

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Beleid

Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 77 56
mow.vlaanderen.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 22 februari 2018

verslaggever: ir. Frederik Buffel

onderwerp: Nieuwe Sluis Zeebrugge – consultatie n.a.v. publicatie onderzoeksrapporten

////////////////////////////////////

Op 28 november 2017 werden de ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoekstraject publiek gemaakt via de projectwebsite. Tegelijkertijd werd een consultatietraject ter ondersteuning van de besluitvorming opgestart.

Hierna volgt een overzicht van de resultaten van de consultatie van de leden van het actorenoverleg en de bewoners.

1 CARCOKE NX TUNNEL

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – biedt een structurele oplossing voor de afwatering van het Lisseweegs vaartje <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – ligt verder van de woningen, minder hinder van geluid, trillingen en uitstoot fijn stof – betere luchtkwaliteit – bouw van een doorvaartkanaal vraagt weinig onteigeningen <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – minder verkeershinder in het dorp <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – staat een verdere ontwikkeling van de jachthaven niet in de weg <p>e. economie</p>	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – waardevol erfgoed (Visartsluis) verdwijnt – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich een belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied – weinig voordeel, zowel voor inwoners als voor scheepvaart – de impact op de zeescouts – een verzilting van de verder liggende polders is mogelijk <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – onteigeningen van woningen – impact van een tramtunnel op onteigeningen – de lasten van het project zijn hoofdzakelijk ten laste van de leefgemeenschap, de KMO's en de visserijcluster; de lusten zijn voor de grote (auto)terminals in de achterhaven – de impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie – vrees voor overlast (lawaaï en trillingen) voor bewoners door passage van grote schepen – de relatieve onbereikbaarheid van de visserswijk en het dorp door het doorvaartkanaal met vrees voor socio-economische achteruitgang en demografische uitstroom <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – de tramlijn komt door het dorp te liggen – het verdwijnen van tramhaltes – een slechte verbinding dorp – stationswijk voor lokaal verkeer, voetgangers en fietsers – een verminderde dienstverlening van de kusttram door het wegvallen van haltes bij een tramtunnel <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – hinder naar (toegankelijkheid van) de jachthaven door toenemend aantal passerende grote schepen – vrees voor zuigeeffecten van passerende schepen op Prins Albertdok

	<ul style="list-style-type: none"> – vrees voor grote impact op leefbaarheid van de jachtclubs in het Prins Albertdok – vrees voor dalende aantrekkelijkheid (horeca en vakantieverblijven) van de jachthavensite – heel wat initiatieven ter revitalisering van de oude vissershaven zullen gefnuikt worden <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de visserijcluster (vismijn + verwerkende bedrijven + ondersteunende bedrijven) komt in getijzone te liggen, grote vrees voor de werk- en leefbaarheid van de cluster – passage van grote schepen, vrees voor golfslag en stroming die de werk- en leefbaarheid van de visserijcluster in het gedrang brengt – aanpassingen i.f.v. het kustveiligheidsplan (verhogen kaaimuren) zijn nefast voor de werking van de visserijcluster – een volledige verplaatsing van de visserijcluster in zijn totaliteit zal noodzakelijk zijn, vrees dat niet elke onderneming deze stap zal willen zetten met verzwakking van de cluster tot gevolg – vrees voor een slechtere toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer – vrees voor (grote) exploitatieverliezen bij het tankstation langs de Kustbaan
--	---

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Het alternatief Carcoke is minder slecht voor de leefbaarheid van Zeebrugge dan het alternatief Visart.

Het is beter voor leefbaarheid om alle zeevaart aan 1 kant (i.c. de oostkant) van Zeebrugge te houden.

De tram laten stoppen in de Stationswijk vermijdt een kostelijke tramtunnel.

2 CARCOKE NX BOVENGRONDS

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – biedt een structurele oplossing voor de afwatering van het Lisseweegs vaartje <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – er zijn minder woningen te onteigenen dan in de variant NX tunnel – ligt verder van de woningen, minder hinder van geluid, trillingen en uitstoot fijn stof – betere luchtkwaliteit – bouw van een doorvaartkanaal vraagt weinig onteigeningen <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – minder verkeershinder in het dorp <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – staat een verdere ontwikkeling van de jachthaven niet in de weg <p>e. economie</p>	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – waardevol erfgoed (Visartsluis) verdwijnt – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied – weinig voordeel, zowel voor inwoners als voor scheepvaart – de impact op de zeescouts – een verzilting van de verder liggende polders is mogelijk <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – onteigeningen van woningen – impact van een tramtunnel op onteigeningen – de lasten van het project zijn hoofdzakelijk ten laste van de leefgemeenschap, de KMO's en de visserijcluster; de lusten zijn voor de grote (auto)terminals in de achterhaven – de impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie – vrees voor overlast (lawaai en trillingen) voor bewoners door passage van grote schepen – de relatieve onbereikbaarheid van de visserswijk en het dorp door het doorvaartkanaal met vrees voor socio-economische achteruitgang en demografische uitstroom – een NX bovengronds zal zorgen voor meer uitstoot, lawaai en trillingen t.o.v. NX tunnel <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – de tramlijn komt door het dorp te liggen – het verdwijnen van tramhaltes – een slechte verbinding dorp – stationswijk voor lokaal verkeer, voetgangers en fietsers – een verminderde dienstverlening van de kusttram door het wegvallen van haltes bij een tramtunnel – een bovengrondse NX is een slechte mobiliteitsoplossing, vrees voor congestieproblemen <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – hinder naar (toegankelijkheid van) de

	<p>jachthaven door toenemend aantal passerende grote schepen</p> <ul style="list-style-type: none"> – vrees voor zuigeeffecten van passerende schepen op Prins Albertdok – vrees voor grote impact op leefbaarheid van de jachtclubs in het Prins Albertdok – vrees voor dalende aantrekkelijkheid (horeca en vakantieverblijven) van de jachthavensite – heel wat initiatieven ter revitalisering van de oude vissershaven zullen gefnuikt worden <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de visserijcluster (vismijn + verwerkende bedrijven + ondersteunende bedrijven) komt in getijzone te liggen, grote vrees voor de werk- en leefbaarheid van de cluster – passage van grote schepen, vrees voor golfslag en stroming die de werk- en leefbaarheid van de visserijcluster in het gedrang brengt – aanpassingen i.f.v. het kustveiligheidsplan (verhogen kaaimuren) zijn nefast voor de werking van de visserijcluster – een volledige verplaatsing van de visserijcluster in zijn totaliteit zal noodzakelijk zijn, vrees dat niet elke onderneming deze stap zal willen zetten met verzwakking van de cluster tot gevolg – vrees voor een slechtere toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer – vrees voor (grote) exploitatieverliezen bij het tankstation langs de Kustbaan – grote grondinname bij bedrijven – de volledige bedrijfszekerheid ICO komt op de helling te staan door inname terreinen
--	---

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Het alternatief Carcoke is minder slecht voor de leefbaarheid van Zeebrugge dan het alternatief Visart.

Het is beter voor leefbaarheid om alle zeevaart aan 1 kant (i.c. de oostkant) van Zeebrugge te houden.

De tram laten stoppen in de Stationswijk vermijdt een kostelijke tramtunnel.

3 VISART NX TUNNEL

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – het project heeft positieve baten – er is nu ook al een sluis, enkel de afmetingen worden groter <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – er zal minder verkeer zijn in het dorp door de NX in tunnel <p>c. mobiliteit</p> <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <p>e. economie</p>	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – waardevol erfgoed (Visartsluis) verdwijnt – het alternatief is nautisch niet het beste – mogelijks nautische verwarring door 2 sluisen op 2 verschillende locaties – een tunnel is kostelijk – de shuntweg/brug over Verbindingsdok zal hindernis vormen voor schepen die van/naar nieuwe sluis varen – het Visserskruis verdwijnt – devaluatie niet onteigende woningen – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – onteigeningen van woningen – de impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie – grote impact tijdens de bouwfase (overlast + mobiliteit) – de lasten van het project zijn hoofdzakelijk ten laste van de leefgemeenschap, de KMO's en de visserijcluster; de lusten zijn voor de grote (auto)terminals in de achterhaven – het insluiten van dorpskern en jachthaven is nefast voor leefbaarheid van Zeebrugge – de impact op Stations- en Visserswijk (visueel, lawaaihinder) waardoor de woon-, leef- en beleefkwaliteit van de wijken teniet wordt gedaan – vrees voor geluids- en trillingsoverlast voor de Stationswijk door grote schepen die stilliggen in de sluis <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – voor voetgangers en fietsers wordt het traject Dorp – Stationswijk langer – impact op de verbinding Dorp – Strandwijk <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – hinder naar (toegankelijkheid van) de jachthaven door toenemend aantal passerende grote schepen

	<ul style="list-style-type: none"> – vrees voor zuigeeffecten van passerende schepen op Prins Albertdok – vrees voor grote impact op leefbaarheid van de jachtclubs in het Prins Albertdok door inname wateroppervlak – het clubhuis van de RBSC verdwijnt – het alternatief is negatief voor recreatieve ontwikkeling (toerisme) van Zeebrugge <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact op scheepswerven aan Werfkaai, herlocalisatie is geen optie voor leefbaarheid bedrijf (o.a. langdurige contracten) – de impact op jachthavenondersteunende KMO's – passage van grote schepen, vrees voor golfslag en stroming die de werk- en leefbaarheid van de visserijcluster in het gedrang brengt – vrees voor gedeeltelijke exploitatieverliezen bij tankstation Kustbaan (geen vrachtverkeer meer, zal via tunnel gaan) – vrees voor een slechtere toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – de bestaande kade visserijcluster kan niet meer verlengd worden richting Visart waardoor een verdere ontwikkeling van watergebonden activiteiten onmogelijk wordt
--	--

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

De te onteigenen woningen zijn vooral huurwoningen.

Er zijn nog optimalisaties mogelijk., eventueel meer naar het zuiden verschuiven.

Het Lisseweegs Vaartje loopt door het gebied.

4 VISART NX BOVENGRONDS

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is nu ook al een sluis, enkel de afmetingen worden groter <p>b. leefbaarheid</p> <p>c. mobiliteit</p> <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – goed voor de exploitatie van het tankstation op de Kustbaan indien er een afrit is op de NX die toegang biedt tot Kustbaan (vrachtverkeer) 	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – waardevol erfgoed (Visartsluis) verdwijnt – het alternatief is nautisch niet het beste – mogelijks nautische verwarring door 2 sluizen op 2 verschillende locaties – kostprijs en ruimtelijke impact van de vele bruggen – de shuntweg/brug over Verbindingsdok zal hindernis vormen voor schepen die van/naar nieuwe sluis varen – het Visserskruis verdwijnt – devaluatie niet onteigende woningen – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – een NX bovengronds zal zorgen voor meer uitstoot, lawaai en trillingen t.o.v. NX tunnel – onteigeningen van woningen – de impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie – grote impact tijdens de bouwfase (overlast + mobiliteit) – de lasten van het project zijn hoofdzakelijk ten laste van de leefgemeenschap, de KMO's en de visserijcluster; de lusten zijn voor de grote (auto)terminals in de achterhaven – het insluiten van dorpskern en jachthaven is nefast voor leefbaarheid van Zeebrugge – de impact op Stations- en Visserswijk (visueel, lawaaihinder) waardoor de woon-, leef- en beleefkwaliteit van de wijken teniet wordt gedaan – vrees voor geluids- en trillingsoverlast voor de Stationswijk door grote schepen die stilliggen in de sluis <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – voor voetgangers en fietsers wordt het traject Dorp – Stationswijk langer – impact op de verbinding Dorp – Strandwijk

	<ul style="list-style-type: none"> – teveel bruggen, zal leiden tot verkeersproblemen <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – hinder naar (toegankelijkheid van) de jachthaven door toenemend aantal passerende grote schepen – vrees voor zuigeeffecten van passerende schepen op Prins Albertdok – vrees voor grote impact op leefbaarheid van de jachtclubs in het Prins Albertdok door inname wateroppervlak – het clubhuis van de RBSC verdwijnt – het alternatief is negatief voor recreatieve ontwikkeling (toerisme) van Zeebrugge <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact op scheepswerven aan Werfkaai, herlocalisatie is geen optie voor leefbaarheid bedrijf (o.a. langdurige contracten) – de impact op jachthavenondersteunende KMO's – passage van grote schepen, vrees voor golfslag en stroming die de werk- en leefbaarheid van de visserijcluster in het gedrang brengt – vrees voor een slechtere toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – de bestaande kade visserijcluster kan niet meer verlengd worden richting Visart waardoor een verdere ontwikkeling van watergebonden activiteiten onmogelijk wordt
--	--

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Er zijn nog optimalisaties mogelijk., eventueel meer naar het zuiden verschuiven.

Het Lisseweegs Vaartje loopt door het gebied.

5 VISART OOST NX TUNNEL

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is nu ook al een sluis, enkel de afmetingen worden groter <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – er zijn geen al te ingrijpende onteigeningen <p>c. mobiliteit</p> <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <p>e. economie</p>	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – waardevol erfgoed (Visartsluis) verdwijnt – het alternatief is nautisch niet het beste – mogelijks nautische verwarring door 2 sluizen op 2 verschillende locaties – een tunnel is kostelijk – de shuntweg/brug over Verbindingsdok zal hindernis vormen voor schepen die van/naar nieuwe sluis varen – het Visserskruis verdwijnt – devaluatie niet onteigende woningen – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie – grote impact tijdens de bouwfase (overlast + mobiliteit) – de lasten van het project zijn hoofdzakelijk ten laste van de leefgemeenschap, de KMO's en de visserijcluster; de lusten zijn voor de grote (auto)terminals in de achterhaven – het insluiten van dorpskern en jachthaven is nefast voor leefbaarheid van Zeebrugge – de impact op Stations- en Visserswijk (visueel, lawaaihinder) waardoor de woon-, leef- en beleefkwaliteit van de wijken teniet wordt gedaan – vrees voor geluids- en trillingsoverlast voor de Stationswijk door grote schepen die stilliggen in de sluis – het verkeer rond de nieuwe sluis zal de Tijdokstraat onleefbaar maken <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – voor voetgangers en fietsers wordt het traject Dorp – Stationswijk langer – impact op de verbinding Dorp – Strandwijk <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – impact op toegankelijkheid van de jachthaven

	<ul style="list-style-type: none"> – vrees voor zuigeeffecten van passerende schepen op Prins Albertdok – vrees voor grote impact op leefbaarheid van de jachtclubs in het Prins Albertdok door inname wateroppervlak – het clubhuis van de RBSC verdwijnt – het alternatief is negatief voor recreatieve ontwikkeling (toerisme) van Zeebrugge <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact op scheepswerven aan Werfkaai, herlocalisatie is geen optie voor leefbaarheid bedrijf (o.a. langdurige contracten) – de impact op jachthavenondersteunende KMO's – vrees voor gedeeltelijke exploitatieverliezen bij tankstation Kustbaan (geen vrachtverkeer meer, zal via tunnel gaan) – vrees voor een slechtere toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – de bestaande kade visserijcluster kan niet meer verlengd worden richting Visart waardoor een verdere ontwikkeling van watergebonden activiteiten onmogelijk wordt – een oostelijke verschuiving zorgt voor een inname van gronden van het vismijngedebouw waardoor werkterrein onbruikbaar wordt en arbeidsplaatsen in het gedrang komen
--	--

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Een verplaatsing van 10 à 20 meter volstaat om de stationswijk te ontzien.

Er zijn nog optimalisaties mogelijk, eventueel meer naar het zuiden verschuiven.

Het traject voor lokaal verkeer, voetgangers en fietsers wordt langer maar dat nemen we er graag bij.

De lokale bewoners moeten “voorrang” krijgen op de jachthaven.

Bus 47 is schaars bezet, de belbus is ook een optie.

6 VISART OOST NX BOVENGRONDS

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is nu ook al een sluis, enkel de afmetingen worden groter <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – er zijn geen al te ingrijpende onteigeningen <p>c. mobiliteit</p> <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – goed voor de exploitatie van het tankstation op de Kustbaan indien er een afrit is op de NX die toegang biedt tot Kustbaan (vrachtverkeer) 	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – waardevol erfgoed (Visartsluis) verdwijnt – het alternatief is nautisch niet het beste – mogelijks nautische verwarring door 2 sluizen op 2 verschillende locaties – kostprijs en ruimtelijke impact van de vele bruggen – de shuntweg/brug over Verbindingsdok zal hindernis vormen voor schepen die van/naar nieuwe sluis varen – het Visserskruis verdwijnt – devaluatie niet onteigende woningen – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – een NX bovengronds zal zorgen voor meer uitstoot, lawaai en trillingen t.o.v. NX tunnel – onteigeningen – de impact op de leefgemeenschap Zeebrugge (de sluis vormt een barrière tussen strand/stationswijk en dorp/visserswijk), vrees voor fragmentatie – grote impact tijdens de bouwfase (overlast + mobiliteit) – de lasten van het project zijn hoofdzakelijk ten laste van de leefgemeenschap, de KMO's en de visserijcluster; de lusten zijn voor de grote (auto)terminals in de achterhaven – het insluiten van dorpskern en jachthaven is nefast voor leefbaarheid van Zeebrugge – de impact op Stations- en Visserswijk (visueel, lawaaihinder) waardoor de woon-, leef- en beleefkwaliteit van de wijken teniet wordt gedaan – vrees voor geluids- en trillingsoverlast voor de Stationswijk door grote schepen die stilliggen in de sluis – het verkeer rond de nieuwe sluis zal de Tijdokstraat onleefbaar maken <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – voor voetgangers en fietsers wordt het traject Dorp – Stationswijk langer

	<ul style="list-style-type: none"> – impact op de verbinding Dorp – Strandwijk <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – impact op toegankelijkheid van de jachthaven – vrees voor zuigeeffecten van passerende schepen op Prins Albertdok – vrees voor grote impact op leefbaarheid van de jachtclubs in het Prins Albertdok door inname wateroppervlak – het clubhuis van de RBSC verdwijnt – het alternatief is negatief voor recreatieve ontwikkeling (toerisme) van Zeebrugge <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact op scheepswerven aan Werfkaai, herlocalisatie is geen optie voor leefbaarheid bedrijf (o.a. langdurige contracten) – de impact op jachthavenondersteunende KMO's – vrees voor een slechtere toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – de bestaande kade visserijcluster kan niet meer verlengd worden richting Visart waardoor een verdere ontwikkeling van watergebonden activiteiten onmogelijk wordt – een oostelijke verschuiving zorgt voor een inname van gronden van het vismijngedebouwd waardoor werkterrein onbruikbaar wordt en arbeidsplaatsen in het gedrang komen – impact op de bedrijfsvoering van ICO door de lokale weg die over de terreinen zal lopen
--	--

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Een verplaatsing van 10 à 20 meter volstaat om de stationswijk te ontzien.

Er zijn nog optimalisaties mogelijk, eventueel meer naar het zuiden verschuiven.

Het traject voor lokaal verkeer, voetgangers en fietsers wordt langer maar dat nemen we er graag bij.

De lokale bewoners moeten “voorrang” krijgen op de jachthaven.

Bus 47 is schaars bezet, de belbus is ook een optie.

7 VANDAMME WEST

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – nautisch een goede oplossing – er is ‘recuperatie’ van het bedieningsgebouw van de MBZ, een visuele connectie tussen sluisbediening en sluis is goed voor de veiligheid – een goede oplossing op lange termijn, mits aandacht voor de impact op korte termijn – voldoet aan de vraag om Zeebrugge snel van een tweede sluis te voorzien – de goedkoopste oplossing – heeft positieve baten <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – zorgt voor een duidelijke opsplitsing wonen/recreatie en industrie/haven – de verbinding tussen de verschillende wijken van Zeebrugge kan versterkt worden – alle zeehavenverkeer (en de hiermee gepaard gaande overlast) blijft geconcentreerd ten oosten van de dorpskern van Zeebrugge – de zone rond de jachthaven wordt niet ‘opgesloten’ tussen twee sluizen <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – gunstig voor de mobiliteit in de dorpskern van Zeebrugge (lokaal verkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de nautische toegankelijkheid tot de jachthaven blijft behouden op het huidig niveau <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – er zijn geen negatieve effecten voor de visserijcluster – biedt uitbreidingsmogelijkheden voor de visserijcluster richting Visart – de toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer blijft goed 	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – mogelijke instabiliteit van de ondergrond waardoor de bouw moeilijk wordt <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – groot aantal onteigeningen – sportterreinen gaan verloren – de impact op de leefgemeenschap en het bestaand sociaal weefsel – een NX bovengronds zal zorgen voor meer uitstoot, lawaai en trillingen t.o.v. NX tunnel – vrees voor problemen met grondwaterhuishouding/-overlast voor de woningen – meer hinder (visueel, lawaai, stof en uitlaat) voor Zeebrugge Dorp – trillingen (die er nu ook al zijn bij schepen in de sluis) komen dichterbij de dorpskern <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – mobiliteitsimpact van ‘verhuizers’ – de mensen werken hoofdzakelijk in de haven en zullen bijkomend woon-/werkverkeer genereren – vrees voor een grote impact op de nu reeds haperende mobiliteit aan de oostkant van de haven – verkeersinfarct <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de bereikbaarheid van Zeebrugge vanuit Knokke zal moeilijk zijn tijdens de bouwfase, dit is ongunstig voor het bestaand handels- en horecaweefsel <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – vrees voor exploitatieverliezen bij het tankstation langs de Kustbaan – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – de impact op de bedrijfsvoering van ICO door de inname van terreinen – de impact op de capaciteit van de Zweedse kaai/cruiseterminal – de impact op het aantal ligplaatsen voor cruiseschepen

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

De onteigeningen zouden kunnen gecompenseerd worden met de vele op til zijnde ontwikkelingen tussen de jachthaven en de Kustbaan waardoor de bewoners ZBR niet zouden moeten verlaten.

Zeebrugge dorp is goed wonen, aan de kust maar toch rustig in een dorp.

We gaan moeten verhuizen maar het is de beste oplossing

8 VANDAMME OOST

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – nautisch een goede oplossing – voldoet aan de vraag om Zeebrugge snel van een tweede sluis te voorzien – twee sluizen op één locatie komt exploitatie, beheer en onderhoud ten goede – een opportuniteit om de (slechte) afwatering van het Leopoldkanaal aan te pakken <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – alle zeehavenverkeer (en de hiermee gepaard gaande overlast) blijft geconcentreerd ten oosten van de dorpskern van Zeebrugge – de zone rond de jachthaven wordt niet ‘opgesloten’ tussen twee sluizen – de sportterreinen kunnen behouden blijven – beperkte onteigeningen nodig – goed voor de leefbaarheid van Zeebrugge – weinig onteigeningen nodig – geen impact op Zeebrugge Dorp – gunstig qua geluidshinder <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – gunstig voor de mobiliteit in de dorpskern van Zeebrugge (lokaal verkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers) – goed voor de connectie tussen Zeebrugge Bad en Dorp – het zwaar vervoer verdwijnt van de Kustbaan – goede verbindingen voor voetgangers en fietsers – de dienstverlening van de kusttram blijft behouden <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de nautische toegankelijkheid tot de jachthaven blijft behouden op het huidig niveau – er is geen impact op de jachthaven – uitbreiding mogelijk voor de jachthaven t.h.v. de Werfkaai <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – er zijn geen negatieve effecten voor de visserijcluster – biedt uitbreidingsmogelijkheden voor de visserijcluster richting Visart 	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – vrees dat de industrie (C.RO) druk zal uitoefenen om deze oplossing niet te kiezen – de impact op het SBZ-gebied – de impact op de waterhuishouding en waterbuffering in de poldergebieden <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – een NX bovengronds zal zorgen voor meer uitstoot, lawaai en trillingen t.o.v. NX tunnel – meer hinder (visueel, lawaai, stof en uitlaat) voor Zeebrugge Dorp <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – vrees voor een grote impact op de nu reeds haperende mobiliteit aan de oostkant van de haven – verkeersinfarct – vrees voor een slechte mobiliteit rond het sluizencomplex (is nu al slecht, zal met twee sluizen nog slechter zijn) <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de bereikbaarheid van Zeebrugge vanuit Knokke zal moeilijk zijn tijdens de bouwfase, dit is ongunstig voor het bestaand handels- en horecaweefsel <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – de volledige bedrijfszekerheid van C.RO komt op de helling te staan door inname van terreinen – vrees voor exploitatieverliezen bij het tankstation langs de Kustbaan – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – de strategisch zeer belangrijke hoofdleidingen voor het vervoer van aardgas vanuit de LNG-terminal naar het vasteland alsook de GASCO leiding liggen in het projectgebied

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">– er is geen impact op de scheepswerven aan de Werfkaai– de toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer blijft goed | |
|---|--|

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

De industrie heeft geen interesse in Zeebrugge als leefgemeenschap of toeristische entiteit.

De statuten van de MBZ stellen dat zij steeds moeten streven naar evenwicht tussen de verschillende stakeholders: mens, milieu en industrie.

Indien voor dit alternatief gekozen wordt vraagt Fluxys om, naast de verplaatsing van hun leidingen, ook voldoende ruimte vrij te houden/te bestemmen om toekomstige leidingprojecten mogelijk te maken.

Indien voor dit alternatief gekozen wordt vraagt Fluxys om het LNG-dok maximaal te vrijwaren van inname voor compensatie van andere bedrijventerrein dat verloren gaat.

Er is nog ruimte binnen de haven om de bedrijven te herlocaliseren.

Bewoners zullen met plezier de omweg maken als ze daardoor niet onteigend worden.

Het natuurgebied dat moet verdwijnen is weinig waardevol.

Deze plaats was oorspronkelijk al voorzien.

9 VERBINDINGSDOK NX TUNNEL

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – dit is nautisch een redelijke oplossing – een volwassen en rationele keuze met toekomstvisie – voldoet aan de vraag om Zeebrugge snel van een tweede sluis te voorzien – het alternatief met het minst impact op de verschillende stakeholders in het gebied – kan gefaseerd uitgevoerd worden – de problematiek (+ bijhorende investeringen) van de Vandammesluis is definitief van de baan – een opportuniteit om de (slechte) afwatering van het Leopoldkanaal aan te pakken – de baten vallen mee – biedt een structurele oplossing voor de Vandammesluis <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is geen impact op de leefbaarheid van Zeebrugge – de verbinding tussen de verschillende wijken van Zeebrugge kan versterkt worden (boost voor de revitalisering) – de sluisen worden ver van de woonkernen ingeplant – minder doorgaand verkeer door het dorp <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – alle zeehavenverkeer blijft ten oosten van de dorpskern van Zeebrugge – vlot openbaar vervoer – staat garant voor een blijvend vlotte verbinding met Knokke – de mobiliteitsproblematiek kan ten gronde worden aangepakt <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is geen impact op de jachthaven – Zeebrugge kan ontwikkeld worden als de 'jachthaven van Knokke' – de nautische toegankelijkheid tot de jachthaven blijft behouden op het huidig niveau <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is geen impact op de scheepswerven aan de Werfkaai – de cluster van KMO's aan de westzijde van Zeebrugge kan zich verder ontwikkelen, de 'ontwikkelingsstop' kan 	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – kostprijs van de tramondertunneling – nautisch iets minder optimaal – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevindt zich een belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied – potentiële impact op het SBZ-gebied – de impact op de waterhuishouding en waterbuffering in de poldergebieden <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact van een tramtunnel op onteigeningen <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – het verdwijnen van tramhaltes – de impact op de connectie Zeebrugge – Heist voor het lokaal verkeer (dit heeft ook invloed op het socio-economisch weefsel) <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – een lange bouwfase met ernstige mobiliteitseffecten die waarschijnlijk zeer ongunstig zullen zijn voor het bestaand handels- en horecaweefsel <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – vrees voor (grote) exploitatieverliezen bij het tankstation langs de Kustbaan – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – impact op de bedrijfsvoering van ICO door inname van terreinen – impact op de bedrijfsvoering van C.RO door inname van terreinen en slechtere bereikbaarheid tussen de verschillende vestigingen van C.RO in Zeebrugge

<p>opgeheven worden</p> <ul style="list-style-type: none"> – geen negatieve effecten voor de visserijsector – biedt uitbreidingsmogelijkheden voor de visserijcluster richting Visart – de toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer blijft goed – beperkte onteigening van bedrijven nodig waardoor de bedrijfsvoering niet in het gedrang komt 	
---	--

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Kan er geen tunnel voor het doorgaand verkeer Zeebrugge – Heist worden voorzien, cfr. tramtunnel?

Onteigeningen voor de tramtunnel zouden vermeden kunnen worden als de tram via de Isabellalaan zou rijden.

De Visartsluis kan behouden worden voor toegang tot visserijcluster.

Misschien kunnen voetgangers en fietsers mee in de tramtunnel.

Bewoners zullen met plezier de omweg maken als ze daardoor niet onteigend worden.

10 VERBINDINGSDOK NX BOVENGRONDS

POSITIEF	NEGATIEF
<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – dit is nautisch een redelijke oplossing – een volwassen en rationele keuze met toekomstvisie – voldoet aan de vraag om Zeebrugge snel van een tweede sluis te voorzien – het alternatief met het minst impact op de verschillende stakeholders in het gebied – kan gefaseerd uitgevoerd worden – de problematiek (+ bijhorende investeringen) van de Vandammesluis is definitief van de baan – een opportuniteit om de (slechte) afwatering van het Leopoldkanaal aan te pakken – biedt een structurele oplossing voor de Vandammesluis <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is geen impact op de leefbaarheid van Zeebrugge – de verbinding tussen de verschillende wijken van Zeebrugge kan versterkt worden (boost voor de revitalisering) – de sluizen worden ver van de woonkernen ingeplant – minder doorgaand verkeer door het dorp <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – alle zeehavenverkeer blijft ten oosten van de dorpskern van Zeebrugge – vlot openbaar vervoer – staat garant voor een blijven vlotte verbinding met Knokke – de mobiliteitsproblematiek kan ten gronde worden aangepakt <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is geen impact op de jachthaven – Zeebrugge kan ontwikkeld worden als de ‘jachthaven van Knokke’ – de nautische toegankelijkheid tot de jachthaven blijft behouden op het huidig niveau <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – er is geen impact op de scheepswerven aan de Werfkaai – de cluster van KMO's aan de westzijde van Zeebrugge kan zich verder ontwikkelen, de ‘ontwikkelingsstop’ kan opgeheven worden 	<p>a. algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> – kostprijs van de tramondertunneling – nautisch iets minder optimaal – er bevinden zich zinkers van Farys in het projectgebied – er bevinden zich belangrijke drinkwatertoevoerleidingen Farys in het projectgebied – potentiële impact op het SBZ-gebied – de impact op de waterhuishouding en waterbuffering in de poldergebieden <p>b. leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> – de impact van een tramtunnel op onteigeningen <p>c. mobiliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> – het verdwijnen van tramhaltes – de impact op de connectie Zeebrugge – Heist voor het lokaal verkeer (dit heeft ook invloed op het socio-economisch weefsel) – teveel bruggen zal leiden tot verkeersproblemen – NX bovengronds is minder goed dan NX tunnel <p>d. horeca/toerisme/recreatie</p> <ul style="list-style-type: none"> – een lange bouwfase met ernstige mobiliteitseffecten die waarschijnlijk zeer ongunstig zullen zijn voor het bestaand handels- en horecaweefsel <p>e. economie</p> <ul style="list-style-type: none"> – vrees voor (grote) exploitatieverliezen bij het tankstation langs de Kustbaan – vrees voor een langere versassingstijd voor de visserijvloot – impact op de bedrijfsvoering van ICO door inname van terreinen – impact op de bedrijfsvoering van C.RO door inname van terreinen en slechtere bereikbaarheid tussen de verschillende vestigingen van C.RO in Zeebrugge

<ul style="list-style-type: none"> – geen negatieve effecten voor de visserijsector – biedt uitbreidingsmogelijkheden voor de visserijcluster richting Visart – de toegankelijkheid van de visserijcluster met het openbaar vervoer blijft goed – beperkte onteigening van bedrijven nodig waardoor de bedrijfsvoering niet in het gedrang komt 	
---	--

OVERIGE OPMERKINGEN VAN ACTOREN EN BEWONERS

Kan er geen tunnel voor het doorgaand verkeer Zeebrugge – Heist worden voorzien, cfr. tramtunnel?

Onteigeningen voor de tramtunnel zouden vermeden kunnen worden als de tram via de Isabellalaan zou rijden.

De Visartsluis kan behouden worden voor toegang tot visserijcluster.

Misschien kunnen voetgangers en fietsers mee in de tramtunnel.

11 ALGEMENE OPMERKINGEN

De noodzaak voor de bouw van een 2^{de} sluis staat buiten discussie.

In elk alternatief zijn er onteigeningen, er is zeker nood aan een sociaal begeleidingsplan.

Zal onteigeningsvergoeding volstaan om andere woning aan te kopen?

Devaluatie niet onteigende woningen die door inplanting nieuwe sluis dichterbij de sluis komen te liggen.

Spijtig dat menselijk leed minder prioriteit krijgt dan vogels en hun broedgebied.

NX: enkel een tunnel houdt geluid en luchtvervuiling uit de woonkernen.

Jachthaven: vragen om toekomstige uitbreiding(en) niet te hypothekeren.

NX: ovonde op N31 is ingetekend boven recent gebouwd drinkwaterreservoir van Farys.

De impact op KMO's in het projectgebied mag niet uit het oog verloren worden, deze zorgen ook voor werkgelegenheid in de regio.

Westelijke alternatieven hebben een grote impact op de leefgemeenschap, de KMO4s en de visserijcluster.

Gelet op de slechte ervaringen die er geweest zijn bij de bouw van de Vandammesluis is er in alle alternatieven een vrees voor zettingen van huizen en gebouwen in de bouwfase.

Wat met woningen die niet onteigend worden maar dichterbij nieuwe infrastructuur komen te liggen: vrees voor meer hinder (lawaaï, fijn stof, trillingen, ...), schade, minwaarde, ...

In elk alternatief dienen (nuts)leidingen te worden verlegd, dit dient in de uitwerkingsfase in detail te worden bekeken.

De realisatie van de NX is essentieel voor de scheiding van het havenverkeer en het lokaal verkeer. De kustbaan kan dan heraangelegd worden als een veilige en doorwaadbare lokale verkeersas.

De impact tijdens de bouwfase is een bezorgdheid die in elk alternatief terugkeert.

Men wil snel duidelijkheid hebben (snelle en duidelijke beslissing).

Waarom kan er niet een diepzeehaven worden gemaakt? Een Maasvlakte, zoals Rotterdam.

M.b.t. de varianten met een tramtunnel: deze is duur en zorgt voor een vermindering van haltes (en dus dienstverlening). Voorstel: Zeebrugge is terminus voor de tram en ander OV-middel voor connectie naar Knokke-Heist.

Bedenking: hoe lang is een tram nog houdbaar in de huidige evolutie en ontwikkeling van vervoer/mobiliteit?

Vrees voor hinder en overlast (geluid, stof, trillingen, mobiliteit, ...) tijdens de bouwfase (die

enkele jaren zal lopen).

Waarom niet de Visart- en de Vandammesluis afbreken, een volledige getijdhaven maken en het Boudewijnkanaal een kleinere sluis.? Geen wachttijden meer voor de schepen.

Uit de MKBA blijkt dat de bouwfase voor tewerkstellingsbaten zorgt maar men stelt vast dat bij grote infrastructuurprojecten veelal (goedkope) buitenlandse arbeidskrachten worden ingeschakeld.

Een 2^{de} sluis is nodig voor de werkgelegenheid, waarvoor alle begrip. Maar er moet wel gekozen worden voor humane oplossingen, niet alle toegevingen moeten van de bewoners komen.