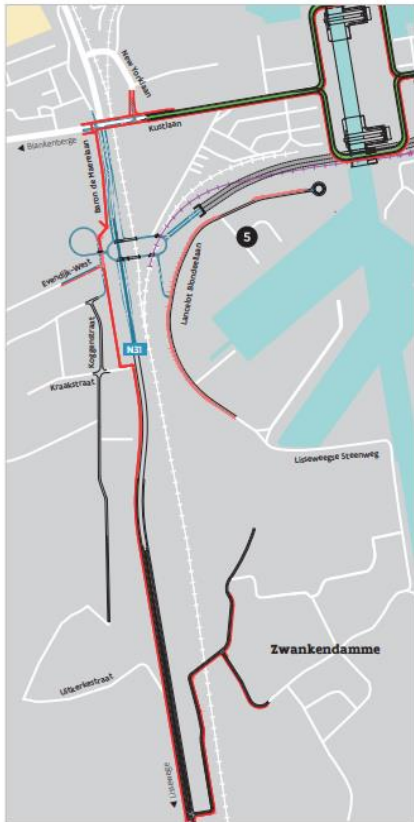


# nieuwe sluis zeebrugge

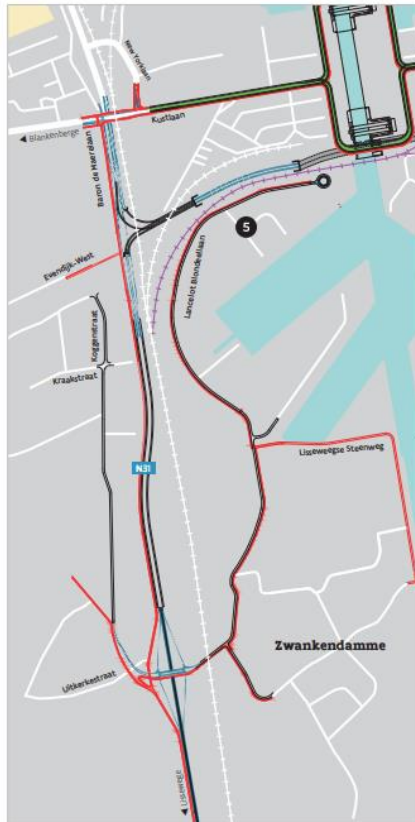


Redelijke alternatieven westelijke ontsluiting

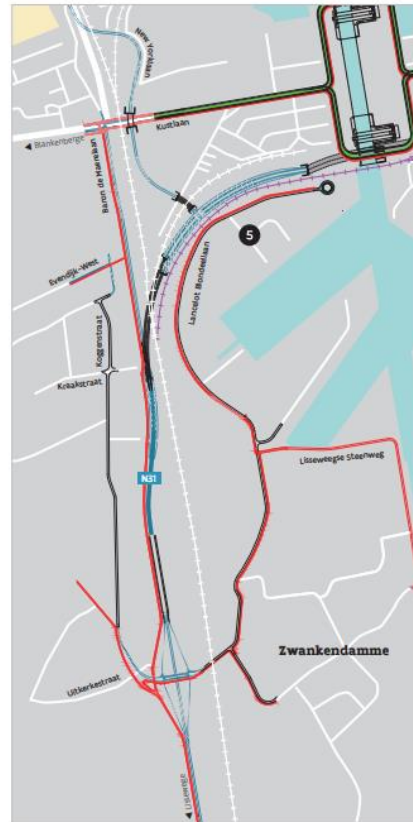
OVONDE (basisalternatief)



WISSELAAR LINKS VAN SPOOR



WISSELAAR RECHTS VAN SPOOR



N31 VOLLEDIG HERLEGD

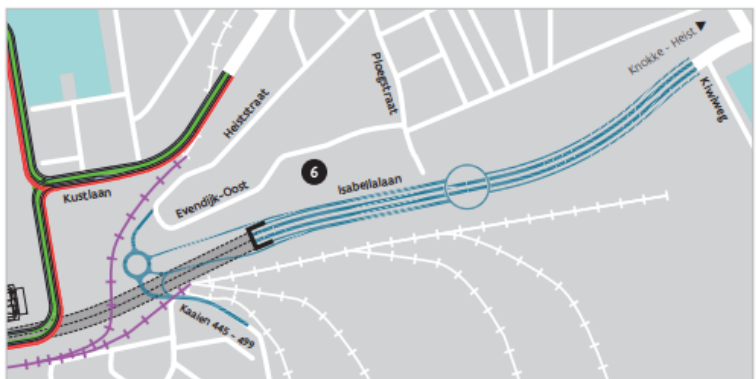


# nieuwe sluis zeebrugge

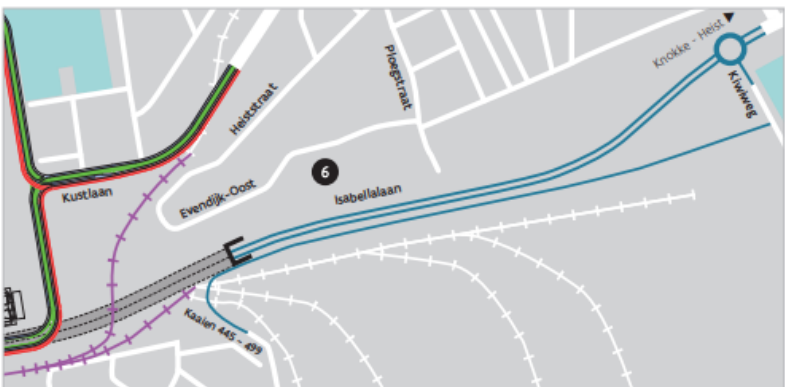


Redelijke alternatieven oostelijke ontsluiting

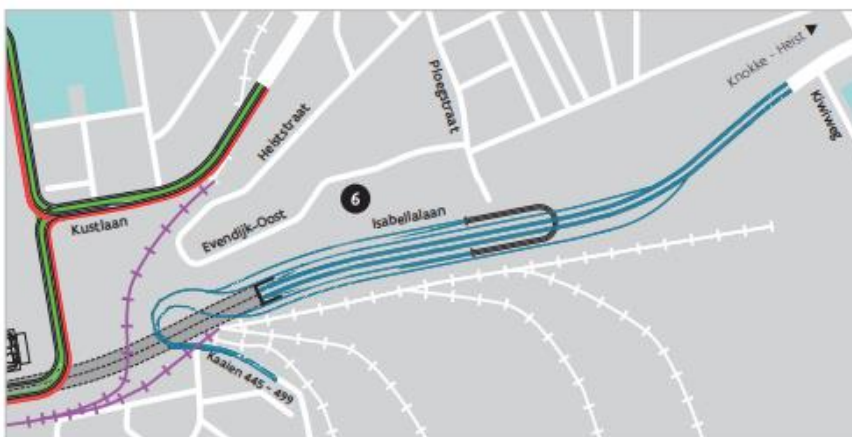
**ROTONDE PLOEGSTRAAT (basisalternatief)**



**ROTONDE KIWIWEG**



**PAPERCLIP**





## Bijlage 2: Overwegingsdocument Tussennota “Stevin”



# OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ DE RAADPLEGING VAN DE TUSSENNOTA “STEVIN”

## VAN HET COMPLEX PROJECT VERBETERING VAN DE NAUTISCHE TOEGANKELIJKHEID TOT DE (ACHTER)HAVEN VAN ZEEBRUGGE

VERSIE 1.0 – 19 JULI 2021



### Dossiergegevens

---

<b>Opdrachtgever</b>	VLAAMSE OVERHEID Departement Mobiliteit en Openbare Werken Maritieme Toegang Thonetlaan 102 bus 2 2050 Antwerpen
<b>Besteknummer</b>	MT/02258_C1_02
<b>Offertenummer</b>	10400706

### Contactpersoon en correspondentieadres

---

<b>Contactpersoon</b>	KRIS CASTELEYN M +32 495 239 744 E kris.casteleyn@arcadis.com
<b>Correspondentieadres</b>	Arcadis Belgium NV Post X Borsbeeksebrug 22 2600 Berchem www.arcadis.com



# INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	65
2	RAADPLEGING.....	65
2.1	VERLOOP.....	65
2.2	INFORMATIEVERGADERINGEN .....	66
2.3	OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN .....	66
2.3.1	Adviezen .....	66
2.3.2	Inspraakreacties.....	67
2.4	AARD VAN EN OMGAAN MET INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN .....	68
2.4.1	<i>Algemene zaken</i> .....	68
2.4.2	<i>Alternatieven / projectonderdelen</i> .....	69
2.4.3	<i>Milieudisciplines</i> .....	70
2.4.4	<i>Mobiliteit</i> .....	71
2.4.5	<i>Flankerende maatregelen (leefbaarheid)</i> .....	71
2.4.6	<i>Procedure / proces</i> .....	71
2.4.7	<i>Participatie en communicatie</i> .....	72
2.4.8	<i>Tekstuele aanpassingen</i> .....	72
2.4.9	<i>Overzicht</i> .....	72
3	Bijlagen .....	73





## 13 INLEIDING

In uitvoering van het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest een projectonderzoeksnota opgemaakt voor het complex project ‘Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge’. Dit document werd gefinaliseerd na een laatste bespreking op de taskforce van 20 mei 2020.

Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, hiermee werd de onderzoeksfase formeel opgestart. Dit complex project heeft ondertussen de onderzoeksfase volledig doorlopen en op 28 juni 2019 werd het voorkeursbesluit definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en werd de onderzoeksfase formeel afgesloten. De volgende fase in het project betreft de uitwerkingsfase. In deze fase wordt het voorkeursbesluit verder uitgewerkt tot een realiseerbaar project, wat uiteindelijk zal resulteren in een projectbesluit. Bij de start van de uitwerkingsfase werd overeenkomstig artikel 18 § 1 van het decreet complexe projecten een projectonderzoeksnota opgesteld. Deze werd na advies en inspraak aangevuld wat heeft geresulteerd in een geactualiseerde projectonderzoeksnota.

Voorliggend document is het overwegingsdocument op de tussen(tijdse) nota “Stevin” die een procedurele tussenstap vormt tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten van het geïntegreerd onderzoek en anderzijds het voorontwerp projectbesluit van de uitwerkingsfase. Deze tussennota heeft als doel, onderbouwd door de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een optimalisatie voor te stellen van reeds onderzochte alternatieven (=het redelijk alternatief “Stevin”). Het betreft een optimalisatie van de westelijke ontsluiting van het basisalternatief (= waarbij een verlaagde ovonde wordt aangelegd ter hoogte van de aansluiting Nx - N31). Omwille van de potentiële ruimtelijke impact van deze optimalisatie en het feit dat het projectgebied hierdoor uitbreidt richting de Oudemaarspolder en de Kustlaan, is deze tussennota opgemaakt. Op deze tussennota “Stevin” is er, naast de formele adviesvraag aan de adviesinstanties, ook voor geopteerd de tussennota voor te leggen aan het grote publiek. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota die daaruit desgevallend voortvloeien.

## 14 RAADPLEGING

### 14.1 VERLOOP

Tussen 18 mei (adviesinstanties, publiek vanaf 1 juni) en 2 juli 2021 kon iedereen inspraak geven op de Tussennota ‘Stevin’. De aangeschreven instanties zijn opgenomen in tabel 1.

Het publiek heeft de tussennota op volgende manieren kunnen raadplegen:

- bij de overheid die de startbeslissing heeft genomen en op haar website;
- bij de betrokken stad Brugge en op hun website;
- op de website complexe projecten ([www.complexeprojecten.be](http://www.complexeprojecten.be));
- op de projectwebsite ([www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://www.nieuwesluiszeebrugge.be));
- op de website van Team Mer, bevoegd voor milieueffectrapportage.



Reageren kon op verschillende manieren, zowel online als offline, via invulformulieren, het e-mailadres van het project en de gratis infolijn.

## 14.2 INFORMATIEVERGADERINGEN

Er werd omwille van de corona maatregelen geen publieke infomarkt gehouden.

Bij de aankondiging van en gedurende de raadpleging is eveneens een infokrantje verdeeld in Zeebrugge. Ook zijn infozuilen geplaatst met informatie over de projectonderzoeksnota voor het stationsgebouw Zeebrugge-Dorp en op het marktplein van Zeebrugge. Er zijn eveneens inloopmomenten georganiseerd bij deze infozuilen op 24, 28, 29 en 30 juni 2021 waarbij het publiek vragen kon stellen aan het aanwezige projectteam.

## 14.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

De ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierna opgelijst.

### 14.3.1 Adviezen

Overzicht van de aangeschreven adviesinstanties:

**Tabel 1: Overzicht adviesinstanties**

AANGESCHREVEN ADVIESINSTANTIE	ADVIES ONTVANGEN
Beleidsdomein Omgeving	X
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	
Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie	
Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	X
Beleidsdomein Landbouw en Visserij	X
Beleidsdomein Financiën en Begroting	
Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur – Team Vlaams Bouwmeester	
Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed	
Strategische Adviesraad MiNaraad	
MORA – Mobiliteitsraad van Vlaanderen	
SERV – Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	
SALV - Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij	



AANGESCHREVEN ADVIESINSTANTIE	ADVIES ONTVANGEN
College van burgemeester en schepenen van Brugge	X
College van burgemeester en schepenen van Knokke-Heist	
Provinciebestuur West-Vlaanderen	X
Fluxys	X
Elia	
Farys	
NMBS	
Infrabel	X
Aquafin	
MBZ	X
Oostkustpolder	X
Nieuwe Polder van Blankenberge	X
Ministerie van Defensie – Materiaalbeheersectie Infrastructuur	X

De regelgeving voorziet niet in de formele adviesvraag aan de strategische adviesraden. Er is gekozen dit wel te doen.

### 14.3.2 *Inspraakreacties*

Deze inspraakreacties werden ontvangen via de projectwebsite per e-mail of per brief. In totaal kwamen 20 inspraakreacties binnen.

Naast de bovenvermelde adviezen (11 stuks) werden in het kader van de raadpleging nog 9 inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- bedrijven: 2 (waarvan 1 cluster van bedrijven ‘wind’);
- particulieren: 4;
- belangenverenigingen: 3 (Fietzersbond Brugge, Yacht Zeebrugge en Natuurpunt).

De weinige reacties van bedrijven hebben vooral te maken met het feit dat het nieuwe alternatief beperkt kan ingrijpen op bedrijven in vergelijking met de reeds in de geactualiseerde projectonderzoeksnota opgenomen



redelijke alternatieven. Deze getroffen bedrijven worden in de trajectbegeleiding bedrijven individueel op de hoogte gebracht van de voortgang van het project.

De beperkte inspraak gekomen van burgers kan gerelateerd zijn aan het feit dat burgers (en bedrijven) wachten op een beslissing aangaande het inrichtingsalternatief.

**Tabel 2: Overzicht ontvangen inspraakreacties**

NAAM	TYPE
Denys	bedrijf
Belwind NV, Cableco BV, Northwind NV, Nobelwind NV, Northwester 2 NV	'cluster' bedrijven windsector
Diverse particulieren (al dan niet anoniem)	particulier
Fietsersbond	belangenvereniging
Vzw Yacht	belangenvereniging
Natuurpunt	belangenvereniging

#### 14.4 AARD VAN EN OMGAAN MET INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze opgesplitst in verschillende categorieën. We hebben hierbij geopteerd om de categorieën zoals gehanteerd voor advies en inspraak op de projectonderzoeksnota maximaal te behouden, ook al werden niet alle categorieën gebruikt. De reacties worden hierna per categorie besproken:

- Algemeen
- Alternatieven / projectonderdelen
- Milieudisciplines
- Mobiliteit
- Flankerende maatregelen
- Procedure / proces
- Participatie en communicatie

##### 14.4.1 Algemene zaken

Bij de inspraak zijn zaken hernomen of aangevuld over het ruimere projectgebied, met name zaken die buiten de projectcontour van het alternatief "Stevin" vallen. Deze zijn niet verder beschouwd in voorliggend overwegingsdocument. De relevante zaken zijn echter lopende binnen het geïntegreerd onderzoek en de procesvoering.



## 14.4.2 Alternatieven / projectonderdelen

De inspraakreacties kunnen worden gegroepeerd onder een volgende items:

### 1. Mate van ruimtelijke impact op site Knapen

In de reacties van zowel particulieren als Stad Brugge is vaak teruggekomen op de ruimtelijke impact op de site Knapen van het alternatief Stevin. Alle redelijke alternatieven voor de westelijke ontsluiting impacteren in kleine of grote mate de site Knapen. Dit was weergegeven in de (geactualiseerde) projectonderzoeksnota (bijlage 5).

De definitieve inplanting van de wegenis en complexen zal worden bepaald na keuze inrichtingsalternatief. Het huidige "verschuiven" van de ovonde heeft te maken met de optimalisatie naar aanleiding van het gevoerde geïntegreerd onderzoek. Te allen tijde wordt gezocht naar een minimale impact van de alternatieven op de omgeving.

De mate van ruimtelijke impact maakt verder deel uit van de afweging van de redelijke alternatieven. Maatregelen zullen worden genomen om enerzijds het verbindende karakter van de site Knapen te vrijwaren en wordt eveneens de groene ruimte die door het project van de site Knapen wordt ingenomen gelijkwaardig gecompenseerd in de potentiële ruimte die vrijkomt in het projectgebied.

### 2. Afwatering en klimaat

De aangehaalde aandachtspunten betreffen de afwatering van de door het project geïmpacteerde waterlopen. Het verdere ontwerp van de potentieel geïmpacteerde waterlopen en gebieden maakt deel uit van het definitief ontwerp van het inrichtingsalternatief met bijhorend geïntegreerd onderzoek. Dit proces zal steeds worden gevoerd met de betrokkenen na keuze van het inrichtingsalternatief (zoals het nu al wordt gevoerd met behulp van werkgroepen, bilateraal overleg,...). In de milieueffecten beoordeling wordt de betreffende potentiële impact voor alle redelijke alternatieven in de fase van afweging van de alternatieven wel al onderzocht, met name in de effectgroepen (oppervlaktewater en grondwater) en dit conform de voorgestelde methodiek in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

Er kwamen eveneens enkele vragen (inspraakreacties) hoe de impact van het klimaat zal worden meegenomen, meer in het bijzonder voor wat betreft het waterbergend vermogen Oudemaarspolder / nabij Evendijk-West. Vooreerst dient gesteld dat het project niet voorziet in maatregelen tegen veranderende klimaatomstandigheden buiten het projectgebied (bijv. extra noodgemaal voor afwatering polder, dijken voor aanpak huidig wateroverlast). Er kan echter wel rekening gehouden met een toekomstige inpasbaarheid van deze maatregelen. Voor wat betreft het projectgebied dient voor alle nieuwe verhardingen de hemelwaterverordening toegepast. Dit wil o.a. zeggen dat voor alle nieuwe verhardingen de nodige opvang/buffering (en infiltratie) voorzieningen dienen voorzien zodoende er geen bijkomende overlast wordt gegenereerd naar de omgeving. De invloed op de omliggende percelen zal hierbij worden onderzocht voor situatie met project na realisatie. Van zodra het inrichtingsalternatief is gekend zullen hiertoe bij voorontwerp en definitief ontwerp de nodige maatregelen worden uitgewerkt en ingepast in de omgeving, dit in overleg met de betrokkenen.

### 3. Inpassen lopende visies en studies



Er kwamen twee belangrijke aandachtspunten voor wat betreft lopende visievorming en studies naar voren: de fietssnelwegen F31 en F34 en de “Randparking” ter hoogte van de Kustlaan. De vraag hierbij was met deze studies voldoende rekening te houden, waar deze worden geïmpacteerd de nodige overleggen met betrokken op te starten en te kijken of deze projecten toch al voortgang kunnen hebben in afwachting van realisatie van het complex project.

In het geval het gekozen inrichtingsalternatief (Stevin of een ander alternatief) impact heeft zal dit maximaal worden ingepast in de plannen zoals deze vandaag zijn gekend en/of zal een gedragen oplossing worden uitgewerkt (vb. inname voorziene parkeerplaatsen randparking). Dit zal gebeuren in overleg met de betrokken stakeholders. De vragen om betrokkenheid bij verdere uitwerking van projectonderdelen is steeds verankerd in het proces (werkgroepen, ontwerptafels of bilateraal overleg).

Bij de verdere ontwikkeling van het inrichtingsalternatief wordt eveneens de integrale aanpak gehanteerd. Het instrument ontwerp onderzoek is hierbij van belang, dit met aandacht voor ruimte-efficiëntie en ruimtelijke kwaliteit van de oplossingen.

Het is echter niet de bedoeling dat het project aanleiding is om voorgaande afspraken opnieuw in vraag te stellen (bijv. inrichting Kustlaan).

#### 4. **Bouwtechnisch**

Verschillende van bovenvermelde zullen hun weerslag krijgen in de bouwtechnische uitwerkingen van het inrichtingsalternatief.

Aanvullend vroeg men ook bijzondere aandacht voor nutsleidingen en de afwateringsconstructie onder bypass transportzone. Dit zal in de fase na keuze van het inrichtingsalternatief verder worden onderzocht. Onderzoek naar de ligging (en verplaatsingsmogelijkheden van) nutsleidingen is lopende. Hierbij is met de betrokkenen reeds overleg gevoerd (of staat ingepland).

Verder betreffen de reacties adviezen over bouwtechnische randvoorwaarden bij het ontwerp (o.a. overwegen, ...).

##### 14.4.3 *Milieudisciplines*

Een terugkerende vraag/inspraak bij de milieustudies ging vooral over verduidelijkingen omtrent wat werd (zal worden) beschouwd in het geïntegreerd onderzoek binnen:

- de afwatering van het projectgebied (MER discipline oppervlaktewater, discipline klimaat, ontwerp). Aandacht ging daar om afwatering Lisseweegse Vaart, Sint-Jans ader, Oudemaarspolder,...
- de woningen Evendijk-West: specifiek de vraag omtrent de impact van lucht, geluid, wateroverlast (en veranderend klimaat).

De reden waarom de inspraak is gekomen is te wijten aan het feit dat in de tussennota niet alle onderzoeksmethodieken voor de betreffende disciplines zijn hernomen maar enkel werd verwezen naar de geactualiseerde projectonderzoeksnota. Op basis van deze kan worden gesteld dat de inspraakreacties hiermee zijn afgedekt naar studiegebied, onderzoeksmethodiek en effectbeoordelingen.



#### 14.4.4 Mobiliteit

Een goede en veilige afwikkeling van alle modi is en blijft een uitgangspunt, projectdoelstelling, net als de bereikbaarheid tijdens en na de werken. Dit blijft gegarandeerd voor elk van de alternatieven.

Inspraakreacties die werden aangehaald of hernomen gingen specifiek over:

- Bypass transportzone: is deze werkelijk noodzakelijk ? zal dit niet nog meer impact genereren op de doortocht Lissewege ? Deze zaken maken deel uit van het onderzoek (aanzuigeffect, afwegingen file ovonde, impact lucht en geluid,...);
- de vraag voor veilige spoor overwegen;
- een integrale afstemming tussen het project en de visies F31 en F34 die vandaag op tafel liggen (zie boven). Dit zal uiteraard gebeuren van zodra het inrichtingsalternatief is gekend;
- het onderzoek naar uitzonderlijk transport > 5,5 m hoogte dat moet worden gevoerd. Dit is reeds afgesproken (en deels onderzocht) en worden afgewerkt van zodra het inrichtingsalternatief is gekozen.

De reacties over mobiliteit gaan dus vooral in op het ontwerp: veiligheid, toekomstig bestendigheid (waarmee wordt rekening gehouden) en leefbaarheid voor Zeebrugge (bereikbaarheid, hinder,...). In de werkgroepen mobiliteit en andere is (en zal) dieper ingegaan (worden) op de (ontwerp)randvoorwaarden.

#### 14.4.5 Flankerende maatregelen (leefbaarheid)

Veel van de inspraken gaan over de flankerende maatregelen die zullen worden getroffen. In deze fase van het project zijn deze nog niet gekend (denk aan milderende maatregelen voor lucht en geluid, finale ruimtename, toegankelijkheid percelen, compensaties, ...). Dit zal in de loop van het proces en geïntegreerd onderzoek duidelijker worden. Hieronder volgende inspraakreacties die hierop betrekking hebben:

- Het onderscheid tussen projectgebonden versus niet-projectgebonden blijft een moeilijkheid. Het heeft te maken met de wensen van betrokkenen maar ook met de stand van zaken van de keuze tot één inrichtingsalternatief. Hierdoor zijn enerzijds niet alle mogelijkheden al duidelijk en anderzijds welke keuzes bij wie komen te liggen nog niet uitgeklaard.  
Het gaat om bijvoorbeeld
  - upgraden/inrichting Kustlaan (N34): zones die buiten projectgebied vallen
  - zaken die spelen nabij Evendijk West : hoe zal dit verkeerskundig worden aangepakt (knip van de weg), wie doet wat met de bestaande wateroverlast ?
  - kan de oude hoeve aan Evendijk-West/Stevinweg ook worden afgebroken ?
- In het licht van deze flankerende maatregelen wordt ook expliciet de vraag gesteld tot compensatie. Dit gaat om ruimtelijk compensatie (gronden) maar ook financiële compensatie (vb. voor ruimte inname Knapen, Oudemaaerspolder). Het uitgangspunt voor het project is dat deze ruimtelijke impact van het project ook maximaal binnen het project wordt gecompenseerd.
- Verder is er blijvende aandacht gevraagd voor de (veilige) bereikbaarheid en de verbondenheid van de wijken. Dit wordt onderzocht in de mobiliteitsstudie en de leefbaarheidsstudie.

#### 14.4.6 Procedure / proces

In de inspraakreacties kunnen een 3-tal zaken worden onderscheiden voor wat procesvoering en te volgen procedures:

- Planologisch:



- het betreft de vraag om voldoende aandacht te besteden aan afstemming met lopende initiatieven (randparking – F34; F31) en visies in het gebied
- verwijzing naar het bestaan van een “dading Knapen”, tussen Stad Brugge en Elia Algemeen kan worden gesteld dat alle bestemmingswijzigingen tgv het project zullen worden opgenomen in het projectbesluit (waarin bijhorend RUP voor het project) en vrij beschikbare documenten worden meegenomen in het proces/procedure.
- Integratie afspraken:  
In kader van processen die reeds lopen en waar het alternatief Stevin bijkomend gaat op ingrijpen wordt door de verschillende betrokken gevraagd dat de betrokkenheid wordt gegarandeerd. De afstemming wordt verdergezet en/of uitgebreid met ‘nieuwe’ betrokkenen indien nodig.
- Door het interfereren en linken met deze processen bestaat de ongerustheid dat alles aanzienlijk zal worden vertraagd, zowel de lopende processen als het project zelf. Daartoe zal een overzichtelijke planning worden opgesteld voor deze processen (en het project) voor de periode na keuze inrichtingsalternatief.

#### *14.4.7 Participatie en communicatie*

De communicatie tussen projecten in de omgeving kan beter op elkaar worden afgestemd (bijv. communicatie tussennota net na opening site Knapen). Hiertoe zal in de werkgroep communicatie deze afstemming met projecten uit de omgeving als agendapunt blijvend worden opgenomen.

Zoals hierboven aangegeven zal de betrokkenheid van de relevante stakeholders verder worden gegarandeerd.

#### *14.4.8 Tekstuele aanpassingen*

Er zijn geen reacties en/of adviezen suggereren tekstuele aanpassingen.

#### *14.4.9 Overzicht*

Een overzicht van de inspraakreacties en adviezen is terug te vinden in de tabel in bijlage.





## **15 BIJLAGEN**

Bijlage 3: Overzicht inspraakreacties



Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in nactualiseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugerende maatregelen (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie	
<a href="#">TN_M006</a>	14/06/2021	Fluxys	<p>We verwijzen naar uw bericht van 18 mei 2021 waarin een tussennota wordt voorgelegd voor formeel advies. De nota omschrijft een optimalisatie van een alternatief voor het aansluiten van de N31 en de Nx op de Kustlaan, met deze optimalisatie wordt het projectgebied uitgebreid in de richting van de Oudemarspolder. De tussennota beschrijft een aftakking op de ovonde ter hoogte van de Evendijk-West die schuin langs de site Stevin zal aansluiten op de Kustlaan. Bijkomend wordt vermelding gemaakt van het ontwerp van de fietsnelweg, diverse fietspaden en de piekseizoenparking. In de uitbreiding van de projectzone bevinden zich geen nieuwe aardgasvervoersinstallaties die in het beheer van Fluxys Belgium zijn en die in vorige adviezen nog niet benoemd werden.</p> <p>Echter wijzen we op de aanwezigheid van de toegangsweg naar de afsluiterpost van Interconnector UK, onder beheer van onze onderneming. Deze sluit nu aan op de toegangsweg naar de site Stevin langs de Kustlaan en zal bij de realisatie van de nieuwe verbinding gekruist worden ter hoogte van de Graaf Jansader. De Fietssnelweg F34, waarvan een gewestelijk RUP in opmaak is, komt in de ontwerpfiguur in deze nota op de toegangsweg naar de afsluiterpost te liggen. Met het oog op de veilige uitbating van deze afsluiterpost betreft dit een afgesloten toegangsweg, enkel de aangelanden en de beheerders van de post beschikken over een sleutel om toegang te verschaffen. We vragen op bij de opmaak van de ontwerpplannen van dit alternatief rekening te houden met de aanwezigheid van de toegangsweg naar de Interconnector afsluiterpost en deze site steeds bereikbaar te houden. Uit veiligheidsoverwegingen vragen we tevens de toegangsweg afsluitbaar te kunnen maken. Gezien het industrieel karakter van de site dient de toegangsweg berijdbaar te zijn met zwaar verkeer in kader van herstelling- en onderhoudswerken. Voor de oplijsting van onze betrokken installaties bij eerder geformuleerde ontwerpalternatieven verwijzen we naar ons schrijven</p> <p>Allereerst wil ik benadrukken dat ik de plannen met betrekking tot Zeebrugge heel interessant en knap vind. Er wordt nagedacht over vernieuwing, verkeersdrukte, groen, ... TOP! Als bewoner van Evendijk-West wou ik echter willen vragen om toch zeker tijdig te communiceren en rekening te houden met volgende aspecten:</p> <p>1/de leefbaarheid tijdens de werken. Wat gaat dit doen voor toegang naar onze woningen? Vuil, hinder, stof, lawaai, ... Tijdens de boringen op het strand enkele jaren geleden, 'dansten' onze huizen. Dat kan voor schade zoals scheuren zorgen.</p> <p>2/Wat met het water? De woningen liggen tussen twee waterlopen. Deze vooraan is zelfs vrij breed maar geeft ook op zeer regelmatige basis wateroverlast. Als de ovonde (dewelke ik een knap initiatief vind) er komt, is dit heel wat extra beton aka waterondoorlatend. Waar moet het water heen? Liefst niet in onze woningen!! Is er rekening gehouden met spaarbekkens of andere mogelijkheden om het water op te vangen?</p> <p>3/Transportzone zal moeten inrijden via wat nu 'het bruggetje' is. Komen er geluidsschermen?</p> <p>4/Wat met de straat zelf? Is deze mee opgenomen in het plan?</p> <p>Als het mag/kan/mogelijk is, zou ik heel graag eens een maquette zien ☺ Hopelijk kan Zeebrugge nog mooier worden zonder dat wij teveel moeten (in)boeten.</p>	<p>We verwijzen naar uw bericht van 18 mei 2021 waarin een tussennota wordt voorgelegd voor formeel advies. De nota omschrijft een optimalisatie van een alternatief voor het aansluiten van de N31 en de Nx op de Kustlaan, met deze optimalisatie wordt het projectgebied uitgebreid in de richting van de Oudemarspolder. De tussennota beschrijft een aftakking op de ovonde ter hoogte van de Evendijk-West die schuin langs de site Stevin zal aansluiten op de Kustlaan. Bijkomend wordt vermelding gemaakt van het ontwerp van de fietsnelweg, diverse fietspaden en de piekseizoenparking. In de uitbreiding van de projectzone bevinden zich geen nieuwe aardgasvervoersinstallaties die in het beheer van Fluxys Belgium zijn en die in vorige adviezen nog niet benoemd werden.</p> <p>Echter wijzen we op de aanwezigheid van de toegangsweg naar de afsluiterpost van Interconnector UK, onder beheer van onze onderneming. Deze sluit nu aan op de toegangsweg naar de site Stevin langs de Kustlaan en zal bij de realisatie van de nieuwe verbinding gekruist worden ter hoogte van de Graaf Jansader. De Fietssnelweg F34, waarvan een gewestelijk RUP in opmaak is, komt in de ontwerpfiguur in deze nota op de toegangsweg naar de afsluiterpost te liggen. Met het oog op de veilige uitbating van deze afsluiterpost betreft dit een afgesloten toegangsweg, enkel de aangelanden en de beheerders van de post beschikken over een sleutel om toegang te verschaffen. We vragen op bij de opmaak van de ontwerpplannen van dit alternatief rekening te houden met de aanwezigheid van de toegangsweg naar de Interconnector afsluiterpost en deze site steeds bereikbaar te houden. Uit veiligheidsoverwegingen vragen we tevens de toegangsweg afsluitbaar te kunnen maken. Gezien het industrieel karakter van de site dient de toegangsweg berijdbaar te zijn met zwaar verkeer in kader van herstelling- en onderhoudswerken. Voor de oplijsting van onze betrokken installaties bij eerder geformuleerde ontwerpalternatieven verwijzen we naar ons schrijven</p> <p>Allereerst wil ik benadrukken dat ik de plannen met betrekking tot Zeebrugge heel interessant en knap vind. Er wordt nagedacht over vernieuwing, verkeersdrukte, groen, ... TOP! Als bewoner van Evendijk-West wou ik echter willen vragen om toch zeker tijdig te communiceren en rekening te houden met volgende aspecten:</p> <p>1/de leefbaarheid tijdens de werken. Wat gaat dit doen voor toegang naar onze woningen? Vuil, hinder, stof, lawaai, ... Tijdens de boringen op het strand enkele jaren geleden, 'dansten' onze huizen. Dat kan voor schade zoals scheuren zorgen.</p> <p>2/Wat met het water? De woningen liggen tussen twee waterlopen. Deze vooraan is zelfs vrij breed maar geeft ook op zeer regelmatige basis wateroverlast. Als de ovonde (dewelke ik een knap initiatief vind) er komt, is dit heel wat extra beton aka waterondoorlatend. Waar moet het water heen? Liefst niet in onze woningen!! Is er rekening gehouden met spaarbekkens of andere mogelijkheden om het water op te vangen?</p> <p>3/Transportzone zal moeten inrijden via wat nu 'het bruggetje' is. Komen er geluidsschermen?</p> <p>4/Wat met de straat zelf? Is deze mee opgenomen in het plan?</p> <p>Als het mag/kan/mogelijk is, zou ik heel graag eens een maquette zien ☺ Hopelijk kan Zeebrugge nog mooier worden zonder dat wij teveel moeten (in)boeten.</p>	Mobiliteit									
<a href="#">TN_M007</a>	14/06/2021	Burger	<p>1/de leefbaarheid tijdens de werken. Wat gaat dit doen voor toegang naar onze woningen? Vuil, hinder, stof, lawaai, ... Tijdens de boringen op het strand enkele jaren geleden, 'dansten' onze huizen. Dat kan voor schade zoals scheuren zorgen.</p> <p>2/Wat met het water? De woningen liggen tussen twee waterlopen. Deze vooraan is zelfs vrij breed maar geeft ook op zeer regelmatige basis wateroverlast. Als de ovonde (dewelke ik een knap initiatief vind) er komt, is dit heel wat extra beton aka waterondoorlatend. Waar moet het water heen? Liefst niet in onze woningen!! Is er rekening gehouden met spaarbekkens of andere mogelijkheden om het water op te vangen?</p> <p>3/Transportzone zal moeten inrijden via wat nu 'het bruggetje' is. Komen er geluidsschermen?</p> <p>4/Wat met de straat zelf? Is deze mee opgenomen in het plan?</p> <p>Als het mag/kan/mogelijk is, zou ik heel graag eens een maquette zien ☺ Hopelijk kan Zeebrugge nog mooier worden zonder dat wij teveel moeten (in)boeten.</p>	<p>1/de leefbaarheid tijdens de werken. Wat gaat dit doen voor toegang naar onze woningen? Vuil, hinder, stof, lawaai, ... Tijdens de boringen op het strand enkele jaren geleden, 'dansten' onze huizen. Dat kan voor schade zoals scheuren zorgen.</p> <p>2/Wat met het water? De woningen liggen tussen twee waterlopen. Deze vooraan is zelfs vrij breed maar geeft ook op zeer regelmatige basis wateroverlast. Als de ovonde (dewelke ik een knap initiatief vind) er komt, is dit heel wat extra beton aka waterondoorlatend. Waar moet het water heen? Liefst niet in onze woningen!! Is er rekening gehouden met spaarbekkens of andere mogelijkheden om het water op te vangen?</p> <p>3/Transportzone zal moeten inrijden via wat nu 'het bruggetje' is. Komen er geluidsschermen?</p> <p>4/Wat met de straat zelf? Is deze mee opgenomen in het plan?</p> <p>Als het mag/kan/mogelijk is, zou ik heel graag eens een maquette zien ☺ Hopelijk kan Zeebrugge nog mooier worden zonder dat wij teveel moeten (in)boeten.</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X		X		X			

Adviestnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in nactualiseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugeregule (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie	
<a href="#">TN_M008.001</a>	15/06/2021	Fietsersbond	<p>Beste, De ontsluiting van de Ovonde van en naar de N34 via een schuine doorsteek langs de site Stevin heeft zo'n positieve invloed, dat dit alternatief zeker alle kansen verdient. Door deze nieuwe verbinding wordt het vrachtverkeer tussen Blankenberge en Knokke, zonder grote omléidingen, omgeleid langs de NX. Hierdoor wordt Zeebrugge, ondanks de nieuwe zeesluis in het midden van het dorp ... terug een beetje leefbaarder. In dit nieuwe ontwerp wordt de New-Yorklaan afgesloten van de N34, enkel uitzonderlijk verkeer kan hier op vraag nog gebruik van maken.</p> <p>1/ Dit wil ook zeggen dat de afgesproken herinrichting van de N34 volledig herbekeken moet worden : Heel de N34 kan omgevormd worden tot 2 x 1 baanvak, ipv de huidige 2 x 2. Van Blankenberge tot de nieuwe zeesluis wordt de N34 2 x 1 ten zuiden van de tram. Als Fietsersbond stellen wij voor : Ten oosten van de N31 kan de tramlijn één baanvak, +/- 3,4m, naar het noorden verschuiven. Het dwarsprofiel zou dan kunnen worden, van noord naar zuid: brede promenade, [@ [Reacties en adviezen]] breed dubbelrichtingsfietspad, bomenrij, trambedding, 2 x 1 N34 baanvakken, bomenrij, F34-fietsnelweg, breed voetpad. Het kruispunt Baron de Maerelaan blijft, voor ons, een ontsluiting van de strandwijk naar de N34, zowel voor auto's als fietsers. Ten westen van de N31 : Het dwarsprofiel zou dan kunnen worden, van noord naar zuid : brede promenade , brede fietsstraat, met uitgang voor auto's langs de Sint-Christianastraat (ingang : Londenstraat en Baron de Maerelaan), groen, trambedding, 2 x 1 N34, baanvakken, haag, F34-1. De tussennota blijkt de ideale oplossing voor het vrachtverkeer te zijn. Het geeft meer ruimte om de N34 te downsize. Echt te downsize : tussen de N31 en de nieuwe zeesluis kan de tram zelfs een paar meters noordelijk opschuiven.</p> <p>2/ Maar de Westelijke tangent van de F31 komt er bekaaid vanaf. Stad Brugge spreekt van een beperkte omrijfactor. Dit is volgens ons niet zo. Het uiteindelijk doel van de Westelijke Tangent is, buiten het strand : de voorhaven. Die bereikt men niet door omwegen en zeker niet om halverwege de Londenstraat toe te komen. Zeker als men beseft dat de fietstunnel onder de N34 richting Blankenberge gaat. Dwt dat iedereen het oude kruispunt N34-N31 zal opzoeken. Zie F31-Stevin.jpg</p> <p>3/ Daarom voortschrijdend inzicht : Waarom geen fietsverbinding langs de N31 ? zie F31-N31.jpg Dit is eenvoudiger dan men denkt indien men bedenkt dat de Ovonde, niveau -1 is en de nieuwe Stevin-verbinding met een brug te overschrijden is. Deze oplossing komt niet aan de Oudemarspolder/ blikbaar volgt</p>	<p>Beste, De ontsluiting van de Ovonde van en naar de N34 via een schuine doorsteek langs de site Stevin heeft zo'n positieve invloed, dat dit alternatief zeker alle kansen verdient. Door deze nieuwe verbinding wordt het vrachtverkeer tussen Blankenberge en Knokke, zonder grote omléidingen, omgeleid langs de NX. Hierdoor wordt Zeebrugge, ondanks de nieuwe zeesluis in het midden van het dorp ... terug een beetje leefbaarder. In dit nieuwe ontwerp wordt de New-Yorklaan afgesloten van de N34, enkel uitzonderlijk verkeer kan hier op vraag nog gebruik van maken.</p> <p>1/ Dit wil ook zeggen dat de afgesproken herinrichting van de N34 volledig herbekeken moet worden : Heel de N34 kan omgevormd worden tot 2 x 1 baanvak, ipv de huidige 2 x 2. Van Blankenberge tot de nieuwe zeesluis wordt de N34 2 x 1 ten zuiden van de tram. Als Fietsersbond stellen wij voor : Ten oosten van de N31 kan de tramlijn één baanvak, +/- 3,4m, naar het noorden verschuiven. Het dwarsprofiel zou dan kunnen worden, van noord naar zuid: brede promenade, [@ [Reacties en adviezen]] breed dubbelrichtingsfietspad, bomenrij, trambedding, 2 x 1 N34 baanvakken, bomenrij, F34-fietsnelweg, breed voetpad. Het kruispunt Baron de Maerelaan blijft, voor ons, een ontsluiting van de strandwijk naar de N34, zowel voor auto's als fietsers. Ten westen van de N31 : Het dwarsprofiel zou dan kunnen worden, van noord naar zuid : brede promenade , brede fietsstraat, met uitgang voor auto's langs de Sint-Christianastraat (ingang : Londenstraat en Baron de Maerelaan), groen, trambedding, 2 x 1 N34, baanvakken, haag, F34-1. De tussennota blijkt de ideale oplossing voor het vrachtverkeer te zijn. Het geeft meer ruimte om de N34 te downsize. Echt te downsize : tussen de N31 en de nieuwe zeesluis kan de tram zelfs een paar meters noordelijk opschuiven.</p> <p>2/ Maar de Westelijke tangent van de F31 komt er bekaaid vanaf. Stad Brugge spreekt van een beperkte omrijfactor. Dit is volgens ons niet zo. Het uiteindelijk doel van de Westelijke Tangent is, buiten het strand : de voorhaven. Die bereikt men niet door omwegen en zeker niet om halverwege de Londenstraat toe te komen. Zeker als men beseft dat de fietstunnel onder de N34 richting Blankenberge gaat. Dwt dat iedereen het oude kruispunt N34-N31 zal opzoeken. Zie F31-Stevin.jpg</p> <p>3/ Daarom voortschrijdend inzicht : Waarom geen fietsverbinding langs de N31 ? zie F31-N31.jpg Dit is eenvoudiger dan men denkt indien men bedenkt dat de Ovonde, niveau -1 is en de nieuwe Stevin-verbinding met een brug te overschrijden is. Deze oplossing komt niet aan de Oudemarspolder/ blikbaar volgt</p>	Mobiliteit		X					X		
<a href="#">TN_M008.002</a>	10/07/2021	Fietsersbond	<p>1/ bij de uitwerking een bredere landschappelijke en ecologische visie meegenomen en geïmplementeerd wordt. We wijzen hierbij op diverse beleidsopties voor dit poldergebied zoals Ruimtelijk Structuurplan Brugge (prioritair ontwikkeling tot natuurgebied), het recent opgezette Landinrichtingsproject en de aankopen die Natuurpunt hier met het oog op natuurherstel en -ontwikkeling reeds gedaan heeft. Concreet dragen we hierbij volgende punten aan: -Een gedegen groenbuffer tussen de autoweg en de Oudemarspolder is noodzakelijk. De breedte van de bufferzone die op het gewestplan voorzien is voor een wegtracé in dit poldergebied is als norm te nemen, nl. 30m. Daarmee wordt post factum ook de site Stevin landschappelijk afdoende gebufferd. De inrichting van deze groenbuffer is af te stemmen op de aanwezigheid van de onder- en bovengrondse leidingen. -Het fietspad wordt aan de westrand (=polderzijde) van deze groenbuffer gesitueerd zodat het in elk opzicht afgescheiden ligt van de autoweg. De omgelegde graaf Jansader volgt aan de polderzijde. -Een eindweegs vanaf de aanzet aan de Kustlaan wordt het fietspad naar het poldergebied afgebogen (rode streepjeslijn op onderstaand plan), doch wel steeds relatief in de rand gedrukt. Het komt uit op de Ewendijk-west tegenover de geplande fietsweg rond de transportzone. -Hierbij ontstaan enige 'overhoeken' waar ook de noodzakelijke landschappelijke buffering van de noordzijde van de transportzone</p>	<p>1/ bij de uitwerking een bredere landschappelijke en ecologische visie meegenomen en geïmplementeerd wordt. We wijzen hierbij op diverse beleidsopties voor dit poldergebied zoals Ruimtelijk Structuurplan Brugge (prioritair ontwikkeling tot natuurgebied), het recent opgezette Landinrichtingsproject en de aankopen die Natuurpunt hier met het oog op natuurherstel en -ontwikkeling reeds gedaan heeft. Concreet dragen we hierbij volgende punten aan: -Een gedegen groenbuffer tussen de autoweg en de Oudemarspolder is noodzakelijk. De breedte van de bufferzone die op het gewestplan voorzien is voor een wegtracé in dit poldergebied is als norm te nemen, nl. 30m. Daarmee wordt post factum ook de site Stevin landschappelijk afdoende gebufferd. De inrichting van deze groenbuffer is af te stemmen op de aanwezigheid van de onder- en bovengrondse leidingen. -Het fietspad wordt aan de westrand (=polderzijde) van deze groenbuffer gesitueerd zodat het in elk opzicht afgescheiden ligt van de autoweg. De omgelegde graaf Jansader volgt aan de polderzijde. -Een eindweegs vanaf de aanzet aan de Kustlaan wordt het fietspad naar het poldergebied afgebogen (rode streepjeslijn op onderstaand plan), doch wel steeds relatief in de rand gedrukt. Het komt uit op de Ewendijk-west tegenover de geplande fietsweg rond de transportzone. -Hierbij ontstaan enige 'overhoeken' waar ook de noodzakelijke landschappelijke buffering van de noordzijde van de transportzone</p>	Mobiliteit		X			X			X	
<a href="#">TN_M010</a>	20/06/2021	Natuurpunt	<p>Een verbinding tussen de N34 en de ovonde thv de N31 langsheen de site Stevin is verkeers technisch inderdaad aanzienlijk beter dan wat eerder voorlag. Deze verbinding heeft wel een aanzienlijke impact op de natuur- en landschapskwaliteit van de direct aanpalende Oudemarspolder. Het feit dat een deel van het voorgestelde wegtracé in een geleidelijke uitgraving komt, doet daar weinig van af. Natuurpunt kan het alternatieve wegtracé positief beoordelen indien</p> <p>1/ bij de uitwerking een bredere landschappelijke en ecologische visie meegenomen en geïmplementeerd wordt. We wijzen hierbij op diverse beleidsopties voor dit poldergebied zoals Ruimtelijk Structuurplan Brugge (prioritair ontwikkeling tot natuurgebied), het recent opgezette Landinrichtingsproject en de aankopen die Natuurpunt hier met het oog op natuurherstel en -ontwikkeling reeds gedaan heeft. Concreet dragen we hierbij volgende punten aan: -Een gedegen groenbuffer tussen de autoweg en de Oudemarspolder is noodzakelijk. De breedte van de bufferzone die op het gewestplan voorzien is voor een wegtracé in dit poldergebied is als norm te nemen, nl. 30m. Daarmee wordt post factum ook de site Stevin landschappelijk afdoende gebufferd. De inrichting van deze groenbuffer is af te stemmen op de aanwezigheid van de onder- en bovengrondse leidingen. -Het fietspad wordt aan de westrand (=polderzijde) van deze groenbuffer gesitueerd zodat het in elk opzicht afgescheiden ligt van de autoweg. De omgelegde graaf Jansader volgt aan de polderzijde. -Een eindweegs vanaf de aanzet aan de Kustlaan wordt het fietspad naar het poldergebied afgebogen (rode streepjeslijn op onderstaand plan), doch wel steeds relatief in de rand gedrukt. Het komt uit op de Ewendijk-west tegenover de geplande fietsweg rond de transportzone. -Hierbij ontstaan enige 'overhoeken' waar ook de noodzakelijke landschappelijke buffering van de noordzijde van de transportzone</p>	<p>Een verbinding tussen de N34 en de ovonde thv de N31 langsheen de site Stevin is verkeers technisch inderdaad aanzienlijk beter dan wat eerder voorlag. Deze verbinding heeft wel een aanzienlijke impact op de natuur- en landschapskwaliteit van de direct aanpalende Oudemarspolder. Het feit dat een deel van het voorgestelde wegtracé in een geleidelijke uitgraving komt, doet daar weinig van af. Natuurpunt kan het alternatieve wegtracé positief beoordelen indien</p> <p>1/ bij de uitwerking een bredere landschappelijke en ecologische visie meegenomen en geïmplementeerd wordt. We wijzen hierbij op diverse beleidsopties voor dit poldergebied zoals Ruimtelijk Structuurplan Brugge (prioritair ontwikkeling tot natuurgebied), het recent opgezette Landinrichtingsproject en de aankopen die Natuurpunt hier met het oog op natuurherstel en -ontwikkeling reeds gedaan heeft. Concreet dragen we hierbij volgende punten aan: -Een gedegen groenbuffer tussen de autoweg en de Oudemarspolder is noodzakelijk. De breedte van de bufferzone die op het gewestplan voorzien is voor een wegtracé in dit poldergebied is als norm te nemen, nl. 30m. Daarmee wordt post factum ook de site Stevin landschappelijk afdoende gebufferd. De inrichting van deze groenbuffer is af te stemmen op de aanwezigheid van de onder- en bovengrondse leidingen. -Het fietspad wordt aan de westrand (=polderzijde) van deze groenbuffer gesitueerd zodat het in elk opzicht afgescheiden ligt van de autoweg. De omgelegde graaf Jansader volgt aan de polderzijde. -Een eindweegs vanaf de aanzet aan de Kustlaan wordt het fietspad naar het poldergebied afgebogen (rode streepjeslijn op onderstaand plan), doch wel steeds relatief in de rand gedrukt. Het komt uit op de Ewendijk-west tegenover de geplande fietsweg rond de transportzone. -Hierbij ontstaan enige 'overhoeken' waar ook de noodzakelijke landschappelijke buffering van de noordzijde van de transportzone</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X		X		X

Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in gactualiseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugerende maatregelen (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
<a href="#">TN_M011</a>	21/06/2021	Burger	<p>Als verontruste bewoner heb ik uw schrijven gelezen.</p> <p>De website leert mij dat jullie doodleuk de ovonde verschuiven middenin de site Knaepen. Deze site Knaepen is voorzien als park voor de Zeebruggenaar. Ik begrijp jullie communicatie niet heel goed.</p> <p>Jullie maken een gactualiseerde onderzoeksnota en dan gaan jullie doodleuk een alternatief eruit lichten en dan beginnen schuiven met de locatie. Dit komt heel vreemd over. Zijn jullie bewust verwarring aan het zaaien???</p> <p>Tot slot meende ik dat een dading een rechtsgeldige afspraak is tussen 2 partijen. Is toch onlangs in het nieuws gekomen met het Pfos dossier???</p> <p>De site Knaepen heeft als eindbestemming "park", niet meer of niet minder.</p> <p>Belachelijk dat dit niet is opgenomen in jullie dossier...</p> <p>De projectleider heeft hier duidelijk gebulderd, al of niet bewust.</p> <p>Ik vermoed dat dit een aandachtspunt zal zijn om bij het dossier te voegen voor de volgende zitting van de RvS.</p>	<p>Als verontruste bewoner heb ik uw schrijven gelezen.</p> <p>De website leert mij dat jullie doodleuk de ovonde verschuiven middenin de site Knaepen. Deze site Knaepen is voorzien als park voor de Zeebruggenaar. Ik begrijp jullie communicatie niet heel goed.</p> <p>Jullie maken een gactualiseerde onderzoeksnota en dan gaan jullie doodleuk een alternatief eruit lichten en dan beginnen schuiven met de locatie. Dit komt heel vreemd over. Zijn jullie bewust verwarring aan het zaaien???</p> <p>Tot slot meende ik dat een dading een rechtsgeldige afspraak is tussen 2 partijen. Is toch onlangs in het nieuws gekomen met het Pfos dossier???</p> <p>De site Knaepen heeft als eindbestemming "park", niet meer of niet minder.</p> <p>Belachelijk dat dit niet is opgenomen in jullie dossier...</p> <p>De projectleider heeft hier duidelijk gebulderd, al of niet bewust.</p> <p>Ik vermoed dat dit een aandachtspunt zal zijn om bij het dossier te voegen voor de volgende zitting van de RvS.</p>	Alternatieven		X		X	X			
<a href="#">TN_M012</a>	21/06/2021	Burger	<p>Als bewoners van de Evendijk-West 22 wensen wij te reageren op het nieuwe voorstel die de verbinding zal maken tussen de N34 en de NX. We begrijpen dat het nieuwe voorstel het verkeer makkelijker kan afleiden om de weg te vervolgen naar Knokke-Heist of Blankenberge. Graag willen we een aantal bezorgdheden uiten:</p> <p>*Het valt ons op dat heel wat voorstellen die gebeuren rond de haven een effect hebben op onze straat: de ondergrondse kabels die onder de berm liggen aan het water. Hier hadden wij geen inspraak in, maar de vele kabels die er liggen hebben ongetwijfeld een mogelijk gezondheidseffect</p> <p>*De centrale Stevin, die achter onze huizen werd gebouwd en waar eigenlijk ook een ander alternatief mogelijk was</p> <p>*En nu de verbindingsweg die mogelijk gerealiseerd wordt.</p> <p>Het stelt ons de vraag welk effect dit zal hebben op de leefbaarheid van de straat en dit op verschillende manieren</p> <p>1/ *Geluidsoverlast, vooral het feit dat de vrachtwagens een optrekbeving moeten maken om de transportzone te bereiken</p> <p>2/ *Vervuiling: meer verkeer dicht bij de huizen en eveneens terug het feit dat vrachtwagens moeten optrekken</p> <p>3/ *Zicht: we kijken nu uit op de N31, wat natuurlijk ook niet altijd een fraai zicht is, maar nu begrijpen we dat de baan die de aansluiting zal maken met de transportzone toch een heel eind dicht bij de huizen liggen. We zullen dan ook veel meer verkeer dicht bij de huizen hebben omdat de vrachtwagens die nu vanuit Brugge komen ook op deze aansluiting zullen komen, alsook de vrachtwagens die de transportzone verlaten. Dit betekent een aanzienlijke verhoging van geluid en uitstoot.</p> <p>4/ *Verhoogd risico op overstroming: we hebben te kampen met een overstromingsgevoelig gebied sinds de transportzone hier is. We hoorden van de oudere bewoners dat hier nooit overlast was. Met alle nieuwe wegenis, die extra verharding met zich meebrengt vrezes we dat er nog meer water moet oëlvacuëerd worden richting zee. Bij Zie pdf in bijlage van de mail. Vooral hoofdstuk 3.2 is een reactie op de tussennota.</p>	<p>Als bewoners van de Evendijk-West 22 wensen wij te reageren op het nieuwe voorstel die de verbinding zal maken tussen de N34 en de NX. We begrijpen dat het nieuwe voorstel het verkeer makkelijker kan afleiden om de weg te vervolgen naar Knokke-Heist of Blankenberge. Graag willen we een aantal bezorgdheden uiten:</p> <p>*Het valt ons op dat heel wat voorstellen die gebeuren rond de haven een effect hebben op onze straat: de ondergrondse kabels die onder de berm liggen aan het water. Hier hadden wij geen inspraak in, maar de vele kabels die er liggen hebben ongetwijfeld een mogelijk gezondheidseffect</p> <p>*De centrale Stevin, die achter onze huizen werd gebouwd en waar eigenlijk ook een ander alternatief mogelijk was</p> <p>*En nu de verbindingsweg die mogelijk gerealiseerd wordt.</p> <p>Het stelt ons de vraag welk effect dit zal hebben op de leefbaarheid van de straat en dit op verschillende manieren</p> <p>1/ *Geluidsoverlast, vooral het feit dat de vrachtwagens een optrekbeving moeten maken om de transportzone te bereiken</p> <p>2/ *Vervuiling: meer verkeer dicht bij de huizen en eveneens terug het feit dat vrachtwagens moeten optrekken</p> <p>3/ *Zicht: we kijken nu uit op de N31, wat natuurlijk ook niet altijd een fraai zicht is, maar nu begrijpen we dat de baan die de aansluiting zal maken met de transportzone toch een heel eind dicht bij de huizen liggen. We zullen dan ook veel meer verkeer dicht bij de huizen hebben omdat de vrachtwagens die nu vanuit Brugge komen ook op deze aansluiting zullen komen, alsook de vrachtwagens die de transportzone verlaten. Dit betekent een aanzienlijke verhoging van geluid en uitstoot.</p> <p>4/ *Verhoogd risico op overstroming: we hebben te kampen met een overstromingsgevoelig gebied sinds de transportzone hier is. We hoorden van de oudere bewoners dat hier nooit overlast was. Met alle nieuwe wegenis, die extra verharding met zich meebrengt vrezes we dat er nog meer water moet oëlvacuëerd worden richting zee. Bij Zie pdf in bijlage van de mail. Vooral hoofdstuk 3.2 is een reactie op de tussennota.</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)				X	X			
<a href="#">TN_M013</a>	21/06/2021	Belwind NV, Cableco BV, Northwind NV, Nobelwind NV, Northwester 2 NV	<p>Gezien de omvangrijke impact, resulterend in aanzienlijke kosten en verlies van productie mogelijk resulterend in capaciteitsproblemen in de Belgische elektriciteitsvoorziening, wordt ten stelligste verzocht afdoende rekening te houden met de situering van, en de impact op, de beschreven installaties. Om ons de kans te geven dit voldoende duidelijk te kunnen toelichten verzoeken wij jullie een mondeling overleg in te plannen voor verdere verduidelijkingen.</p> <p><b>Hoofdstuk 3.2 Assumpties:</b></p> <p>&gt;= Boosterstation blijft behouden en voldoende veiligheidsafstanden voor het uitvoeren van de infrastructuurwerkzaamheden worden gerespecteerd.</p> <p>&gt;= Enkele kabelverplaatsingen zijn noodzakelijk</p> <p><b>Overzicht impact</b></p> <p>1/ <u>Ontsluiting via nieuwe weg parallel aan Stevin site</u></p> <p>&gt;= Ter hoogte van Stevin post zal er een aansluiting gemaakt worden van de Kustbaan richting "Ovonde" via een parallelle weg aan de Elia Stevin Site. Hierbij is de impact onduidelijk op de bestaande kabelstraat wegens onduidelijk en onvoldoende informatie betreffende de gekozen hellingsgraad van het aan te leggen tracé. Dit is vooral belangrijk naar de diepte van de bestaande boringen (zoals te zien op de foto).</p> <p>Ter hoogte van de Evendijk West en Baron de Maereleau zullen er verschillende kruisingen zijn met de bestaande Belwind en Cableco kabels waar mogelijk impact zal zijn bij aanleg van het nieuwe verlaagde wegdek.</p> <p>2/ Impact op veerbootstraat</p>	<p>Gezien de omvangrijke impact, resulterend in aanzienlijke kosten en verlies van productie mogelijk resulterend in capaciteitsproblemen in de Belgische elektriciteitsvoorziening, wordt ten stelligste verzocht afdoende rekening te houden met de situering van, en de impact op, de beschreven installaties. Om ons de kans te geven dit voldoende duidelijk te kunnen toelichten verzoeken wij jullie een mondeling overleg in te plannen voor verdere verduidelijkingen.</p> <p><b>Hoofdstuk 3.2 Assumpties:</b></p> <p>&gt;= Boosterstation blijft behouden en voldoende veiligheidsafstanden voor het uitvoeren van de infrastructuurwerkzaamheden worden gerespecteerd.</p> <p>&gt;= Enkele kabelverplaatsingen zijn noodzakelijk</p> <p><b>Overzicht impact</b></p> <p>1/ <u>Ontsluiting via nieuwe weg parallel aan Stevin site</u></p> <p>&gt;= Ter hoogte van Stevin post zal er een aansluiting gemaakt worden van de Kustbaan richting "Ovonde" via een parallelle weg aan de Elia Stevin Site. Hierbij is de impact onduidelijk op de bestaande kabelstraat wegens onduidelijk en onvoldoende informatie betreffende de gekozen hellingsgraad van het aan te leggen tracé. Dit is vooral belangrijk naar de diepte van de bestaande boringen (zoals te zien op de foto).</p> <p>Ter hoogte van de Evendijk West en Baron de Maereleau zullen er verschillende kruisingen zijn met de bestaande Belwind en Cableco kabels waar mogelijk impact zal zijn bij aanleg van het nieuwe verlaagde wegdek.</p> <p>2/ Impact op veerbootstraat</p>	Alternatieven						X		

Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in actueeliseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugeregule (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie		
<a href="#">TN M014</a>	28/06/2021	Infrabel	Infrabel heeft met veel aandacht de tussennota m.b.t. de nieuwe zeesluis te Zeebrugge gelezen en ook deelgenomen aan het mobiliteitsoverleg rond dit project. Gezien de spoorinsteek in deze tussennota beperkt is, wensen we in ons advies de belangrijkste aandachtspunten alvast mee te geven. 1/ <b>Betreffende de spoorbrug over de zeesluis:</b> We hernen enkele elementen uit onze brief d.d. 20 januari 2021 en onze mail van 10 mei 2021 en vullen deze aan met een aantal nieuwe elementen. AMT is de initiatiefnemer in het project van de nieuwe Zeesluis. Infrabel en AMT zijn partners in het streven naar de modal shift, d.w.z. meer verkeer via de trein en de (binnen)vaart realiseren. Dit streven is een noodzaak om de ontsluiting en daardoor ook de levensvatbaarheid en groei van onze havens te kunnen garanderen. Een modal shift is ook noodzakelijk om het wegennet verder in het hinterland te gaan ontlasten. We geloven in de verdere groei van spoorgebonden transport naar de toekomst toe, daarom moet de ontsluiting van de sporenbundels op een duurzame en efficiënte manier gebeuren. In de eerste voorstellen van AMT was er steeds sprake van een ontdubbeld brug / aparte spoorbrug (dat is de situatie zoals we nu hebben aan de Duddzee klapbrug) ofwel een brug met voldoende breedte, zodat een bedding exclusief voor het spoor kan gereserveerd worden. Dit tweede scenario is de situatie zoals we nu hebben aan de Zeebrugge Strausbrug (mail van 5.10.2020) en dit is ook het scenario waarvan wij steeds zijn uitgegaan. Wij begrijpen uit uw mail van 26.02.2021 dat AMT hierop wenst terug te komen. We hebben deze aangepaste zienswijze onderzocht en kunnen niet akkoord gaan met het geformuleerde voorstel waarbij Infrabel dient in te moeten aan kwaliteit, veiligheid, bedrijfszekerheid en comfort. We denken dat er alternatieven gevonden kunnen worden en zijn om vrachtovervoer niet te laten rijden op de	Infrabel heeft met veel aandacht de tussennota m.b.t. de nieuwe zeesluis te Zeebrugge gelezen en ook deelgenomen aan het mobiliteitsoverleg rond dit project. Gezien de spoorinsteek in deze tussennota beperkt is, wensen we in ons advies de belangrijkste aandachtspunten alvast mee te geven. 1/ <b>Betreffende de spoorbrug over de zeesluis:</b> We hernen enkele elementen uit onze brief d.d. 20 januari 2021 en onze mail van 10 mei 2021 en vullen deze aan met een aantal nieuwe elementen. AMT is de initiatiefnemer in het project van de nieuwe Zeesluis. Infrabel en AMT zijn partners in het streven naar de modal shift, d.w.z. meer verkeer via de trein en de (binnen)vaart realiseren. Dit streven is een noodzaak om de ontsluiting en daardoor ook de levensvatbaarheid en groei van onze havens te kunnen garanderen. Een modal shift is ook noodzakelijk om het wegennet verder in het hinterland te gaan ontlasten. We geloven in de verdere groei van spoorgebonden transport naar de toekomst toe, daarom moet de ontsluiting van de sporenbundels op een duurzame en efficiënte manier gebeuren. In de eerste voorstellen van AMT was er steeds sprake van een ontdubbeld brug / aparte spoorbrug (dat is de situatie zoals we nu hebben aan de Duddzee klapbrug) ofwel een brug met voldoende breedte, zodat een bedding exclusief voor het spoor kan gereserveerd worden. Dit tweede scenario is de situatie zoals we nu hebben aan de Zeebrugge Strausbrug (mail van 5.10.2020) en dit is ook het scenario waarvan wij steeds zijn uitgegaan. Wij begrijpen uit uw mail van 26.02.2021 dat AMT hierop wenst terug te komen. We hebben deze aangepaste zienswijze onderzocht en kunnen niet akkoord gaan met het geformuleerde voorstel waarbij Infrabel dient in te moeten aan kwaliteit, veiligheid, bedrijfszekerheid en comfort. We denken dat er alternatieven gevonden kunnen worden en zijn om vrachtovervoer niet te laten rijden op de	Alternatieven		X				X				
<a href="#">TN M014b</a>	02/07/2021	Infrabel	Graag hadden we nog een rechtzetting gemeld betreffende de sporen in de bundel NID, namelijk de reductie van het aantal sporen is bespreekbaar.	Graag hadden we nog een rechtzetting gemeld betreffende de sporen in de bundel NID, namelijk de reductie van het aantal sporen is bespreekbaar.								X			
<a href="#">TN M015</a>	28/06/2021	MBZ	Wij hebben het genoegen u hierbij onze opmerkingen over te maken bij de Tussennota versie dd. 18 mei 2021 inzake Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge. In het algemeen achten wij deze verruiming van het onderzoek positief. We denken dat de voorgestelde optimalisatie een positieve bijdrage kan leveren aan de doelstelling van het project. Verder worden enkele meer gedetailleerde specifieke opmerkingen hierna bijgevoegd die integraal deel uitmaken van dit advies van MBZ. Wij hopen hiermee op een constructieve manier bij te dragen tot het gepaste onderzoek en bevredigende spoedige realisatie van dit complexe project. Specifieke opmerkingen MBZ naar aanleiding van de adviesvraag dd. 2 juni 2020: 1/ Pun4 blz. 7/41: De problematiek inzake onvoldoende ruimte voor het realiseren van vereiste turbulentielengte is enkel aanwezig bij uitwisseling van verkeer tussen verschillende rijstroken om verschillende routes te volgen. Indien de verschillende rijroutes en uitwisseling tussen rijstroken niet gefaciliteerd en toegelaten wordt, dan stelt het probleem zich niet. Het is aangewezen dat dit ook duidelijker wordt voor de lezer. 2/ Figuren blz. 11 en 12/41 (voorstel geoptimaliseerde configuratie):	Wij hebben het genoegen u hierbij onze opmerkingen over te maken bij de Tussennota versie dd. 18 mei 2021 inzake Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge. In het algemeen achten wij deze verruiming van het onderzoek positief. We denken dat de voorgestelde optimalisatie een positieve bijdrage kan leveren aan de doelstelling van het project. Verder worden enkele meer gedetailleerde specifieke opmerkingen hierna bijgevoegd die integraal deel uitmaken van dit advies van MBZ. Wij hopen hiermee op een constructieve manier bij te dragen tot het gepaste onderzoek en bevredigende spoedige realisatie van dit complexe project. Specifieke opmerkingen MBZ naar aanleiding van de adviesvraag dd. 2 juni 2020: 1/ Pun4 blz. 7/41: De problematiek inzake onvoldoende ruimte voor het realiseren van vereiste turbulentielengte is enkel aanwezig bij uitwisseling van verkeer tussen verschillende rijstroken om verschillende routes te volgen. Indien de verschillende rijroutes en uitwisseling tussen rijstroken niet gefaciliteerd en toegelaten wordt, dan stelt het probleem zich niet. Het is aangewezen dat dit ook duidelijker wordt voor de lezer. 2/ Figuren blz. 11 en 12/41 (voorstel geoptimaliseerde configuratie):	Mobiliteit		X			X					
<a href="#">TN M016</a>	29/06/2021	Nieuwe Polder van Blankenberge	De adviesvraag betreft de tussennota in kader van de uitwerkingfase van het Complex Project naar aanleiding van de optimalisatie van de reeds onderzochte alternatieven, in het bijzonder de westelijke ontsluiting. De optimalisatie omvat een ruimtelijke uitbreiding van het projectgebied richting de Oudemaarspolder. De optimalisatie die het onderwerp vormt van de voorliggende tussennota voorziet in een gewijzigde aansluiting ten (noord)westen van de (verlaagde) ovonde (voorzien in het basisalternatief). De optimalisatie voorziet een schuine doorsteek langs de Stevin-site aan de rand van de Oudemaarspolder. Verder wordt ten (zuid)westen van de ovonde een doorsteek (bypass) voorzien richting de Transportzone. Als alternatief op deze zuidwestelijke bypass richting de transportzone wordt tevens het Hollandse complex ter hoogte van Zwankendamme overwogen. Doch als resultaat van de verkeersmodellen wordt deze in huidige fase niet weerhouden in het project. <b>Overwegingen, afweging en motivering</b> 1. Het terrein van het project is niet gelegen in een effectief overstromingsgevoelig gebied of in een recent overstroomd gebied. Het terrein is echter wel gelegen in signaalgebied waardoor de verscherpte watertoets dient worden toegepast. 2. De Lisseweegse vaart (ook Lisseweegs Vaartje), en dus het volledige stroomgebied van deze onbevaarbare waterloop van 2e categorie met nr. Z.1., watert af door middel van gravitaire, getijgebonden lozing op zee ter hoogte van de Visartsluis. Het stroomgebied van de Lisseweegse Vaart strekt zich uit over een oppervlakte van 2.720 ha vanaf het kanaal Brugge-Oostende (Brugge St.-Pieter) tot aan de Noordzee, omvat de gemeenten Lissewege en Zwankendamme en een deel van Stad Blankenberge en de gemeenten Zuienkerke en Zeebrugge. Ten oosten wordt het gebied beoernd door het Boudewinkanaal. Het overtoeloo water	De adviesvraag betreft de tussennota in kader van de uitwerkingfase van het Complex Project naar aanleiding van de optimalisatie van de reeds onderzochte alternatieven, in het bijzonder de westelijke ontsluiting. De optimalisatie omvat een ruimtelijke uitbreiding van het projectgebied richting de Oudemaarspolder. De optimalisatie die het onderwerp vormt van de voorliggende tussennota voorziet in een gewijzigde aansluiting ten (noord)westen van de (verlaagde) ovonde (voorzien in het basisalternatief). De optimalisatie voorziet een schuine doorsteek langs de Stevin-site aan de rand van de Oudemaarspolder. Verder wordt ten (zuid)westen van de ovonde een doorsteek (bypass) voorzien richting de Transportzone. Als alternatief op deze zuidwestelijke bypass richting de transportzone wordt tevens het Hollandse complex ter hoogte van Zwankendamme overwogen. Doch als resultaat van de verkeersmodellen wordt deze in huidige fase niet weerhouden in het project. <b>Overwegingen, afweging en motivering</b> 1. Het terrein van het project is niet gelegen in een effectief overstromingsgevoelig gebied of in een recent overstroomd gebied. Het terrein is echter wel gelegen in signaalgebied waardoor de verscherpte watertoets dient worden toegepast. 2. De Lisseweegse vaart (ook Lisseweegs Vaartje), en dus het volledige stroomgebied van deze onbevaarbare waterloop van 2e categorie met nr. Z.1., watert af door middel van gravitaire, getijgebonden lozing op zee ter hoogte van de Visartsluis. Het stroomgebied van de Lisseweegse Vaart strekt zich uit over een oppervlakte van 2.720 ha vanaf het kanaal Brugge-Oostende (Brugge St.-Pieter) tot aan de Noordzee, omvat de gemeenten Lissewege en Zwankendamme en een deel van Stad Blankenberge en de gemeenten Zuienkerke en Zeebrugge. Ten oosten wordt het gebied beoernd door het Boudewinkanaal. Het overtoeloo water	Alternatieven						X		X		

Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in actuaaliseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugerende maatregelen (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie		
<a href="#">TN_M017</a>	01/07/2021	DEPARTEMENT WELZIJN, VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN Afdeling HRO	Aansluitend bij uw adviesvraag in het kader van het complex project 'Nieuwe Sluis Zeebrugge' formuleert het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (Vlaamse Overheid) geen specifieke aanbevelingen bij de tussennota.	Aansluitend bij uw adviesvraag in het kader van het complex project 'Nieuwe Sluis Zeebrugge' formuleert het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (Vlaamse Overheid) geen specifieke aanbevelingen bij de tussennota.											
<a href="#">TN_M018</a>	01/07/2021	Provinciebestuur West-Vlaanderen - Dienst Ruimtelijke Planning	<b>1) Gebruiksbestuur verkeer</b> De Provincie West-Vlaanderen erkent de voordelen naar verkeersveiligheid van de voorgestelde optimalisatie van de westelijke ontsluiting. De realisatie van de ovonde en de Stevin-bypass van de Koninklijke baan tot de rotonde biedt ook kansen voor de optimalisatie voor de kruising van de Baron de Maerelaan en de Koninklijke baan. Voor het gemotoriseerde verkeer kunnen we deze oplossing gunstig adviseren.  <b>2) Opmerkingen in kader van fietsinfrastructuur</b> Vanuit onze eigen bevoegdheden en plannen gaat onze bekommernis vooral uit naar impact op de realisatie van de fietssnelwegen F34 (Oostende-Knokke) en F31 (Brugge-Zeebrugge).	<b>1) Gebruiksbestuur verkeer</b> De Provincie West-Vlaanderen erkent de voordelen naar verkeersveiligheid van de voorgestelde optimalisatie van de westelijke ontsluiting. De realisatie van de ovonde en de Stevin-bypass van de Koninklijke baan tot de rotonde biedt ook kansen voor de optimalisatie voor de kruising van de Baron de Maerelaan en de Koninklijke baan. Voor het gemotoriseerde verkeer kunnen we deze oplossing gunstig adviseren.  <b>2) Opmerkingen in kader van fietsinfrastructuur</b> Vanuit onze eigen bevoegdheden en plannen gaat onze bekommernis vooral uit naar impact op de realisatie van de fietssnelwegen F34 (Oostende-Knokke) en F31 (Brugge-Zeebrugge).	Alternatieven		X		X		X		X		
<a href="#">TN_M019</a>	02/07/2021	Departement Landbouw en Visserij	<b>F31</b> Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw in het onderwerp vermeldde adviesaanvraag vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en formuleert er om de volgende redenen een voorwaardelijk gunstig advies bij. Het project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' moet de bereikbaarheid van de achterhaven voor schepen verbeteren en naar de toekomst blijven garanderen. Hiervoor is een nieuwe zeesluis noodzakelijk. Deze nieuwe sluis moet in staat zijn om schepen te ontvangen met afmetingen zoals deze in de toekomst gebouwd worden. Ook de aanleg van een nieuwe weg voor havengebonden en bovenlokaal verkeer (Nx) werd als projectonderdeel in het complex project opgenomen. Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, hiertoe werd de onderzoeksfase formeel opgestart. Dit complex project heeft ondertussen de onderzoeksfase volledig doorlopen en op 28 juni 2019 werd het voorkeursbesluit definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en werd de onderzoeksfase formeel afgesloten. De volgende fase in het project betreft de uitwerkingsfase. In deze fase wordt het voorkeursbesluit verder uitgewerkt tot een realiseerbaar project, wat uiteindelijk zal resulteren in een projectbesluit. Bij de start van de uitwerkingsfase werd overeenkomstig artikel 18 § 1 van het decreet complexe projecten een projectonderzoeksnota opgesteld. Voorliggend document is een tussentijdse nota die een procedurele tussenstap vormt tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten en anderzijds het voorontwerp projectbesluit van de uitwerkingsfase. Deze tussennota heeft als doel, onderbouwd door de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een optimalisatie voor te stellen van reeds onderzochte alternatieven, meer in het bijzonder van de westelijke ontsluiting van het basialternatief (= waarbij een	<b>F31</b> Het Departement Landbouw en Visserij heeft uw in het onderwerp vermeldde adviesaanvraag vanuit landbouwkundig standpunt onderzocht en formuleert er om de volgende redenen een voorwaardelijk gunstig advies bij. Het project 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' moet de bereikbaarheid van de achterhaven voor schepen verbeteren en naar de toekomst blijven garanderen. Hiervoor is een nieuwe zeesluis noodzakelijk. Deze nieuwe sluis moet in staat zijn om schepen te ontvangen met afmetingen zoals deze in de toekomst gebouwd worden. Ook de aanleg van een nieuwe weg voor havengebonden en bovenlokaal verkeer (Nx) werd als projectonderdeel in het complex project opgenomen. Op 15 juli 2016 nam de Vlaamse Regering de startbeslissing voor het complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, hiertoe werd de onderzoeksfase formeel opgestart. Dit complex project heeft ondertussen de onderzoeksfase volledig doorlopen en op 28 juni 2019 werd het voorkeursbesluit definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering en werd de onderzoeksfase formeel afgesloten. De volgende fase in het project betreft de uitwerkingsfase. In deze fase wordt het voorkeursbesluit verder uitgewerkt tot een realiseerbaar project, wat uiteindelijk zal resulteren in een projectbesluit. Bij de start van de uitwerkingsfase werd overeenkomstig artikel 18 § 1 van het decreet complexe projecten een projectonderzoeksnota opgesteld. Voorliggend document is een tussentijdse nota die een procedurele tussenstap vormt tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten en anderzijds het voorontwerp projectbesluit van de uitwerkingsfase. Deze tussennota heeft als doel, onderbouwd door de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een optimalisatie voor te stellen van reeds onderzochte alternatieven, meer in het bijzonder van de westelijke ontsluiting van het basialternatief (= waarbij een	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X		X		X		X		X

Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in actualiseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugereguleerder maatregelen (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie	
<a href="#">TN_M020_01</a>	02/07/2021	DEPARTEMENT OMGEVING -Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO.omgeving@vlaanderen.be) -Vlaamse Landmaatschappij (Wim.Vanlsacker@vlm.be) -CIW (Leyerman@vmm.be) -ANB (lieven.dekoninck@vlaanderen.be) -Afdeling GOP (team VR karolien.schoonjans@vlaanderen.be)	<p>De tussennota geeft op basis van eerste inzichten uit het geïntegreerd onderzoek een heldere motivatie voor het optimaliseren van het (basis)alternatief inzake de westelijke ontsluiting. Er wordt uitgebreid gerapporteerd over een ganse reeks thema's aan de hand van bestaande kaarten: ruimte, biodiversiteit, water,... Die rapportage leidt niet tot de conclusie dat het geoptimaliseerde alternatief onredelijk zou zijn. Er wordt duidelijk aangegeven dat het alternatief in de MER gelijkwaardig aan de andere redelijke alternatieven zal onderzocht worden.</p> <p>1/ Het Team Externe Veiligheid heeft geen problemen met de aanleg van de ovonde ter hoogte van de aansluiting NxN31. Enerzijds omdat wij dit niet aanzien als aandachtsgebied en anderzijds omdat het op ruime afstand van de Zeebrugse Seveso-inrichtingen Prax Terminals Belgium (op ca. 2 km) en Fluxys LNG (op ca. 3 km) is gelegen.</p> <p>2/ Wat conceptueel zeker nog beter dient uitgewerkt te worden is de functie van Evendijk West, aansluitend op dit complex: -is Evendijk west al dan niet nog bereikbaar voor autoverkeer? In principe is de lange termijnvisie dat Evendijk West geknipt zou moeten worden voor doorgaand verkeer. Gezien de cluster van woningen langsheen de Evendijk West was het basisidee om de "knip" te voorzien t.h.v. de laatste woning in de rij. -Voor deze "knip" voor autoverkeer moest overigens ook nog het gebruik van Evendijk-West voor landbouwverkeer in kaart gebracht worden. Dit zal ook moeten meegenomen worden bij de evaluatie van het alternatief. Het aanvoelen is dat voor landbouwverkeer een "opwaardering" van Uitkerkestraat eventueel wel een oplossing zou kunnen bieden.</p> <p>3/ Het aanleggen van een verbindingsweg N34-N31-NX langsheen de Stevin-site dient gepaard te gaan met: -Waterlopen</p>	<p>De tussennota geeft op basis van eerste inzichten uit het geïntegreerd onderzoek een heldere motivatie voor het optimaliseren van het (basis)alternatief inzake de westelijke ontsluiting. Er wordt uitgebreid gerapporteerd over een ganse reeks thema's aan de hand van bestaande kaarten: ruimte, biodiversiteit, water,... Die rapportage leidt niet tot de conclusie dat het geoptimaliseerde alternatief onredelijk zou zijn. Er wordt duidelijk aangegeven dat het alternatief in de MER gelijkwaardig aan de andere redelijke alternatieven zal onderzocht worden.</p> <p>1/ Het Team Externe Veiligheid heeft geen problemen met de aanleg van de ovonde ter hoogte van de aansluiting NxN31. Enerzijds omdat wij dit niet aanzien als aandachtsgebied en anderzijds omdat het op ruime afstand van de Zeebrugse Seveso-inrichtingen Prax Terminals Belgium (op ca. 2 km) en Fluxys LNG (op ca. 3 km) is gelegen.</p> <p>2/ Wat conceptueel zeker nog beter dient uitgewerkt te worden is de functie van Evendijk West, aansluitend op dit complex: -is Evendijk west al dan niet nog bereikbaar voor autoverkeer? In principe is de lange termijnvisie dat Evendijk West geknipt zou moeten worden voor doorgaand verkeer. Gezien de cluster van woningen langsheen de Evendijk West was het basisidee om de "knip" te voorzien t.h.v. de laatste woning in de rij. -Voor deze "knip" voor autoverkeer moest overigens ook nog het gebruik van Evendijk-West voor landbouwverkeer in kaart gebracht worden. Dit zal ook moeten meegenomen worden bij de evaluatie van het alternatief. Het aanvoelen is dat voor landbouwverkeer een "opwaardering" van Uitkerkestraat eventueel wel een oplossing zou kunnen bieden.</p> <p>3/ Het aanleggen van een verbindingsweg N34-N31-NX langsheen de Stevin-site dient gepaard te gaan met: -Waterlopen</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X			X		X		
<a href="#">TN_M020_02</a>	02/07/2021	DEPARTEMENT OMGEVING -Afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO.omgeving@vlaanderen.be) -Vlaamse Landmaatschappij (Wim.Vanlsacker@vlm.be) -CIW (Leyerman@vmm.be) -ANB (lieven.dekoninck@vlaanderen.be) -Afdeling GOP (team VR karolien.schoonjans@vlaanderen.be)	<p>De nieuwe weggenis in de optimalisatie wordt voorzien ten westen van de Graaf Jansader. Of er aan de waterloop zelf wijzigingen zullen worden voorzien is op vandaag niet zeker en zal worden onderzocht. Indien we de loop laten liggen zal die zich tussen Stevin en weg bevinden. Ruimtelijk lijkt het interessanter die te verplaatsen tussen polder en weg. Zo verhinderen we ook onderbrekingen in de loop ter hoogte van de verlaagde ovonde.</p> <p>De afwatering en uitwatering van het Lisseweegs Vaartje moet integraal meegenomen worden in het concept en het plan van de Nieuwe Zeesluis Zeebrugge: -Een nieuwe uitwateringsconstructie in de voorhaven van Zeebrugge die dient voor gravitaire afvoer van overmatig polderwater. Een afvoer die gebeurt bij laagwater – eb-peel. Deze gravitaire uitwatering moet bewaard en geoptimaliseerd worden bij uitwerking van het concept van de nieuwe zeesluis. Het Raamakkoord Oudlandpolder (medeondertekend door Nathalie Balcaen als administrateur-generaal voor het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust) stelt als basisprincipe 14b de verdere optimalisatie van de gravitaire afvoermogelijkheid van onder andere het Lisseweegs Vaartje voorop. Het omvormen van het gravitair stroomgebied naar een bemalingsgebied, door het vervangen van de gravitaire lozing door bemaling kan daarom tevens niet als optie weerhouden worden. -De ligging van het Lisseweegs Vaartje moet verder onderzocht worden, en moet worden opgenomen in het concept en het plan van de nieuwe zeesluis: oDe samenloop Sint-Jansader, Graaf-Jansader, Lisseweegs Vaartje, Zijdelings Vaartje en bijhorende constructies bevindt zich in de historische constructie langs de Evendijk-West. In huidige alternatief (met een noordwestelijke en zuidwestelijke aansluiting op de ovonde) bevindt deze constructie zich onder de zuidwestelijke busweg. Huidige constructie is niet voorzien om hier busverkeer aan</p>	<p>De nieuwe weggenis in de optimalisatie wordt voorzien ten westen van de Graaf Jansader. Of er aan de waterloop zelf wijzigingen zullen worden voorzien is op vandaag niet zeker en zal worden onderzocht. Indien we de loop laten liggen zal die zich tussen Stevin en weg bevinden. Ruimtelijk lijkt het interessanter die te verplaatsen tussen polder en weg. Zo verhinderen we ook onderbrekingen in de loop ter hoogte van de verlaagde ovonde.</p> <p>De afwatering en uitwatering van het Lisseweegs Vaartje moet integraal meegenomen worden in het concept en het plan van de Nieuwe Zeesluis Zeebrugge: -Een nieuwe uitwateringsconstructie in de voorhaven van Zeebrugge die dient voor gravitaire afvoer van overmatig polderwater. Een afvoer die gebeurt bij laagwater – eb-peel. Deze gravitaire uitwatering moet bewaard en geoptimaliseerd worden bij uitwerking van het concept van de nieuwe zeesluis. Het Raamakkoord Oudlandpolder (medeondertekend door Nathalie Balcaen als administrateur-generaal voor het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust) stelt als basisprincipe 14b de verdere optimalisatie van de gravitaire afvoermogelijkheid van onder andere het Lisseweegs Vaartje voorop. Het omvormen van het gravitair stroomgebied naar een bemalingsgebied, door het vervangen van de gravitaire lozing door bemaling kan daarom tevens niet als optie weerhouden worden. -De ligging van het Lisseweegs Vaartje moet verder onderzocht worden, en moet worden opgenomen in het concept en het plan van de nieuwe zeesluis: oDe samenloop Sint-Jansader, Graaf-Jansader, Lisseweegs Vaartje, Zijdelings Vaartje en bijhorende constructies bevindt zich in de historische constructie langs de Evendijk-West. In huidige alternatief (met een noordwestelijke en zuidwestelijke aansluiting op de ovonde) bevindt deze constructie zich onder de zuidwestelijke busweg. Huidige constructie is niet voorzien om hier busverkeer aan</p>	Milieudisciplines					X		X		





Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in nactualiseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugerende maatregelen (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
<a href="#">TN_M021.003</a>	25/06/2021	Stad Brugge	<p><b>2.4. Reflectie naar het gebruik en de inrichting van de N34 ter hoogte van de Strandwijk en de Stationswijk</b></p> <p>5/ Het project F34/N34 voorzagt ook een downscaaling van de N34; dit zowel ter hoogte van de "Fonteinjes" als ter hoogte van een deel van de Strandwijk (waarbij een switch van het 2x2 rijstroken naar een 2x1-profiel gebeurde ter hoogte van de Sint-Christianastraat).</p> <p>Door de situering van de Stevin-weg én de betekenis voor het verder terugdringen van het doorgaand verkeer op de N34 én de mogelijkheid tot knip van de New York-laan " (dr. "Tussennota"), lijkt het opportuun om de N34 reeds eerder en dit mogelijk zelfs reeds vanaf de nieuwe zeeluis op een 2x1-profiel te brengen aan de zuidzijde van de trambedding. Hierdoor zou op het huidige noordelijke wegsegment een extra (groen)buffer tot de voorhaven gecreëerd kunnen worden wat de leefbaarheid in de Stationswijk ten goede komt. Ook kan zo o.m. een attractievere connectie tussen Stationswijk (en haar park Knapien) en Strandwijk gerealiseerd worden. Ook hier zal het belangrijk zijn dat in het projectbesluit van het complex project een aanpassing gebeurt van het gewestelijk RUP voor de afbakening van de zeehaven. Want daarin is deze strook bestemd voor havengebied.</p> <p>* ambitieus wordt deze knip als een potentiële meerwaarde gezien van de nieuwe variant daar dit de leefbaarheid ten goede komt, het is wel noodzakelijk dat dan in een oplossing wordt voorzien voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het tankstation;</li> <li>- de huidige vrachtwagenparking (die weliswaar gecompenseerd zal worden aan de A11, echter voor de zone is een nieuwe invulling te vinden – o.i. kan gedacht worden aan</li> <li>1" een ten dele voegen bij de terminale van de haven en</li> <li>2" een versterkte buffering / aangepaste inrichting van de nieuwe zeeluis.</li> <li>- in voorkomend geval de toegang tot de nieuwe randparking ter hoogte van de New Yorklaan.</li> </ul> <p>Dit wordt in het advies mee genomen als een verder te onderzoeken</p>	<p><b>2.4. Reflectie naar het gebruik en de inrichting van de N34 ter hoogte van de Strandwijk en de Stationswijk</b></p> <p>5/ Het project F34/N34 voorzagt ook een downscaaling van de N34; dit zowel ter hoogte van de "Fonteinjes" als ter hoogte van een deel van de Strandwijk (waarbij een switch van het 2x2 rijstroken naar een 2x1-profiel gebeurde ter hoogte van de Sint-Christianastraat).</p> <p>Door de situering van de Stevin-weg én de betekenis voor het verder terugdringen van het doorgaand verkeer op de N34 én de mogelijkheid tot knip van de New York-laan " (dr. "Tussennota"), lijkt het opportuun om de N34 reeds eerder en dit mogelijk zelfs reeds vanaf de nieuwe zeeluis op een 2x1-profiel te brengen aan de zuidzijde van de trambedding. Hierdoor zou op het huidige noordelijke wegsegment een extra (groen)buffer tot de voorhaven gecreëerd kunnen worden wat de leefbaarheid in de Stationswijk ten goede komt. Ook kan zo o.m. een attractievere connectie tussen Stationswijk (en haar park Knapien) en Strandwijk gerealiseerd worden. Ook hier zal het belangrijk zijn dat in het projectbesluit van het complex project een aanpassing gebeurt van het gewestelijk RUP voor de afbakening van de zeehaven. Want daarin is deze strook bestemd voor havengebied.</p> <p>* ambitieus wordt deze knip als een potentiële meerwaarde gezien van de nieuwe variant daar dit de leefbaarheid ten goede komt, het is wel noodzakelijk dat dan in een oplossing wordt voorzien voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het tankstation;</li> <li>- de huidige vrachtwagenparking (die weliswaar gecompenseerd zal worden aan de A11, echter voor de zone is een nieuwe invulling te vinden – o.i. kan gedacht worden aan</li> <li>1" een ten dele voegen bij de terminale van de haven en</li> <li>2" een versterkte buffering / aangepaste inrichting van de nieuwe zeeluis.</li> <li>- in voorkomend geval de toegang tot de nieuwe randparking ter hoogte van de New Yorklaan.</li> </ul> <p>Dit wordt in het advies mee genomen als een verder te onderzoeken</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)				X				
<a href="#">TN_M021.004</a>	25/06/2021	Stad Brugge	<p><b>2.5. Reflectie naar de impact op de Oudemarspolder</b></p> <p>6/ De Oudemarspolder is waardevol in een meervoudig perspectief. Agrarisch, Ecologisch, o.m. door aanwezigheid historisch permanente graslanden en de aanwezigheid avifauna (vogels). Landschappelijk, als deel van de Oudlandpolder. De inplanting van de ontsluitingsweg dient dan ook met de nodige omzichtigheid te gebeuren. Het stadsbestuur verwelkomt het verlaten van het historische gewestplan-tracé (doorheen de polder) en het koppelen aan de site van Elia (welke reeds een zekere verstoring impliceert). De impact kan volgens het stadsbestuur nog verder gemilderd worden door het verplaatsen van de waterloop Graaf Jansader en (zie hoger) door het bundelen van de westelijke tangent van de fietssnelweg F31 Brugge-Zeebrugge (al kent dit verkeers technisch wel een nadeel door een beperkte omfactor). Merk op dat de uitwatering(constructie) Graaf Jansader sowieso een nieuwe configuratie dient te krijgen door de situering Nx e.a. Dit scheidt ook kansen voor extra water in de Oudemarspolder (de Vlaamse regering besliste in 2017 al over het ontwikkelingsperspectief voor dit signaalgebied. Dit betekent dat de bevoegde instanties gelast worden om het ontwikkelingsperspectief te respecteren en de voorwaarden uit de ontwerp-startbeslissing door te vertalen bij de toepassing van de watertoets). Zoals eerder in deze nota al gesteld: een bijzonder aandachtspunt is de landschappelijke integratie van de nieuwe infrastructuur. Een bomerij lijkt ogenschijnlijk een makkelijk oplossing, maar dit is niet "polder-eigen" en kan een negatieve impact hebben op de gebiedseigen avifauna. Het stadsbestuur bepleit daarom een ontwerpend onderzoek, in dialoog met ook partners als Natuurpunt en VLM, waarbij de meest geschikte landschappelijk inpasbare buffer onderzocht wordt. Ook een verdiepte situering van de ontsluitingsweg (die aantakt op de 'kraterovonde' die gesitueerd is op niveau -1, onder de N31 die op maaiveld blijft) is een waardevol denkspoor dat verder moet onderzocht worden.</p>	<p><b>2.5. Reflectie naar de impact op de Oudemarspolder</b></p> <p>6/ De Oudemarspolder is waardevol in een meervoudig perspectief. Agrarisch, Ecologisch, o.m. door aanwezigheid historisch permanente graslanden en de aanwezigheid avifauna (vogels). Landschappelijk, als deel van de Oudlandpolder. De inplanting van de ontsluitingsweg dient dan ook met de nodige omzichtigheid te gebeuren. Het stadsbestuur verwelkomt het verlaten van het historische gewestplan-tracé (doorheen de polder) en het koppelen aan de site van Elia (welke reeds een zekere verstoring impliceert). De impact kan volgens het stadsbestuur nog verder gemilderd worden door het verplaatsen van de waterloop Graaf Jansader en (zie hoger) door het bundelen van de westelijke tangent van de fietssnelweg F31 Brugge-Zeebrugge (al kent dit verkeers technisch wel een nadeel door een beperkte omfactor). Merk op dat de uitwatering(constructie) Graaf Jansader sowieso een nieuwe configuratie dient te krijgen door de situering Nx e.a. Dit scheidt ook kansen voor extra water in de Oudemarspolder (de Vlaamse regering besliste in 2017 al over het ontwikkelingsperspectief voor dit signaalgebied. Dit betekent dat de bevoegde instanties gelast worden om het ontwikkelingsperspectief te respecteren en de voorwaarden uit de ontwerp-startbeslissing door te vertalen bij de toepassing van de watertoets). Zoals eerder in deze nota al gesteld: een bijzonder aandachtspunt is de landschappelijke integratie van de nieuwe infrastructuur. Een bomerij lijkt ogenschijnlijk een makkelijk oplossing, maar dit is niet "polder-eigen" en kan een negatieve impact hebben op de gebiedseigen avifauna. Het stadsbestuur bepleit daarom een ontwerpend onderzoek, in dialoog met ook partners als Natuurpunt en VLM, waarbij de meest geschikte landschappelijk inpasbare buffer onderzocht wordt. Ook een verdiepte situering van de ontsluitingsweg (die aantakt op de 'kraterovonde' die gesitueerd is op niveau -1, onder de N31 die op maaiveld blijft) is een waardevol denkspoor dat verder moet onderzocht worden.</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)				X		X		

Adviesnr + link naar mail	Datum	Naam of Bedrijf/Instantie	Reacties en adviezen	Reacties en adviezen2	Categorie	Aan te passen/aan te vullen in nactualiseerde PON	Mee te nemen in mobiliteitsonderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in milieugrenzen (ontelgenen, leefbaarheid...)	Mee te nemen in bouwtechnische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie	
<a href="#">TN_M021.005</a>	25/06/2021	Stad Brugge	<p><b>2.6. Eisen met betrekking tot de impact op Park Knapen</b>  <b>2.6.1. Kaderting</b>  7/ Voor wat de site Knapen moet, achterliggend, ook rekening gehouden worden met de dading tussen Stad Brugge en NV Elia (goedgekeurd in de gemeenteraad dd. 16/09/2014). In de dading tussen Stad Brugge en Elia staat, onder punt 4, letterlijk: "De intentie van de Stad Brugge is om het terrein in te vullen overeenkomstig de bestemming voorzien in het GRUP Stevin, meer bepaald gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen". Los van actuele ontwikkelingen door het complex project van de nieuwe zeesluis, 7 jaar na afsluiten van deze dading, blijft deze intentie van stadszijde zeker behouden. Een <b>zo beperkt mogelijke inname van een stuk van de vijver door de ovonde</b> (cfr. supra), die noodzakelijk is voor de Nx die ten goede komt aan Zeebrugge, is <b>juridisch echter verenigbaar met de beschreven beoogde bestemming</b>. Maar, zoals beschreven in voorliggend advies, is het is duidelijk de wens/eis van de Stad om de inname van het stuk van de vijver tot een minimum te beperken. Maar zoals eerder ook al gesteld betreft het op dit moment nog maar een mogelijk alternatief. Er is nog niets beslist en alle mogelijke varianten zullen, na deze adviesronde, door de Vlaamse overheid getoetst worden. Pas daarna zal er door de Vlaamse overheid een voorkeursalternatief naar voor geschoven worden. Als er op dat moment een impact zou zijn op de site Knapen dan moet NV Elia daarvan in kennis gesteld worden. Aangezien het een dading betreft tussen Stad Brugge en NV Elia zijn zij immers de enige partij die hiertegen eventueel een bezwaar zouden kunnen hebben, al staat nergens in de dading beschreven dat Stad Brugge, als eigenaar van een onroerend goed, dit niet kan/mag inrichten en beheren volgens inzichten, uiteraard onderhevig aan de wettelijke/decreetale voorschriften.</p>	<p><b>2.6. Eisen met betrekking tot de impact op Park Knapen</b>  <b>2.6.1. Kaderting</b>  7/ Voor wat de site Knapen moet, achterliggend, ook rekening gehouden worden met de dading tussen Stad Brugge en NV Elia (goedgekeurd in de gemeenteraad dd. 16/09/2014). In de dading tussen Stad Brugge en Elia staat, onder punt 4, letterlijk: "De intentie van de Stad Brugge is om het terrein in te vullen overeenkomstig de bestemming voorzien in het GRUP Stevin, meer bepaald gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen". Los van actuele ontwikkelingen door het complex project van de nieuwe zeesluis, 7 jaar na afsluiten van deze dading, blijft deze intentie van stadszijde zeker behouden. Een <b>zo beperkt mogelijke inname van een stuk van de vijver door de ovonde</b> (cfr. supra), die noodzakelijk is voor de Nx die ten goede komt aan Zeebrugge, is <b>juridisch echter verenigbaar met de beschreven beoogde bestemming</b>. Maar, zoals beschreven in voorliggend advies, is het is duidelijk de wens/eis van de Stad om de inname van het stuk van de vijver tot een minimum te beperken. Maar zoals eerder ook al gesteld betreft het op dit moment nog maar een mogelijk alternatief. Er is nog niets beslist en alle mogelijke varianten zullen, na deze adviesronde, door de Vlaamse overheid getoetst worden. Pas daarna zal er door de Vlaamse overheid een voorkeursalternatief naar voor geschoven worden. Als er op dat moment een impact zou zijn op de site Knapen dan moet NV Elia daarvan in kennis gesteld worden. Aangezien het een dading betreft tussen Stad Brugge en NV Elia zijn zij immers de enige partij die hiertegen eventueel een bezwaar zouden kunnen hebben, al staat nergens in de dading beschreven dat Stad Brugge, als eigenaar van een onroerend goed, dit niet kan/mag inrichten en beheren volgens inzichten, uiteraard onderhevig aan de wettelijke/decreetale voorschriften.</p>	Algemeen									
<a href="#">TN_M021.006</a>	25/06/2021	Stad Brugge	<p><b>2.6.2. Randvoorwaarden en eisen</b>  8/ Weliswaar niet louter in functie van de "Tussennota", maar zelfs algemeen wenst het stadsbestuur voorliggende collegenota aan te grijpen om nog eens heel expliciet een bekommernis te delen met de Vlaamse overheid, als initiatiefnemer van het complex project voor de nieuwe zeesluis: voor Stad Brugge is en blijft de leefbaarheid van de woonkernen in Zeebrugge primordiaal! Vandaar dat het stadsbestuur initiatieven als de gekende revitaliseringsstudie nam om dit te bewaken én te versterken. De realisatie van het "Park Knapen" is een treffende illustratie én zelfs een speerpunt voor deze beleidsperiode. Naar aanleiding van deze beleidsambitie werd op 28 en 29 mei een inloop- en participatiemoment georganiseerd waarbij bewoners kennis konden maken met de site. De vijver werd unaniem aangehaald als meest positieve en waardevolle element op de site. De wens van de bevolking was dus expliciet om te kunnen genieten van een waterpartij in het park. Het stadsbestuur formuleert in dit advies dan ook specifieke en expliciete eisen met betrekking tot de interferentie met site Knapen. Er is begrip voor de feitelijke situatie dat, ten gevolge van onderzoek en vanuit het overleg met de nutsmaatschappijen en verkeerskundige aspecten, een zekere impact op de vijver van site Knapen onvermijdelijk is. Maar voor het stadsbestuur zijn onderstaande randvoorwaarden een <b>eis en zelfs een breukpunt</b>:  - er moet MAXIMAAL gezocht worden om impact op de vijver te minimaliseren. Er wordt geen genoegen genomen met de huidige stellingname dat de ovonde, omwille van de nutsleidingen, een stuk van de vijver moet innemen. Dit moet opnieuw bekeken worden en er wordt een voorstel verwacht om de ovonde alsnog maximaal naar het zuiden en het westen (N31) te verschuiven om zo de vijver maximaal te vrijwaren en bij voorkeur NIET te impacteren;  - er moet maximaal getracht worden om impact op site Knapen te vermijden. En mocht er toch impact zijn dan moet die maximaal <b>verminderd</b> worden. De <b>verzonden configuratie van de ovonde</b>.</p>	<p><b>2.6.2. Randvoorwaarden en eisen</b>  8/ Weliswaar niet louter in functie van de "Tussennota", maar zelfs algemeen wenst het stadsbestuur voorliggende collegenota aan te grijpen om nog eens heel expliciet een bekommernis te delen met de Vlaamse overheid, als initiatiefnemer van het complex project voor de nieuwe zeesluis: voor Stad Brugge is en blijft de leefbaarheid van de woonkernen in Zeebrugge primordiaal! Vandaar dat het stadsbestuur initiatieven als de gekende revitaliseringsstudie nam om dit te bewaken én te versterken. De realisatie van het "Park Knapen" is een treffende illustratie én zelfs een speerpunt voor deze beleidsperiode. Naar aanleiding van deze beleidsambitie werd op 28 en 29 mei een inloop- en participatiemoment georganiseerd waarbij bewoners kennis konden maken met de site. De vijver werd unaniem aangehaald als meest positieve en waardevolle element op de site. De wens van de bevolking was dus expliciet om te kunnen genieten van een waterpartij in het park. Het stadsbestuur formuleert in dit advies dan ook specifieke en expliciete eisen met betrekking tot de interferentie met site Knapen. Er is begrip voor de feitelijke situatie dat, ten gevolge van onderzoek en vanuit het overleg met de nutsmaatschappijen en verkeerskundige aspecten, een zekere impact op de vijver van site Knapen onvermijdelijk is. Maar voor het stadsbestuur zijn onderstaande randvoorwaarden een <b>eis en zelfs een breukpunt</b>:  - er moet MAXIMAAL gezocht worden om impact op de vijver te minimaliseren. Er wordt geen genoegen genomen met de huidige stellingname dat de ovonde, omwille van de nutsleidingen, een stuk van de vijver moet innemen. Dit moet opnieuw bekeken worden en er wordt een voorstel verwacht om de ovonde alsnog maximaal naar het zuiden en het westen (N31) te verschuiven om zo de vijver maximaal te vrijwaren en bij voorkeur NIET te impacteren;  - er moet maximaal getracht worden om impact op site Knapen te vermijden. En mocht er toch impact zijn dan moet die maximaal <b>verminderd</b> worden. De <b>verzonden configuratie van de ovonde</b>.</p>	Alternatieven		X				X		X	
<a href="#">TN_M021.007</a>	25/06/2021	Stad Brugge	<p><b>2.7. Reflectie naar het goed nabuurschap Evendijk West</b>  9/ Zoals reeds opgemerkt in de reactie op de PON illustreert deze variant ook dat er een impact kan zijn op de wooncluster Evendijk West. Omwille van het concept "kraterovonde" zal de hinder wel minder zijn dan initieel gevreesd, doch het te overwinnen hoogteverschil tot de nieuwe ontsluitingsweg én de (sowieso reeds voorziene) aantakking op de Transportzone maakt de kans op hinder (optrekkende voertuigen en aldus hinder naar geluid en uitstoot van de ovonde) reëel. Het is dan ook noodzakelijk dat milderende maatregelen worden voorzien:  - voor het stadsbestuur is het sowieso onbespreekbaar dat Evendijk West een verbindende functie tussen N31/Nx en Uitkerke/Blankenberge krijgt, een knip ter hoogte van de o.i. best Uitkerkestraat (weliswaar grondgebied Blankenberge) is in deze een noodzakelijk gegeven om deze "achterdeur" te sluiten en is an sich bespreekbaar mits 1° (zie Startnota F31 (2021) en Streefbeeld N31 / Nx / Ax (2008) een alternatieve ontsluiting wordt gecreëerd richting Lissewege Dorp en 2° een aantakking op de Transportzone en also de ovonde voor het lokale bestemmingsverkeer (Evendijk West) gecreëerd wordt;  - vanuit hetMER zal ook inzicht verkregen worden in de impact naar geluid, lucht,... Het is cruciaal dat dan, in een latere fase als er duidelijkheid is over de milderende maatregelen die in het MER voorgesteld worden, ook een doorvertaling naar flankerende maatregelen (bv. visuele en akoestische buffering) genomen wordt. Dit wordt idealiter ("win-win"- gedachte) samen genomen met een buffering van de Transportzone.</p>	<p><b>2.7. Reflectie naar het goed nabuurschap Evendijk West</b>  9/ Zoals reeds opgemerkt in de reactie op de PON illustreert deze variant ook dat er een impact kan zijn op de wooncluster Evendijk West. Omwille van het concept "kraterovonde" zal de hinder wel minder zijn dan initieel gevreesd, doch het te overwinnen hoogteverschil tot de nieuwe ontsluitingsweg én de (sowieso reeds voorziene) aantakking op de Transportzone maakt de kans op hinder (optrekkende voertuigen en aldus hinder naar geluid en uitstoot van de ovonde) reëel. Het is dan ook noodzakelijk dat milderende maatregelen worden voorzien:  - voor het stadsbestuur is het sowieso onbespreekbaar dat Evendijk West een verbindende functie tussen N31/Nx en Uitkerke/Blankenberge krijgt, een knip ter hoogte van de o.i. best Uitkerkestraat (weliswaar grondgebied Blankenberge) is in deze een noodzakelijk gegeven om deze "achterdeur" te sluiten en is an sich bespreekbaar mits 1° (zie Startnota F31 (2021) en Streefbeeld N31 / Nx / Ax (2008) een alternatieve ontsluiting wordt gecreëerd richting Lissewege Dorp en 2° een aantakking op de Transportzone en also de ovonde voor het lokale bestemmingsverkeer (Evendijk West) gecreëerd wordt;  - vanuit hetMER zal ook inzicht verkregen worden in de impact naar geluid, lucht,... Het is cruciaal dat dan, in een latere fase als er duidelijkheid is over de milderende maatregelen die in het MER voorgesteld worden, ook een doorvertaling naar flankerende maatregelen (bv. visuele en akoestische buffering) genomen wordt. Dit wordt idealiter ("win-win"- gedachte) samen genomen met een buffering van de Transportzone.</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X		X		





Bijlage 4: Aanvullende MER richtlijnen bij overwegingsdocument en tussennota  
“Stevin”

**Aanvullende richtlijnen voor het MER  
bij het complex project  
“Verbetering nautische toegankelijkheid tot de  
(achter)haven van Zeebrugge”**

Initiatiefnemer:  
Vlaamse Overheid  
Departement Mobiliteit en Openbare werken  
Maritieme Toegang

31 augustus 2021  
CP-10-ARL

## ***1. Inleiding***

Het Team Mer betekende voor het MER voor het complex project ‘Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge’ op 10 november 2020 de bijzondere richtlijnen (verder: richtlijnen). Die richtlijnen werden opgesteld rekening houdend met de raadpleging van adviesinstanties en het publiek over de projectonderzoeksnota (verder: PON).

Deze aanvullende bijzondere richtlijnen worden opgesteld naar aanleiding van een nieuwe publieke raadpleging en adviesronde over een Tussennota (18 mei 2021).

Deze tussennota heeft als doel, onderbouwd door de eerste resultaten van het geïntegreerd onderzoek, een optimalisatie voor te stellen van reeds onderzochte alternatieven, zijnde het alternatief “Stevin”. Het betreft een optimalisatie van de westelijke ontsluiting van het basialternatief, waarbij een verlaagde ovonde wordt aangelegd ter hoogte van de aansluiting Nx - N31. Omwille van de potentiële ruimtelijke impact van deze optimalisatie en het feit dat het projectgebied hierdoor uitbreidt richting de Oudemaarspolder en de Kustlaan, is deze tussennota opgemaakt. De Tussennota vormt dus een procedurele stap tussen enerzijds de beschikbare ontwerp-onderzoeksresultaten van het geïntegreerd onderzoek en anderzijds het voorontwerp projectbesluit van de uitwerkingsfase.

Deze aanvullende richtlijnen moeten samen gelezen worden met de richtlijnen van 10 november 2020, met de geactualiseerde PON (versie 10 november 2020), met het addendum n.a.v. de Tussennota die geïntegreerd wordt in de geactualiseerde PON en met het Overwegingsdocument bij de raadpleging van de Tussennota ‘Stevin’ (verder Overwegingsdocument).

## ***2. Overwegingsdocument (versie 1.0, 19 juli 2021)***

Van 1 juni tot en met 2 juli 2021 werd een publieke raadpleging georganiseerd over de Tussennota. Op 18 mei 2021 kregen de adviesinstanties de vraag om er advies over te geven. Het projectteam stelde vervolgens een Overwegingsdocument op waarin de details over deze raadpleging en adviesvraag zijn opgenomen.

In het Overwegingsdocument worden vervolgens alle opmerkingen inhoudelijk gegroepeerd in een aantal categorieën en worden de opmerkingen gegroepeerd besproken. Op deze manier wordt aangegeven hoe in het geïntegreerd onderzoek met de ontvangen opmerkingen zal worden omgegaan. In de bijlage bij het Overwegingsdocument wordt een overzicht gegeven van de inspraakreacties en adviezen.

De uitgangspunten uit de richtlijnen van 10 november 2020 zijn nog steeds van toepassing. Het Team Mer onderschrijft met deze aanvullende richtlijnen de analyse en voorgestelde aanpak in het Overwegingsdocument voor wat betreft de opmaak van het MER. Het overzicht is voldoende gedetailleerd en gaat in op alle opmerkingen. De overwegingscriteria en reacties liggen in lijn met de eerder in de PON en richtlijnen uitgezette intenties en doelstellingen voor het geïntegreerd onderzoek.

Voor de categorieën die rechtstreeks aan het MER gerelateerd kunnen worden (alternatieven/projectonderdelen, milieudisciplines, mobiliteit, flankerende maatregelen) stemt het Team Mer in met de verwerking van de reacties en conclusies. De tabel onder paragraaf 3.5 van het addendum zelf moet voor de volledigheid aangevuld worden met de relevante effectgroepen naar oppervlakte- en grondwater, in lijn met het antwoord voor de categorie 'milieudisciplines' in het overwegingsdocument betreffende de vraagstellingen inzake impact op bestaande waterlopen, afwatering en waterberging. Er zijn geen wijzigingen t.a.v. de reeds voorziene onderzoeksmethodiek in het opstellen en uitvoeren van het milieueffectenonderzoek.

Deze aanvullende bijzondere richtlijnen kunnen niet geïnterpreteerd worden als een validatie of uitspraak over het gevoerde geïntegreerde (milieueffecten)onderzoek.

### ***3. Besluit***

Het Overwegingsdocument van juli 2021 geeft op een volledige en overzichtelijke wijze weer hoe met de opmerkingen van de adviesinstanties en het publiek wordt omgegaan en wat de conclusies zijn over aan te passen punten in de projectonderzoeksnota. Het MER moet worden uitgewerkt rekening houdend met deze conclusies.

Lina Grooten

Directiehoofd Directie Gebiedsontwikkeling  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten