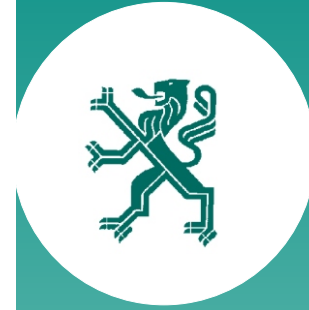


**MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR**



STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE

Kadernota - 26 oktober 2001

Nota aangepast aan de opmerkingen van de stuurgroep
van 26 oktober 2001

WES



INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	1
1. Situering en betekenis van de kadernota	2
2. Keuzes inzake de poortfunctie	4
2.1. Keuzes inzake de economische positionering en ontwikkeling	4
2.2. Keuzes inzake de ontsluiting	8
2.3. Keuzes inzake de ruimte-capaciteit van het zeehavengebied	12
3. Na te streven interne en externe kwaliteiten	16
3.1. Zuinige en efficiënte ruimtelijke invulling van de poortfunctie	16
3.2. Natuur	17
3.3. Leefbaarheid	20
3.4. Landschap/beeldkwaliteit	22
3.5. Toerisme	23
3.6. Milieuhygiëne en veiligheid.	25
3.7. Baggerproblematiek en grondoverschotten	26

KADERNOTA: STRATEGISCHE AGENDA VAN HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN BRUGGE - ZEEBRUGGE

1. SITUERING EN BETEKENIS VAN DE KADERNOTA

In deze nota is op basis van de in de agenderingsfase verzamelde thematische aandachtspunten en de aanwijzingen uit de planningscontext een voorstel gemaakt van de agenda van het strategisch plan. In de agenderingsnota werden de aandachtspunten, die tijdens de bevraging op een zeer diverse wijze werden geformuleerd, reeds op een meer eenvormige en eenduidige manier als agendapunten vertaald zonder dat deze onderling gewogen werden.

In de kadernota worden zij verder thematisch geclusterd en in samenhang geordend. Nu moet ook duidelijk worden welke strategische agendapunten op de voorgrond treden en op basis van welke uitgangspunten het plan wordt opgemaakt. Dit betekent dat prioriteiten en keuzes moeten gemaakt worden. De kadernota is, gesitueerd in het planningsproces, een belangrijke opstap naar de startnota. In de startnota zal een hypothese van ontwikkelingsvisie (concept-streefbeeld) opgenomen worden.

Er is bewust gekozen om reeds in deze fase van de opmaak van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge uitgangspunten en strategische keuzes als werkhypothesen te formuleren. Dit is immers van belang voor het verdere onderzoek. In de startnota worden deze verder uitgewerkt in een aanzet tot visie- en conceptelementen. Door deze nu als werkhypothesen ter discussie te stellen kunnen de (soms samenlopende en soms uiteenlopende) meningen en aandachtspunten, zoals genoteerd in de agenderingsnota, met elkaar geconfronteerd worden in een samenhangend kader. Zo moet uit het overleg tussen de

verschillende stake-holders blijken welke uitgangspunten, visie- en conceptelementen hetzij onomstreden zijn en reeds in het concept-streefbeeld kunnen opgenomen worden, hetzij nog ter discussie staan en waarvoor in afwachting van afwegingselementen uit verder onderzoek slechts een hypothese kan opgenomen worden.

De kadernota is zo opgevat dat naast de formulering van algemene en specifieke uitgangspunten, een voorstel van de te nemen strategische keuzes (beslissingsvelden) en een programma voor het verder onderzoek zijn opgenomen. Daarnaast is aandacht voor de onderlinge samenhang tussen de keuzes die in het plan worden gemaakt (onderlinge afstemming) en de afstemming met keuzes in andere planningsprocessen.

Voor de formulering van de strategische keuzes is een welbepaalde getrapte opbouw gekozen. Het onderzoek richt gelijktijdig de aandacht op zowel de strategische keuzes op het vlak van de poortfuncties als met betrekking tot het duurzaam kader waarbinnen de zeehaven zich kan ontwikkelen.

Enerzijds zijn de **keuzes** aangegeven in verband met de 'poortfunctie', deze bepalen de kernbeslissingen met betrekking tot het ontwikkelingsperspectief van de haven van Brugge-Zeebrugge. Deze handelen over de keuzes inzake de invulling van de economische positie en rol van de haven, het hiermee samenhangende faciliterende infrastructureel programma en de beschikbare 'ruimte-capaciteit'. Kortweg zijn deze keuzes te verantwoorden door de ontwikkelingskansen van de zeehaven. Het onderzoek focust hier op de uitwerking van samenhangende ontwikkelingsscenario's voor deze poortfuncties.

Anderzijds wordt het **duurzaam kader** aangegeven van het gewenste ontwikkelingsperspectief als poort voor de zeehavens. Het betreft keuzes op het vlak van zowel **interne als externe omgevingskenmerken en -functies**. Deze kenmerken en de ontwikkelingskansen van deze functies kunnen vertaald worden in kwaliteitseisen die aan de ontwikkeling van de haven en omgeving toegekend worden. Deze kunnen op hun beurt randvoorwaarden bepalen ten aanzien van het ruimtelijke en infrastructurele programma dat verbonden is met de gewenste ontwikkeling van de zeehaven als poort.

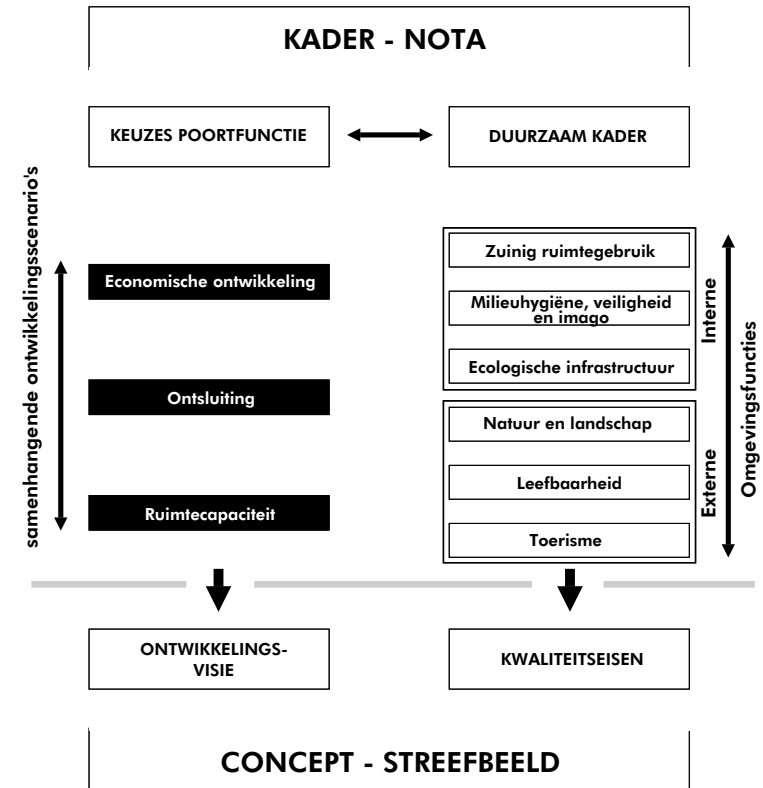
In eerste instantie betreft het (interne) kwaliteitseisen inzake de havenontwikkeling:

- het zuinig ruimtegebruik;
- de ecologische infrastructuur;
- de milieuhygiëne en veiligheidsaspecten;
- het beeld en het imago van de haven.

In tweede instantie betreft het de kwaliteitseisen van (externe) functies, de functies uit de omgeving van de haven, waaraan de havenontwikkeling getoetst wordt. Deze kwaliteitseisen en de randvoorwaarden die hieruit afgeleid kunnen worden hebben betrekking op:

- de leefbaarheid van de woonkernen, badplaatsen en de stadswijken in de omgeving;
- de natuurlijke en landschappelijke structuur;
- de relatie met het kusttoerisme.

Dit betekent dat het strategisch ontwikkelingsperspectief voor de haven van Brugge-Zeebrugge zowel rekening houdt met de



duurzame ontwikkeling van de omgevende functies als kwaliteitseisen toekent aan de havenontwikkeling zelf. De kerntaak van het strategisch planingsproces is precies de uitwerking van een gebiedsgerichte afweging tussen deze eisen en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven als poort. In deze kadernota is voorgesteld hoe deze afweging verloopt, met andere woorden welke de verhouding is tussen verschillende aanspraken op de ruimte in en rond het zeehavengebied en de hieraan verbonden kwaliteitseisen.

2. KEUZES INZAKE DE POORTFUNCTIE

2.1. KEUZES INZAKE DE ECONOMISCHE POSITIONERING EN ONTWIKKELING

UITGANGSPUNTEN

■ Diepzeehaven met kustligging

De ontwikkeling van Zeebrugge tot op vandaag en in de toekomst wordt aangegeven door een goede maritieme locatie en dito nautische toegang. Zeebrugge is een diepzeehaven met kustligging. Dit vormt een troef voor de ontsluiting van de Vlaamse economische structuur.

■ Poort en motor van de economische structuur

De ontwikkelingsmogelijkheden van de haven van Brugge - Zeebrugge, als poort en motor van ontwikkeling van de Vlaamse economische structuur, worden gegarandeerd. De haven van Brugge-Zeebrugge vormt een bestaande en verder te ontwikkelen hefboom en motor ten aanzien van de economische groei in de regio. De haven Brugge-Zeebrugge, als motor van de ontwikkeling van de subregio wordt ondersteund.

STRATEGISCHE KEUZES

■ Invulling van de rol als poort en motor

Centraal in de keuzevorming van het strategisch plan staat de vraag naar de invulling van de rol van de zeehaven als poort en motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen. Deze keuze wordt mede bepaald door de globale economische ontwikkelingskansen in het algemeen en de havenstrategie in het bijzonder. Laatst element verwijst enerzijds naar de concurrentiepositie van Zeebrugge in de range Le Havre-Hamburg en anderzijds naar de complementariteit tussen de Vlaamse havens (cf. Vlaams havenbeleid).

De hierboven vermelde keuzes zijn verbonden met andere keuzes.

■ Eisen inzake toegankelijkheid

Bij keuze voor het behoud van de maritieme toegangspositie van de haven van Brugge-Zeebrugge moet nagegaan worden aan welke eisen, naar de toekomst toe, de nautische toegankelijkheid moet beantwoorden (zie strategische keuze inzake de ontsluiting). Het niveau van de nautische toegankelijkheid is functie van onder meer trafiekverwachtingen.

Maar de invulling van deze rol is ook verbonden met de kwaliteit en capaciteit van de verkeersinfrastructuur op het land, met andere woorden de verbinding met het hinterland. Dit is de vraag naar de concrete invulling van een evenwichtige en duurzame multi-modale ontsluiting (zie strategische keuze inzake de ontsluiting). Hier moet de samenhang tussen de economische positie (rol van de haven: aard, bestemming en omvang van de te verwachten trafieken) en het goederenvervoer (modal split: aard, bestemming en capaciteit) uitgeklaard worden.

■ Plaats in de logistieke keten

In de organisatie van de logistieke keten is de haven niet louter te positioneren tussen het zeeschip en het vervoer over land (binnenvaart, weg of spoor). De haven heeft ook een plaats in het verdere transport over de zee (kustvaart, feederfunctie, containers, ro-ro en short-sea shipping).

Nagedacht moet worden over de plaats van de haven van Brugge-Zeebrugge in het geheel van de logistieke keten: is de haven slechts een overslagplaats of is het meer een logistieke eenheid, met hieraan gekoppeld een distributiefunctie? Deze plaats moet gedefinieerd worden en in een strategisch programma vertaald worden. De rol van Zeebrugge zal zonodig vertaald worden in bijkomende gepaste infrastructurele mogelijkheden (haveninfrastructuur en ontsluitingsinfrastructuur).

■ Ruimtelijke mogelijkheden voor havenontwikkeling

De keuze over de te volgen havenstrategie is ook een keuze over de ruimtelijke ontwikkeling en invulling van de haven. Vertrekpunt zijn de aangeboden ruimtelijke mogelijkheden inzake havenontwikkeling en de wijze waarop kwantitatief en kwalitatief wordt omgegaan met de beschikbare ruimte. De hypothese is op vandaag dat de aangeboden ruimte in de industriegebieden voor de haven volgens de vigerende gewestplannen volstaat om een gewenste havenontwikkeling te garanderen. De ruimtelijke eisen van een gewenste ontwikkeling als poort worden geconfronteerd met dit aanbod (kwalitatief en kwantitatief). Zonodig worden omtrent de omvang en de geografische aanduiding van de gebieden die op heden zijn aangeduid op het gewestplan wijzigingen aangebracht.

Het ruimtelijk programma wordt gefaseerd ontwikkeld in overeenstemming met de gewenste ontwikkeling als poort.

■ Voorwaarden en randvoorwaarden voor havenontwikkeling

Kortweg samengevat is de keuzevorming omtrent de gewenste rol van Zeebrugge als poort en motor van de Vlaamse economische structuur verbonden met de keuzevorming omtrent een aantal 'faciliterende voorwaarden', met name ruimtegebruik en ontsluiting. Dit samenhangend pakket van keuzes vormen de kernbeslissingen in het kader van het strategisch plan. Onderlinge afstemming tussen deze keuzes betekent ook afstemming in de tijd (fasering). Infrastructurele keuzes moeten tijdig gemaakt worden om gepast te anticiperen op de gewenste havenontwikkeling, kaderend in de economische ontwikkeling van Vlaanderen en Europa. Vragen die in verband met de te nemen strategische keuzes nog moeten beantwoord worden zijn op hoofdlijnen aangegeven in het onderstaand beschreven onderzoeksprogramma.

Naast faciliterende voorwaarden staan ook 'kaderende randvoorwaarden' ten aanzien van de economische ontwikkeling. In het kader van het strategisch plan moeten deze verder uitgeklaard en gevalideerd worden (zie verder).

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ Invulling van de rol als poort en motor

Centraal in het onderzoeksprogramma staat de vraag welke economische positie de haven van Brugge-Zeebrugge kan innemen en welke de invulling als poort en motor van de Vlaamse economische structuur is die afgemeten is met deze rol. Om deze vraag te beantwoorden worden scenario's ontwikkeld. Deze gaan enerzijds uit van globale economische ontwikkelingskansen, anderzijds vertrekken deze van de inschatting van de concurrentiepositie van de haven van Brugge-Zeebrugge in het Benelux-segment van de range Le Havre-Hamburg en de complementariteit tussen de Vlaamse havens. De scenario's worden uitgezet ten opzichte van de diverse mogelijkheden die het infrastructuur en ruimtelijk programma bieden. In het eerste geval wordt de werkhypothese van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen getoetst met betrekking tot de lijninfrastructuurprojecten. In het tweede geval is de ruimte-capaciteit van het gewestplan inzet van evaluatie.

Deze scenario's worden vertaald in kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevragen.

■ Plaats in de logistieke keten

De hierboven beschreven scenario-ontwikkeling is mede gebaseerd op een gedegen inschatting van de bestaande en mogelijke economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge. Vraag is welke de waarde is van de, in de range, als centraal gepercipieerde ligging van Zeebrugge ten aanzien van het hinterland. Ook de opvatting dat Zeebrugge gekend staat om een goede en snelle goederenbehandeling op de terminals, en dit op flexibele tijdstippen, vraagt een verdere objectivering.

Zeebrugge wordt beschouwd als dé EU-haven voor roro-trafiek tussen Engeland en het Europese continent. Maar staat de markt hier zelfs nog groeikansen toe? Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit dat uiteraard ook andere havens, zoals Duinkerke, op deze groei kunnen anticiperen. De huidige ro-ro trafiek wordt gedomineerd door de short-sea trafiek op het Verenigd

Koninkrijk. De vraag is in welke mate deze sterke positie ook een kwetsbaarheid is. Zijn er ook opportuniteiten in de verdere ontwikkeling van de ro-ro trafiek op andere dan Engelse bestemmingen en welke ontwikkelingskansen biedt de short-sea trafiek op Europese schaal (vooral op de Noord-Zuidas van deze Europese ruimte)? Hypothese (in aansluiting met het vigerende Europese transportbeleid) is dat de toenemende congestie van het wegverkeer op Europees niveau hier perspectieven kan openen. Ook moeten de mogelijkheden onderzocht worden voor de rechtstreekse verlading van containers, die vanuit de grote overzeese lijnen binnenkomen en op short-sea lijnen die het Europese continent en Noord-Afrika aandoen.

Zeebrugge staat op vandaag op enige afstand van de grote containerhavens binnen de range Le Havre-Hamburg, zoals Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Onderzocht moet worden welke positie Zeebrugge, als poort van de Vlaamse economische structuur, inneemt in dit trafieksegment (de containertrafiek). Vraag is evenwel of het opportuun is dat Zeebrugge als haven hierop inspeelt en zo ja, op welke wijze Zeebrugge een stevige positie kan verwerven in dit segment.

Hierbij moet rekening gehouden worden met de verklaringen waarop de bestaande positie gebaseerd is: de infrastructurale capaciteit en kwaliteit van de bestaande haven en aanwezige ontsluiting, de voor- en nadelen op een zeer concurrentiële markt, de ontwikkeling van de Vlaamse en West-Europese economische structuur.

Zeebrugge is op vandaag, onder meer door haar recente ontwikkeling, een typische overslaghaven, met als gevolg dat de distributie en logistieke functie beperkt ontwikkeld is. In bepaalde niches wordt hier een kentering opgemerkt (postponed manufacturing bij Toyota, de komst van Stora en het distributiecentrum van Bridgestone, fruittrafiek, ...). Vraag is of distributie- en VAL-activiteiten verder moeten/kunnen ontwikkeld worden.

■ Economische ontwikkelingsstrategie als poort

Samenvattend rijst dus de overkoepelende vraag welke de meest aangewezen economische ontwikkelingsstrategie is voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Het antwoord op deze vraag heeft te maken met de 'havenstrategie', en bijhorende keuzes inzake specialisatie en/of diversificatie. Een goede afstemming met de strategische en commerciële bevoegdheden terzake van het havenbedrijf (MBZ) is aangewezen. De aldus ingeschatte havenontwikkeling wordt omgezet in een kwalitatieve en kwantitatieve ruimtevraag.

■ Verband met de infrastructurele en ruimtelijke scenario's voor de havenontwikkeling

Hierboven werd geduid dat de gewenste economische ontwikkelingsstrategie uitgezet wordt ten opzichte van hypothesen inzake de bijhorende infrastructurele en ruimtelijke programma's. Vertrekpunten hierbij zijn respectievelijk het infrastructureel programma dat aangeboden wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de ruimte-capaciteit die gegarandeerd wordt in de vigerende gewestplannen.

De economische ontwikkelingsscenario's dienen evenwel verder geëvalueerd te worden ten opzichte van deze werkhypothesen die zelf geen onafhankelijke variabelen zijn. Precies de validatie en implementatie van het infrastructureel en ruimtelijk programma is in functie van de te bepalen randvoorwaarden en na te streven gebiedskwaliteiten in dit strategische planningsproces.

In dit verband herinneren we aan de interessante vraag (cf. Agenderingsnota) om na te gaan welke de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehaven (als een poort en een motor van de economische structuur van Vlaanderen) zijn, rekening houdend met de actuele infrastructurele en ruimtelijke mogelijkheden/beperkingen. Op basis van deze overweging wordt bij de ontwikkeling van de scenario's inzake economische ontwikkeling de werkhypothese 'ruimte-capaciteit' onveranderlijk gelaten, het is namelijk de hypothese dat de in de gewestplannen voorziene omvang aan terreinen de havenontwikkeling kan garanderen.

AFSTEMMING OP STRATEGISCH PLAN- (BELEIDS-)NIVEAU

De analyse van de aangewezen havenstrategie is, naast de concurrentiepositie van Zeebrugge en de economische (markt-)ontwikkeling, ook verbonden met andere strategische keuzes zoals de keuzes inzake de verdere infrastructurele ontwikkeling: enerzijds betreft dit het hoofdwaterwegen-, hoofdspoorwegen- en hoofdwegennet in Vlaanderen en anderzijds de nautische toegang, met name de vraag betreffende de uitvoering van het programma voor 46'getij-ongebonden vaart (getij-ongebonden 14 m) (zie verder strategische agenda 'ontsluiting'). Beide velden van strategische keuzes zijn met elkaar verbonden, zonder dat keuzes over de ontsluiting een onafhankelijke zijn.

In het kader van het strategisch planningsproces moet verder uitgeklaard worden welke het verband is tussen de mogelijke havenstrategieën en het bijhorende faciliterende infrastructureel programma. Dit moet het mogelijk maken de maatschappelijke, ruimtelijke en ecologische afweging van de economische ontwikkelingskansen van Zeebrugge in te schatten. Aan de beide samenhangende ontwikkelingsprogramma's zijn immers maatschappelijke, ruimtelijke en ecologische kosten verbonden (zie verder 'randvoorwaarden voor de economische ontwikkeling').

Het onderzoek naar de economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge (in een internationale context) moet elementen aanreiken voor een verdere mogelijke/wenselijke uitbouw als poort en motor van de Vlaamse economische structuur. De opgave bestaat erin de inschatting van ontwikkelingsmogelijkheden/wensen in het juiste perspectief en het juiste kader te plaatsen, met andere woorden duidelijk aan te geven, af te wegen vanuit welke aannames, invalshoeken, vertrokken wordt. De haven is een logistieke schakel in een netwerk. Afstemming moet bereikt worden met de beleidsvragen op het niveau Vlaanderen inzake het havenbeleid. Concreet gaat het over de probleemstelling welke schakels er nodig zijn voor de

ontwikkeling van de economische structuur van Vlaanderen en welke plaats Zeebrugge en de andere havens hier innemen.

Uitgangspunt bij de keuzevorming in het strategisch plan is dus de interdependentie tussen de strategische keuzes inzake de havenontwikkeling en de ontsluiting van de haven aan de nautische en landzijde, deze vraag moet mede op het niveau Vlaanderen beantwoord worden. Samenhangende onderzoeksvragen betreffen ook het ruimtegebruik. Deze vraag zal eerder gebiedsspecifiek beantwoord moeten worden. Nagegaan moet worden welke en hoeveel terreinen noodzakelijk zijn in het kader van de te kiezen havenstrategie en binnen welke ruimtelijke grenzen deze keuze kan gemaakt worden. Van belang is tevens de kwalitatieve eisen van deze haventerreinen te differentiëren en te specificeren: ontsluitingseisen aan zee- en landzijde, opslagfaciliteiten, omvang, graad van ruimte-intensiviteit, ...

RANDVOORWAARDEN

De strategische keuze inzake de aangewezen ontwikkeling als poort voor Zeebrugge, en het hiermee verbonden infrastructuur en ruimtelijk programma, is gerelateerd aan randvoorwaarden die verder in dit planningsproces worden onderzocht en gevalideerd. Randvoorwaarden kunnen aangegeven worden vanuit de omgeving (zie ook Hoofdstuk 3 voor een meer integrale benadering):

- de leefbaarheid van bestaande en te behouden stedelijke woonwijken en landelijke woonkernen;
- de natuurwaarden die door verdere ruimte-inname en infrastructuurprojecten dreigen te verdwijnen;
- de cultuurhistorische landschappelijke waarden en relictten;
- het lokaal en bovenlokaal verkeersfunctioneren (verkeersafwikkeling in en rond de haven): openbaar vervoer, fietsverkeer, woon-werkverkeer;

- de toeristische functie van de kustzone en het achterland.

De afweging tussen de strategische keuze inzake havenontwikkeling en de aangegeven randvoorwaarden zal verder uitklaren waar enerzijds eventuele milderende en beschermende (flankerende) maatregelen worden uitgewerkt of waar anderzijds (afstemmende) maatregelen genomen worden om de economische ontwikkelingskansen van de haven niet te hypothekeren. Deze afstemmende flankerende maatregelen maken integraal deel uit van het beslissings- en actieprogramma van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

2.2. KEUZES INZAKE DE ONTSLUITING

UITGANGSPUNTEN

■ Een ontsluitingsstructuur in overeenstemming met de gewenste invulling van de poortfunctie

Uitgangspunt is het voorzien van een ontsluitingsstructuur, zowel aan de zeezijde als aan de landzijde, in overeenstemming met de gewenste economische rol van de haven en de hieraan verbonden na te streven havenstrategie. Door de verbetering van de bestaande en de aanleg van de ontbrekende infrastructuur (wegen, spoorwegen, waterwegen, communicatie, pijpleidingen, ...) naar het hinterland en de stedelijke gebieden in Vlaanderen en daarbuiten, wordt de bereikbaarheid van de poorten gegarandeerd.

■ Oplossen van knelpunten in de bestaande ontsluiting

Uitgangspunt is de hypothese dat de verdere ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge onlosmakelijk verbonden is met de oplossing van de knelpunten inzake ontsluiting.

■ Complementariteit van de verkeersmodi

De bestaande en toekomstige marktpositie van de haven en de functionele eisen van logistieke ketens, is gerelateerd aan de kwaliteit van de multimodale ontsluiting (de geboden faciliteiten).

■ Geen afwenteling van verkeersoverlast

Zorg moet gedragen worden opdat de kwaliteitseisen van andere (verkeers-)functies in het gebied niet worden aangetast (zie randvoorwaarden).

STRATEGISCHE KEUZES

■ Verbetering van de multimodale ontsluiting van de zeehavens

Op hoofdlijnen kunnen deze uitgangspunten vertaald worden in de strategische keuze om de multimodale ontsluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge te optimaliseren en waar nodig en mogelijk uit te breiden. De invulling van dit programma wordt aangegeven door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Rekening houdend met de planhorizon tot 2007 is dit een te onderzoeken hypothese.

Ondersteld wordt dat de op vandaag bestaande knelpunten inzake de lijninfrastructuren worden een oplossing geboden bij uitvoering van dit programma. Het betreft:

(1) wegeninfrastructuur: het conflictvrij maken van de N49, na ombouw tot hoofdweg A11, en het realiseren van het tracé van de AX tussen het knooppunt Westkapelle en Blauwe Toren, en de in te richten primaire wegen (met inbegrip van de rechtstreekse ontsluiting van de haven);

(2) spoorweginfrastructuur: in het bijzonder de terreinreservering voor nieuwe spoorinfrastructuur (de aanleg van een bocht tussen de lijn 51B (Brugge-Knokke) en de lijn 51A (Brugge-Zeebrugge); de zogenaamde 'Bocht van Ter Doest'; de verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur (de capaciteitsuitbreiding tussen Zeebrugge/Heist, Brugge en Gent, lijn 50A) en het bebouwingvrij houden van trajecten voor toekomstige spoorverbindingen (tussen Zeebrugge en Antwerpen Linkeroever langs de A11);

(3) het verbeteren van de verbinding tussen de haven van Brugge - Zeebrugge en het hoofdwaterwegennet.

Hier kunnen we ook de 'economisch' gewenste diepgang inzake nautische toegankelijkheid toevoegen.

Wat betreft de spoorinfrastructuur kan hieraan toegevoegd worden dat diverse knelpunten - buiten de opname in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - op te merken zijn, zoals het bebouwingvrij houden van terreinen voor spoorbundels, emplacementen, kortom voor vormingsinfrastructuur evenzeer van belang is.

De keuze van het alternatief ter verbetering van de binnenvaartverbinding naar het hoofdwaterwegennet is evenwel nog niet genomen (zie afstemming op het strategische plan- en beleidsniveau).

Strategische keuzes in verband met de ontsluiting van de haven staan dus in functie van de ondersteuning van de economische positie en ontwikkeling van de haven. De invulling en fasering van deze multimodale taakstelling is mede gebaseerd op de verschillende eisen verbonden aan de trafiekontwikkeling (volgens de aangewezen havenstrategie, zie strategische keuze inzake economische positionering en ontwikkeling).

■ Sturing van de modal split

Naast infrastructurele keuzes staat ook de keuze om actief tussen te komen in de modal split van het goederenverkeer van en naar de haven van Brugge - Zeebrugge. Deze keuze is een afgeleide van de streefdoelen van het gewenste verkeers- en vervoersbeleid op het niveau Vlaanderen (cf. Ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen) en het niveau van de Europese Unie (cf. Europees Transportbeleid). Aldus bepaalt de gewenste modal split eveneens de definitie van de na te streven capaciteiten op de verschillende infrastructuren.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ Werkhypothese

Onderzoeksmatig wordt uitgegaan van de werkhypothese dat het in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeboden infrastructureel programma de ontwikkelingsmogelijkheid van de

haven van Brugge-Zeebrugge garandeert. In dit onderzoeksprogramma moet de conformiteit van deze hypothese met de gewenste economische ontwikkeling van de zeehaven nagegaan worden op de korte termijn (2007) en de lange termijn (na 2007). Met andere woorden, in welke mate (en binnen welke termijnen) moet en kan het in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeboden pakket projecten inzake lijninfrastructuren ingezet worden? Bij de bouw van scenario's betreffende de economische ontwikkelingskansen van de zeehaven wordt uitgegaan van deze premisse. Evenwel wordt ook een meer maximaal scenario (lange termijn, 2020-2025) onderzocht. Eventuele capaciteitsbeperkingen bij volledige uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (horizon 2007) worden verkend.

Het onderzoeksprogramma inzake de verkeers- en ontsluitingsproblematiek kan vervolgens opgedeeld worden in drie grote luiken:

- de verbindingen met het hinterland en de stedelijke gebieden in Vlaanderen en daarbuiten;
- de verkeersafwikkeling in het havengebied;
- de nautische toegankelijkheid van alle havendelen.

Bij het onderzoek van de verbindingen met het hinterland staat de vraag centraal hoe via de verschillende vervoersmodi de grote massa goederen kunnen aan- en afgevoerd worden naar de haven, nu en in de toekomst. Volgende vragen komen hierbij aan bod:

- welke zijn de actuele ontsluitingswegen? hoe worden die momenteel benut? welke zijn de eventuele restcapaciteiten, welke de knelpunten (kwantitatief en/of kwalitatief)?
- welke infrastructuren zijn geprojecteerd? welke zijn de belangrijkste potenties en de knelpunten hiervan?

- hoe kan de complementariteit van vervoerswijzen mogelijkheden bieden voor verschuiving ten aanzien van de modal split? en hoe komen we tot een betere verdeling over de verschillende modi (bijvoorbeeld cf. het beleid dat op het niveau van de Europese Unie wordt aangestuurd)?

- welke havenontwikkelingen zijn wel/niet mogelijk met de huidige verbindingen of met nieuwe infrastructuren?

- hoeveel en welke soort goederen zullen/kunnen er in de toekomst verhandeld worden? welke zijn de huidige en toekomstige hinterlandgebieden?

- welke is het belang van short-sea shipping en kustvaart?

- welke is de rol van de pijpleidingen?

Een bijzonder aandachtspunt betreft het onderzoek van de impact van de realisatie van de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorgestelde aanpassingen en afwerkingen van het hoofdwegen-, hoofdspoorwegen- en hoofdwaterwegennet. Met andere woorden, welke vervoerscapaciteiten liggen hierin besloten en welke sturingsmogelijkheden ten aanzien van de modal split van het goederenvervoer kan dit opleveren.

Tenslotte moet de eventuele vraag beantwoord worden of het in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeboden ontsluitingsnetwerk, naar kwaliteit en capaciteit, op maat gesneden is van te kiezen havenontwikkeling. Uiteraard moet kennis aanwezig zijn over de restcapaciteiten van bestaande en geplande infrastructuren. Ook inzicht in de complementariteit (onderlinge verwisselbaarheid) van weg-, spoorweg- en binnenvaartmodus is van belang. Op vandaag is evenwel (nog) niet aangeduid dat de concepten van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen inzake dit ontsluitingsnetwerk na 2007 niet meer geldig zijn.

Bij het onderzoek inzake de verkeersafwikkeling in het havengebied komen volgende vragen aan bod:

- hoe kan de ontsluiting van de verschillende deelgebieden geoptimaliseerd worden?
- hoe gebeurt de aansluiting op hinterlandverbindingen?
- welke principes gelden voor de verbinding tussen de verschillende delen van de haven onderling?
- aandacht voor de ontmenging van het kustverkeer en het havenverkeer;
- spoorontsluitingen in en rond de haven.

In de eerste fase van het onderzoek zal de aandacht hoofdzakelijk gericht worden op het eerste thema, namelijk de hinterlandverbindingen, omdat de ontsluiting samenhangt met de economische en ruimtelijke ontwikkelingsscenario's voor de haven. Het tweede thema behandelt de meer concrete uitwerking van de ontsluiting in en rond het havengebied, uitgaande van de algemene principes en de aanwijzingen uit de onderzoeksprogramma's inzake na te streven gebiedskwaliteiten.

AFSTEMMING OP STRATEGISCH PLAN- EN BELEIDSNIVEAU

Hierboven is vertrokken vanuit de hypothese dat de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerde lijninfrastructuren met betrekking tot de ontsluiting van de haven van Brugge-Zeebrugge naar het hinterland volstaan om de economische ontwikkeling als poort te garanderen. Deze aanname moet geëvalueerd worden en desnoods teruggekoppeld worden naar de concepten en projecten voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (binnen de planhorizon tot 2007 en op de langere termijn na 2007).

Concrete afstemming moet ook bereikt worden met de keuze betreffende de verbeterde ontsluiting van de Vlaamse kusthavens.

De context voor de afweging van deze keuzes is aangegeven in het richtinggevend en bindende gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Hierin wordt gesteld dat de verbinding van de kusthavens Oostende en Zeebrugge met het hoofdwatwegennet als een hoofdwatweg moet beschouwd worden. Vanuit de kusthavens zijn de nabijgelegen aanknooppunten op het hoofdwatwegennet:

- de monding van de Westerschelde;
- het kanaal Gent-Terneuzen;
- het kanaal Gent-Oostende, voorbij de kruising met het Afleidingskanaal van de Leie in Merendree.

Om een verbetering van de binnenvaartontsluiting van de kusthavens met het hoofdwatwegennet te realiseren, verordende het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een onderzoek van drie alternatieven:

- verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
- verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
- uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

Dit onderzoek werd uitgevoerd in de zogenaamde Maatschappelijke Impactstudie voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens (MAiS).

Het eindrapport (31 maart 2001) van deze studie stelt echter geen duidelijke beleidsconclusies voor omtrent de optimale binnenvaartontsluiting. De studie stelt een vanwege de Vlaamse overheid beleidsmatig streven vast naar een bevordering van een modale verschuiving van het goederenvervoer in het voordeel van de "binnenvaart". Dit betekent dat het wenselijk is dat de waterwegen, waaronder ook de waterwegen naar de kusthavens,

voldoende capaciteit moeten hebben om de aldus nagestreefde volumes te kunnen verwerken.

Maar de studie wijst erop dat de onzekerheid van de ontwikkeling van de havens van Zeebrugge en Oostende niet toelaat een keuze te maken tussen een beperkte en een uitgebreide capaciteit van een verbeterde binnenvaartontsluiting voor deze havens. Het eindrapport besluit dat tijdens de uitvoering van de studie dus duidelijk werd dat de MAiS op zichzelf geen eenduidige keuze tussen de drie alternatieven toelaat en besluit: "De keuze voor de ontsluiting van de kusthavens met een beperkte of een uitgebreide capaciteit is afhankelijk van de ontwikkeling die de Vlaamse overheid voor de havens van Zeebrugge en Oostende voor ogen heeft rekening houdende met de strategieën van de marktpartijen in binnen- en buitenland".

RANDVOORWAARDEN

Bij de strategische keuzevorming inzake de verbetering van de ontsluitingsstructuur van de haven is een belangrijk uitgangspunt het niet-afwentelen van de overlast op de woonwijken van de Brugse agglomeratie, de badplaatsen en de dorpen in de polders. Hier is de invalshoek het leefbaar functioneren van het lokale verkeer, de kwaliteit van het woon-werkverkeer tussen de omliggende stedelijke gebieden en de woonkernen naar de haven en het vrijwaren van de toeristische ontsluiting van de haven. Een bijzondere randvoorwaarde is het goed functioneren van het fietsverkeer en het openbaar vervoer omheen en doorheen het havengebied. Principe is het ontmengen van verkeerssoorten.

Gelet op het belang van dit verkeersfunctioneren en de samenhang met de strategische keuzes inzake de ontsluiting van de haven maken flankerende beslissingen en acties in deze domeinen integraal deel uit van het strategisch plan.

Bij het onderzoek van de verkeersafwikkeling van de haven zal bijzondere aandacht besteed worden aan de wisselwerking met de na te streven gebiedskwaliteiten inzake ruimtegebruik, leefbaarheid, toerisme en landschap. Afstemming tussen de verkeersafwikkeling

in en rond de haven en de verkeersafwikkeling met het hinterland zal onderzocht worden. Onder meer volgende vragen zijn van belang:

- hoe worden de woon-werkverplaatsingen het beste opgevangen?
- welke is de rol van de treinstations, de kusttram en de bus?
- welke is de rol en de plaats van de fiets en voetgangersverbindingen?
- aandacht voor de verkeersleefbaarheidsproblematiek in de omringende woongebieden en badplaatsen;
- aandacht voor de ontsluiting van de woonkernen.

Het geheel van randvoorwaarden is vermeld onder Hoofdstuk 3.

2.3. KEUZES INZAKE DE RUIMTE-CAPACITEIT VAN HET ZEEHAVENGEBIED

UITGANGSPUNTEN

■ Eindigheid van de ruimte voor de zeehaven

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge is de onderkenning van de "relatieve eindigheid aan potentiële oppervlakte (of ruimte) in en rond de haven".

Deze relatieve maar af te bakenen en te valideren "eindigheid aan oppervlakte (milieu- en gebruiksruimte)" is een belangrijke factor in de ontwikkeling van een toekomstige havenstrategie (zie strategische keuzes inzake "economische positionering en ontwikkeling" en de "ontsluiting")

■ Gewestplan als kwantitatieve referentie

De ruimte voor de havenontwikkeling op het land is relatief beperkt en eindig. Referentiewaarde voor de omvang van de gebieden die ter beschikking staan van de havenontwikkeling wordt omschreven door de contouren van de industrie- en havengebieden die tot op vandaag in het gewestplan zijn afgebakend.

■ Aanbodbeleid

Aan het principe van de 'ruimte-capaciteit' is eveneens het principe van 'de fasering en garantie van de beschikbare voorraad' gekoppeld. Dit geldt op het niveau van de haven ('ijzeren voorraad') als op het niveau van het individuele bedrijf ('interne reserve').

STRATEGISCHE KEUZES

■ Definitie van de 'eindigheid' van de ruimte voor havenontwikkeling

Het Strategisch Plan voor de Haven van Brugge-Zeebrugge zal aangeven wat precies verstaan wordt onder het begrip 'eindigheid' van de ruimte voor havenontwikkeling binnen de vooropgestelde planhorizon. De grenzen aan de ruimte worden bepaald vanuit maatschappelijke, economische en ecologische voorwaarden.

■ Vertaling van de ruimtevraag

De aan de gewenste ontwikkeling als poort gekoppelde ruimtevraag wordt vertaald in een afbakening, differentiatie en fasering op hoofdlijnen van het aan te wenden aanbod aan ruimte.

■ Contouren van de havenontwikkeling

Bij de concrete vertaling van de ruimtevraag wordt niet per definitie uitgegaan van de bestaande contouren van de in de gewestplannen aangeduide industriegebieden voor de haven.

Op basis van de kwalitatieve eisen van de ruimtevraag worden keuzes gemaakt over de aan te wenden ruimte voor havenactiviteiten en over de infrastructurele inrichting van de ruimte. De ruimtevraag wordt concreet vertaald in aan te bieden pakketten ruimte voor de havenontwikkeling.

■ Omschrijving van ruimtelijke kamers

Deze ruimtepakketten worden gedefinieerd naar locatie, afbakening, functionele inrichtings- en ontsluitingseisen, ... in overeenstemming met de gewenste diversificatie en specialisatie van de te volgen havenstrategie. Deze concrete vertaling is eveneens functie van de kwaliteitseisen gesteld door andere, gevalideerde, functies in en rond het zeehavengebied.

De variabelen in het afbakenen van de "relatieve eindigheid" zijn beperkt. In het kader van de gewenste economische ontwikkeling van de zeehaven is het van belang dat diverse scenario's voor de mogelijke ruimtelijke capaciteit inzake havenontwikkeling worden onderzocht (zie onderzoeksprogramma).

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ Werkhypotheses en scenario's 'ruimtelijke capaciteit'

Onderzoeksmatig wordt uitgegaan van de werkhypothese dat de in de vigerende gewestplannen aangeboden ruimte-capaciteit (naar omvang) de ontwikkelingsmogelijkheid van de haven van Brugge-Zeebrugge garandeert. In dit onderzoeksprogramma moet de conformiteit van deze hypothese met de gewenste economische ontwikkeling van de zeehaven getoetst worden en concreet vertaald worden. Nagegaan moet worden in welke mate (en binnen welke termijnen) het in de vigerende gewestplannen aangeboden ruimte-capaciteit moet en kan ingezet worden. Bij de bouw van scenario's betreffende de economische ontwikkelingskansen van de zeehaven wordt uitgegaan van deze premisse. Evenwel wordt ook een meer maximaal scenario (lange termijn, 2020-2025) onderzocht omwille van het verkennen van de eventuele ruimte-capaciteitsbeperkingen. Dit is van belang wanneer binnen deze termijn aan deze omvang (binnen de vigerende gewestplannen) wordt vastgehouden.

Nagedacht moet worden over de afbakening van mogelijke ruimte-pakketten voor de havenontwikkeling, met andere woorden

binnen welke contouren de havenontwikkeling zich kan manifesteren.

■ Omschrijving van ruimtelijke kamers

We stellen vast dat de invulling van het ruimtegebruik gedifferentieerd is over het havengebied (de omgeving van de binnenhaven van Brugge kent een andere invulling dan de voor- en achterhaven) en dat de havengebonden industriële, distributie-, opslag-, overslag- en logistieke activiteiten ook een bepaalde mate van verwevenheid kennen. Uitgangspunt bij de verdere ontwikkeling is het aanhouden van differentiatie, verwevenheid en onderlinge nabijheid van havenactiviteiten. Onderzocht wordt hoe op deze basis een ruimtelijk aanbodbeleid kan ontwikkeld worden.

Meer specifiek betreft deze onderzoeksvraag het nagaan van hoe de haven in bestaande en potentiële kamers kan onderverdeeld worden. Aan deze kamers kan een specifieke rol toegekend worden in overeenstemming met het gewenste ontwikkelingsperspectief van de poort. Kamers, met specifieke toegankelijkheids- en ontsluitingskenmerken en met specifieke ruimtelijke kwaliteiten en capaciteiten, beantwoorden aldus aan specifieke 'niches' van de havenontwikkeling.

■ Contouren van de havenontwikkeling

Nagegaan wordt binnen welke contouren de, in overeenstemming met de gewenste ontwikkeling als poort, gedefinieerde ruimtelijke kamers gevat kunnen worden. Concreet wordt onderzocht welke de hardheid is van diverse perimeters en welke pakketten uitwisselbaar zijn.

Onder andere volgende bestaande perimeters (van diverse hardheid) kunnen voor de opbouw van deze scenario's gehanteerd worden:

- de perimeter van de afgebakende bedrijventerreinenzones in het gewestplan;

- de perimeters van de habitat- en vogelrichtlijngebieden en andere beschermende perimeters in het kader van natuur- en landschapswaarden en monumenten; en alle andere randvoorwaarden die kunnen gesteld worden vanuit de functionele eisen van de gebieden van het buitengebied;

- het noordzeegebied;

- de gerealiseerde (bebouwde) bestemmingen.

Ook moet worden nagegaan welke delen van deze pakketten eventueel inwisselbaar zijn met pakketten buiten deze perimeters. Opgemerkt wordt dat binnen dit onderzoek de hardheid van deze perimeters bepaald moet worden. Zo kunnen tevens in deze fase van het onderzoek mogelijke deelruimten voor havenontwikkeling uitgesloten worden.

Dit onderzoek vertrekt vanuit mogelijke ruimtelijke scenario's waarbij de contouren van de havenontwikkeling verkend worden.

AFSTEMMING OP STRATEGISCH PLAN- EN BELEIDSNIVEAU

Bijzondere afstemming moet bereikt worden met het proces inzake de opmaak van een Milieu-Effect-Rapport voor de Uitbouw van de Zuidelijke Achterhaven Zeebrugge. Dit MER-proces waarvan heden de startnota voorligt, behandelt de mogelijke ontwikkelingen van de achterhaven en onderzoekt hiervoor de milieueffecten van de mogelijke ruimtelijke scenario's.

Vanuit het strategisch plan wordt aangedrongen op een duidelijke beschrijving van projecten welke onderwerp zijn van het MER. De basisinformatie betreffende deze milieueffecten van de bestudeerde projecten en hun alternatieven zijn bij een duidelijke definitie en een gerichte beschrijving een ondersteuning voor de besluitvorming binnen het strategisch plan.

Het Strategisch Plan aanvaardt op vandaag als werkhypothese dat de projecten die onderwerp zijn van de MER-procedure niet in tegenspraak zijn met de hypothese inzake ontwikkeling van de poortfunctie. Deze projecten zullen later in het Strategisch Plan gevalideerd moeten worden.

RANDVOORWAARDEN

De invulling van de ruimtevraag, na confrontatie met de aangeboden ruimte-capaciteit is niet enkel functie van de economische determinanten van de ruimtelijke ontwikkelingen. Vooreerst gelden na te streven normen inzake zuinig en efficiënt ruimtegebruik. Vervolgens gelden bijzondere aandachtspunten inzake de kwaliteitseisen van andere functies in en rond het havengebied. Hierbij wordt de mate van verenigbaarheid met deze functies nagegaan. Dit resulteert in aanwijzingen inzake de (mate en wijze van) scheiding en de verweving van functies.

3. NA TE STREVEN INTERNE EN EXTERNE KWALITEITEN

3.1. ZUINIGE EN EFFICIENTE RUIMTELIJKE INVULLING VAN DE POORTFUNCTIE

UITGANGSPUNTEN

In het zeehavengebied wordt gestreefd naar enerzijds een zuinig en efficiënt en naar anderzijds een selectief en flexibel ruimtegebruik.

■ Zuinig en efficiënt ruimtegebruik van de poortfunctie

Efficiënt ruimtegebruik wijst op het aanwenden van de haventerreinen in overeenstemming met een valabele kosten-batenverhouding tussen de infrastructurele investeringen en de economische output. Efficiëntie bij de ontwikkeling van haventerreinen wijst de mate aan waarin de inname van haventerreinen door nieuwe havenactiviteiten een bijdrage levert aan de na te streven ontwikkeling als poort.

Zuinig ruimtegebruik wijst op intensief ruimtegebruik en geldt in de eerste plaats voor de haventerreinen maar ook voor de infrastructuur. Onder zuinig ruimtegebruik begrijpen we ook hergebruik van onderbenutte en verlaten bedrijfsterreinen en het streven naar polyvalent ruimtegebruik (in de tijd) in het algemeen. Dit principe wordt gebiedseigen uitgewerkt.

■ Selectief en flexibel ruimtegebruik

Selectiviteit wijst op een uitgifte van haventerreinen in overeenstemming met de gewenste ontwikkeling als poort. Flexibiliteit wijst op het inbouwen van reserve om snel op fluctuaties op de markt van trafieken in te spelen: zowel op het niveau van de individuele behandelaar als op het niveau van de haven, en wijst kortom op de fasering in de aanwending op hoofdlijnen van de beschikbare ruimtecapaciteit.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ Onderzoek in verband met de aanwending van het kwantitatieve ruimteaanbod

Het onderzoek 'economische positionering in een internationale context' (zie supra) zal zich richten op de objectivering van de (kwalitatieve en kwantitatieve) ruimtevrage bij de gewenste havenontwikkeling. De planningsopgave wordt zo duidelijker: richting en maat geven aan de invulling van de ruimtevrage waarbij rekening wordt gehouden met enerzijds de functionele eisen van de havenactiviteiten en met anderzijds een duurzaamheids- en zorgvuldigheidsprincipe bij het ruimtegebruik. Cruciaal wordt het beantwoorden van de vraag hoe de ruimtelijke voorzieningen geografisch en functioneel omschreven worden (hoe gaan we om met zuinig en intensief ruimtegebruik, welke flexibiliteit kennen we toe aan de havenontwikkeling, welke reserves houden we strategisch open, kunnen we streefdoelen omschrijven in functie van het rendement (economisch en ecologisch) van het ruimtegebruik van de haven?, ...).

Het is noodzakelijk het begrip 'zuinig en efficiënt' ruimtegebruik te operationaliseren (te normeren) in de context van de haven van Brugge-Zeebrugge. Dit is de kern van het onderzoeksprogramma.

Richtlijnen, streefdoelen en normen kunnen gedifferentieerd worden naargelang de activiteit (niche) of de ruimtelijke kamer.

■ Onderzoek van de kwaliteitseisen inzake het aanbod aan haventerreinen

Precies de vastgestelde differentiatie van het havengebied in verschillende 'functionele' kamers en de bepaalde mate van verwevenheid van havenactiviteiten geven gedifferentieerde ontwikkelingsmogelijkheden. Vraag is hoe havenactiviteiten kunnen samengaan zodat bij de invulling van de beschikbare ruimten verwevenheid van diverse havenactiviteiten (in de mate dat functies kunnen samengaan en elkaar versterken en in de mate dat toegankelijkheid richtinggevend is) en flexibiliteit (in de mate dat de potenties van het zeehavengebied niet worden gehypotheked) kunnen nagestreefd worden.

Dit laatste element houdt ook in dat een reserve aan (diverse) terreinen beschikbaar is. Het vraagt immers, gelet op de noodzakelijke infrastructuurwerken, een relatief lange tijd om te reageren op de markt indien terreinen niet beschikbaar zijn. Vraag is of voor havenontwikkeling ook een ijzeren voorraad, kwalitatief en kwantitatief, kan ingeschat worden. Onderzocht moet worden hoe flexibiliteit voor diverse activiteiten en in diverse marktsegmenten kan geoperationaliseerd worden. Deze vragen zijn kortom verbonden met de noodzaak aan een gepast grond- en uitgiftebeleid voor havengronden waarin de criteria inzake zuinig en efficiënt ruimtegebruik (en ook het aspect tijd) verwerkt zijn. Dit laatste betreft bijvoorbeeld de stedenbouwkundige voorschriften in eventueel op te maken ruimtelijke uitvoeringsplannen. Afstemming met de bevoegdheden van de MBZ terzake is vereist.

Ook de objectivering van het ruimteaanbod in de haven is aan de orde, net als de evaluatie van het huidige ruimtegebruik.

■ **Onderzoek naar de impact van kwaliteitseisen van omgevende functies op de inrichting van de haventerreinen**

Vanuit het perspectief van havenontwikkeling is het van belang juist te kunnen inschatten wat het effect is van kwaliteitseisen (bijvoorbeeld afstandsregels omwille van de woon- of natuurfunctie, milieuzonering) ten aanzien van het economische gebruik van het zeehavengebied. Nagegaan wordt hoe kwaliteitseisen inzake ruimtelijke verwevenheid van functies op verschillende niveaus en volgens functionele domeinen (tussen havenactiviteiten onderling, tussen haven en omgeving op micro- en macroniveau, ...) kunnen geformuleerd worden.

3.2. NATUUR

UITGANGSPUNTEN

■ **Zorgzaam omgaan met natuurwaarden**

Uitgangspunt is het zorgzaam omgaan met natuurwaarden en ecologische infrastructuur in en rond het havengebied, tijdelijk of definitief. De aanname dat sommige natuurwaarden een relatief

onvervangbare waarde hebben vraagt een verdere objectivering. Nagegaan wordt hoe met dergelijke natuurwaarden kan worden omgegaan in dit strategische plan.

We vertrekken ook van de aanname dat natuurwaarden niet statisch zijn maar dynamisch. Dit houdt de erkenning in van de mogelijke inzet van natuurbouwprojecten en creatie van natuurwaarden en ecologische infrastructuur (in en rond de haven).

STRATEGISCHE KEUZES

■ **De haven inbedden in gebieden van de natuurlijke structuur**

Gestreefd wordt naar een ontwikkeling van de haven die past in het kader van de gewenste ecologische hoofdstructuur in de omgeving van de haven (cf. de nog af te bakenen gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) volgens het Natuurdecreet en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

■ **Zorgzaam en correct omgaan met bijzondere beschermingszones**

In het havengebied zijn speciale beschermingszones in het kader van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijnen aangeduid, naast ook natuurwaarden op Vlaams niveau. Indien de havenontwikkeling ingrepen vereist die gevolgen kunnen hebben voor deze "NATURA 2000"-gebieden, dan wordt volgens de richtlijnen van de Europese Commissie een procedure volgens art. 6 en overige artikels van de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG) gevolgd.

■ **Inpassen van ecologische infrastructuur in de zeehaven**

In overeenstemming met de gewenste havenstrategie en de ruimtelijke invulling van deze strategie wordt een netwerk van ecologische infrastructuren ontwikkeld in het havengebied. De aanname dat deze gebieden uit 'minstens 5% van de oppervlakte van het havengebied' (exclusief de oppervlakte van de waterinfrastructuur in functie van de ontsluiting van de haven) kunnen bestaan is onderwerp van verder onderzoek. Hierbij wordt uitgegaan van het principe dat het behoud en de ontwikkeling van

'ecologische infrastructuur' geen hypotheek legt op de havenontwikkeling. De betekenis van de zogenaamde '5% ecologische infrastructuur'-regel uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal op Vlaams niveau en in dit strategisch planningsproces verder worden uitgeklaard.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ Uitklaren van begrippen, concepten en beschermingscategorieën

Het onderzoek start met de exacte definiëring van begrippen, concepten en beschermingscategorieën:

- Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN = GEN en GENO) en Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON) volgens het Vlaamse Natuurdecreet en de relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- Ecologische Infrastructuur: in hetzelfde wettelijke kader;
- 5% oppervlakte Ecologische Infrastructuur in de Vlaamse havengebieden
- speciale beschermingszones en instandhoudingsdoelstellingen in het kader van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijnen;
- de (nog af te bakenen) mariene beschermingsgebieden volgens de wet- en regelgeving inzake de bescherming van het mariene milieu.

■ Onderzoek naar de elementen van de ecologische infrastructuur en de gebieden van de natuurlijke structuur

Het onderzoeksprogramma kan vervolgens in twee luiken onderverdeeld worden:

- onderzoek naar het belang van de aanwezige natuurwaarden in en rond het havengebied in het kader van de ecologische hoofdstructuur in het gebied en de wijze waarop eventueel wordt omgegaan met compensatie voor het verlies (in overeenstemming met de te volgen havenstrategie) aan natuurwaarden;

- onderzoek naar de bestaande en toekomstige ecologische infrastructuur in het havengebied in overeenstemming met de gewenste ruimtelijke invulling van het havengebied.

In het eerste onderzoeksluik wordt onderzocht hoe, in overeenstemming met de gewenste economische ontwikkeling van de haven en de infrastructurele en ruimtelijke invulling van deze strategie, de haven duurzaam kan ingebed worden in af te bakenen gebieden van de natuurlijke structuur. Hierbij wordt aangegeven welke van deze gebieden niet voor havenactiviteiten moeten gereserveerd worden.

In het tweede onderzoeksluik wordt onderzocht hoe, in overeenstemming met de gewenste havenstrategie en de ruimtelijke invulling van deze strategie, een netwerk van ecologische infrastructuren kan ontwikkeld worden in het havengebied.

Voor beide onderzoeksluiken is een inventaris van bestaande landschaps(-ecologische) elementen en elementen van de ecologische infrastructuur van belang, net als een volledige inventaris van bestaande natuurwaarden in (en aansluitend bij) het havengebied (zowel terrestrisch (droog en nat) als marien). Aandacht gaat uit naar de relatie tussen deze natuurwaarden, met andere woorden in welke mate behoren deze gebieden tot een meer samenhangende natuurlijke structuur (bestaand of in ontwikkeling) op Vlaams en Europees niveau. Hierbij hoort ook een onderzoek van alle aspecten binnen de achterhaven met hoge natuurwetenschappelijke waarde, gedifferentieerd volgens ten eerste de ligging binnen of buiten de perimeter van het EU-Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied en ten tweede het al dan niet opgehoogde karakter van de gronden.

■ **Andere aandachtspunten**

Het onderzoeksprogramma heeft vervolgens ook aandacht voor:

- de inzichten over de verenigbaarheden van natuurwaarden met andere functies (op macro- en microniveau);
- onderzoek van de mogelijkheden om de natuur zo lang mogelijk in stand te houden in afwachting van havenontwikkeling (als afgeleide meerwaarde);
- het in rekening brengen van de effecten van de ontsluiting van de haven en de effecten van de ontwikkeling (groei) van havenactiviteiten op de natuurwaarden buiten het havengebied;
- onderzoek naar financieringsmechanismen voor natuurbouw;
- de specifieke viswaterkwaliteit van het Boudewijnkanaal en de overige waterinfrastructuur.

■ **Uitklaren van relevante beschermingsprocedures**

Naast de kerntaken van het onderzoeksprogramma (zie supra) is het eveneens van belang om ten behoeve van de beleidsmatige onderbouwing van het strategische plan over een juist inzicht te beschikken van de draagwijdte van de juridische en beleidsmatige bepalingen met betrekking tot de natuurwaarden en ecologische infrastructuur in (en aansluitend bij) het havengebied en hun geografische omschrijving. Op basis van de betekenis en de draagwijdte van deze beleidskaders, richtlijnen en decretale en andere bepalingen op Vlaams en internationaal niveau wordt aangegeven hoe daarmee kan worden omgegaan in het kader van de opmaak van het strategische plan.

Inzicht moet verkregen worden om bij eventuele optie om de gebieden met een bijzonder beschermingsstatuut, in het kader van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijnen, aan te snijden hoe de te volgen procedure kan onderbouwd worden. Zo moet bij selectie van een project van groot openbaar en nationaal belang (in concreto inzake de gewenste havenontwikkeling) aangegeven

worden hoe kan omgegaan worden met de afweging van locatie- en uitvoeringsalternatieven en hoe eventueel compenserende maatregelen genomen kunnen worden ten aanzien van de bestaande natuurwaarden. Concreet handelt dit over:

- het toepassen van verzachtende maatregelen die de negatieve gevolgen voor het beschermde gebied beperken of neutraliseren;
- maatregelen die losstaan van het project in kwestie en die bedoeld zijn om de gevolgen van de schade aan het gebied te compenseren (zilte poldergraslanden kunnen bijvoorbeeld niet gecompenseerd worden door gebieden met essentieel een mindere en niet-gelijkwaardige natuurkwaliteit);
- de compensatie vormt een extra actie, dit wil zeggen boven de normale bijdrage die België als lidstaat aan het "NATURA 2000"-netwerk levert. In dit kader moet verder uitgeklaard worden wat begrepen wordt onder 'extra actie'.
- de aanvaardbare compensatie voor vogelrichtlijngebied kan het opnieuw in leven roepen inhouden van geschikte leefgebieden voor de betrokken vogelsoorten, op voorwaarde dat het tot stand gebrachte nieuwe gebied beschikbaar is op het moment dat het aangetaste gebied zijn ecologische waarde verliest (het principe van gelijktijdigheid van de compensatie);
- de betekenis van de aanvaardbare compensatie voor habitats die verloren gaan wordt verder onderzocht. Hierbij wordt uitgegaan van de aanname dat dit het scheppen inhoudt van vergelijkbare habitats, bijvoorbeeld door de biologische verbetering van minderwaardige habitats, of - in uitzonderlijke gevallen - het toevoegen aan het "NATURA 2000"-netwerk van een bestaand gebied waarvan de aanwijzing voorheen niet als essentieel werd beschouwd.

3.3. LEEFBAARHEID

UITGANGSPUNT

■ **Maximaal behoud van woonkernen en stadswijken**

Uitgangspunt is dat de woonkernen (Ramskapelle, Dudzele, Kruisabele, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge) en stadswijken (Brugge, Blankenberge en Heist) in en rond de haven van Brugge-Zeebrugge, die tot op vandaag in meerdere of mindere mate morfologisch en/of functioneel aansluiten bij het havengebied of er een min of meer direct visueel contact mee hebben, in hun omvang behouden blijven.

■ **Vorzorgsprincipe bij ruimtelijke ontwikkeling**

Bij de ontwikkeling van de haven zal het voorzorgsprincipe gehanteerd worden ten aanzien van de bestaande nederzettingsstructuur. Dit principe geldt evenwel ook omgekeerd. Bij de ontwikkeling van de woonkernen, badplaatsen en stedelijke gebieden zal ook nagegaan worden of hierbij geen gewenste ontwikkelingsmogelijkheden van de haven gehypothekeerd worden.

STRATEGISCHE KEUZES

■ **Leefbaarheid als criterium voor woonzekerheid**

Een aanname van het strategische planningsproces is dat het behouden en verbeteren van de leefbaarheid van de genoemde woonkernen en stadswijken een haalbare kaart is wanneer deze functioneel en ruimtelijk verenigbaar zijn met de gewenste economische ontwikkeling van de haven en het bijhorende infrastructurele en ruimtelijke programma.

■ **Goed nabuurschap**

De bestaande knelpunten op het vlak van leefbaarheid en deze die vermoed worden bij verdere ontwikkeling van de haven worden weggewerkt. Hiertoe moet een goede scheiding (buffering) voorzien worden rondom de woonkernen, waarbij de inrichting (bijvoorbeeld als volumebuffer, afstandsbuffer, buffer in functie van natuurbouw, ...) gedifferentieerd is volgens de mogelijkheden van de locatie.

Daarnaast zal de dorpen en stadswijken een leefbaar woonklimaat op het vlak van voldoende woonondersteunende voorzieningen aangeboden worden.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ **Onderzoek van de leefbaarheid in relatie tot de havenontwikkeling**

Bij het formuleren van een ontwikkelingsvisie voor de haven Brugge-Zeebrugge wordt onderzocht of aan de nabijgelegen stedelijke gebieden (Brugge, Blankenberge en Knokke-Heist) en aan de woonkernen van het buitengebied (Zwankendamme, Lissewege, Kruisabele, Dudzele en Ramskapelle) een leefbare ontwikkeling kan gegarandeerd worden.

Uitgangspunt bij dit onderzoeksluik is de hypothese dat voor deze woonkernen in het buitengebied en in stedelijke woongebieden, inclusief de toeristische verblijfgebieden, de leefbaarheid gegarandeerd kan worden binnen de huidige omvang en/of binnen de gewenste ruimtelijke structuur volgens de vigerende ruimtelijke structuurplannen. De leefbaarheidsaspecten worden in eerste instantie afgewogen ten aanzien van de huidige situatie inzake de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge. Op de tweede plaats wordt een afweging gemaakt vanuit de gewenste economische ontwikkeling van het zeehavengebied en het bijhorende infrastructurele en ruimtelijke programma.

■ **Onderzoek van de verenigbaarheid van de woon- en havenfunctie**

Op deze wijze kan ook ingeschat worden of in de toekomst de leefbaarheid van de bestaande woonkernen en van stedelijke gebieden kan gegarandeerd worden. Zo ja, dan kunnen verbeteringsacties, in overeenstemming met de beoogde kwaliteitsobjectieven, geformuleerd en uitgevoerd worden.

Zo nee, dan worden de mogelijke strategische keuzes aangegeven. Deze betreffen ofwel de bijstelling van het economische ontwikkelingsscenario van de haven van Brugge-Zeebrugge

ofwel/en de bijstelling van de toekomstperspectieven van de woonkernen en de stedelijke gebieden.

In dit verband is terugkoppeling naar gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen (bijvoorbeeld de afbakening van de kleinstedelijke gebieden Blankenberge en Knokke-Heist) en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (bijvoorbeeld de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge) noodzakelijk.

■ **Kwaliteitsobjectieven en verbeteringsacties leefbaarheid**

Het onderzoek streeft in deze gebieden en woonkernen de verbetering van de kwaliteit na, met betrekking tot de nodige gemeenschapsvoorzieningen, de woon- en verkeerssituatie, de beeldkwaliteit en het milieu. Hierbij worden ook - in aansluiting met het ruimtelijke beleidskader - uitspraken opgenomen over de gewenste grootte en draagvlak.

We stellen een onderzoek voor dat de leefbaarheid van de genoemde woongebieden en woonkernen analyseert om van hieruit randvoorwaarden en kwaliteitseisen voor de ruimere ontwikkeling aan te geven. Het bepalen van kwaliteitsobjectieven steunt op twee basissen: de randvoorwaarden en eisen inzake milieu enerzijds en de ruimtelijke aspecten anderzijds. De milieuaspecten werden mede aangegeven door een (bijkomend) gericht onderzoeksprogramma inzake milieuhygiëne en veiligheid.

Nagegaan wordt welke verbeteringen er in iedere woonkern en stadswijk nodig zijn om de beoogde kwaliteitsobjectieven inzake leefbaarheid te realiseren.

■ **Aanpak van het onderzoek**

Leefbaarheid begrijpen we als een concept om de collectieve, subjectieve appreciatie van de leefsituatie aan te duiden (vergelijk voor een omstandige beschrijving van deze methodiek WES, 1998 en Houthaave, 2000). Leefbaarheid meet dus de mate waarin een (woon)milieu is afgestemd op de fundamentele en afgeleide

behoefte. Van belang is daarom deze leefbaarheidsaspecten telkens opnieuw nader te specificeren.

Bij onze onderzoeksbenadering worden de bewoners beschouwd als ervaringsdeskundigen van hun leefomgeving. Het onderzoek gaat dan ook uit van een actieve verkenning van problemen en oplossingen bij de bewoners zelf; er werd getracht de meningsvorming van bewoners bij het onderzoek en het uittekenen van voorstellen te betrekken. Een kwalitatieve onderzoeksbenadering is aangewezen waarbij gepeild wordt naar leefbaarheidsvragen en woontevredenheid van bewoners.

Daarnaast is het ook zo dat verschillende groepen bewoners een verschillende waardering kunnen vertonen; daarom is een collectieve benadering verantwoord. Deze kwalitatieve benadering wordt georganiseerd door middel van een focusgesprek in iedere woonkern of stedelijk woongebied. Bewoners wordt, naast een individuele benadering, vooral in groep de kans gegeven om problemen en kwaliteiten te signaleren, te bevragen en te beargumenteren. Vooral naar de bewoners toe te stappen in groepsgesprekken is een verkennend onderzoek van de geselecteerde leefbaarheidsaspecten bijzonder nuttig. Deze verkennende fase wees bijvoorbeeld uitdrukkelijk, naast gemeenschappelijke kenmerken, op het zeer diverse karakter van de diverse kernen. In deze fase, die reeds in de agenderingsfase van het onderzoek plaatsvindt, worden ook gesprekken gevoerd met diverse bevoorrechte getuigen. De resultaten van het gekende onderzoek omtrent de leefbaarheid van deze woonwijken wordt uitgediept in de focusgesprekken.

De voorgestelde focusgesprekken zijn ook een middel om met bewoners te communiceren over de opzet van het strategische plan. Na deze eerste instap in de woonkern is het van nog groter belang de terugkoppeling in de verdere fase van het onderzoek, bijvoorbeeld bij het ontwerp-streefbeeld, te verzekeren. Dit wordt weer gekoppeld aan een communicatie via nieuwsbrieven.

■ **Onderzoeksfinaliteit**

Het onderzoek naar de leefbaarheidsaspecten van de woongebieden en woonkernen heeft aandacht voor diverse aspecten: het voorzieningenniveau, de woonbehoefte en woonwensen, de kwaliteit van het openbaar domein (dorpsplein, hoofdstraat of poorten aan de inkomen), stads- en dorpsranden (overgangszones naar het havengebied of open ruimte) en voor de inpassing van de grote infrastructuur in de dorps- en woonomgeving. Aanbevelingen zullen uitgewerkt worden in prinsipiële inrichtingsschetsen die een voldoende basis bieden voor de latere opmaak van eventuele inrichtingsplannen en -bestekken voor projecten ter verbetering van de leefbaarheid.

Globaal werd geconcludeerd over de kwaliteitsobjectieven (minimale kwaliteitsniveaus) en worden de te verbeteren ruimtelijke elementen gebundeld in een schets die de gewenste ruimtelijke structuur van elk woongebied en woonkern aangeeft. In een actieplan worden de noodzakelijke ingrepen (verbeterpunten) om deze gewenste ruimtelijke structuur te realiseren aangegeven. De finaliteit van het onderzoek van de leefbaarheid wordt met andere woorden in een aantal objectieveerbare en na te streven normen gevat.

Het resultaat van dit onderzoek zal de basis vormen voor het formuleren van een instrumentarium, voor het nastreven en handhaven van kwaliteitsobjectieven en voor het formuleren en uitvoeren van verbeterpunten inzake de leefbaarheid van de aanliggende stedelijke gebieden en woonkernen.

■ Specifieke aandachtspunten

- Aandacht voor fietsverbindingen in en naar de haven in functie van het woon-werkverkeer.
- Aandacht voor de architectonische en cultuurhistorische waardevolle kern van Lissewege.
- Aandacht voor de sociaal zwakkere positie, het karige uitrustingsniveau en kwaliteitsgebreken van omgeving en publiek domein in Zwankendamme en in de stationswijk in Zeebrugge.

- Aandacht voor ruimtelijke inknelling van Zeebrugge, gebrek aan buffering, verkeersonveiligheid en de problematiek van de overlast vanwege de (spoor)ontsluiting van de Zweedse Kaai.
- Aandacht voor de overlast (lawaaihinder) uitgaande van het gedeelte van de voorhaven dat aansluit bij Zeebrugge vanuit een leefbaarheidsoogpunt (ontsluiting en containerverhandeling Zweedse Kaai).
- Aandacht voor de door de NMBS noodzakelijk geachte ontwikkeling van één grote vormingsbundel ten noorden van Lissewege die op termijn de druk op de leefbaarheid van het dorp Zwankendamme kan vergroten.
- Aandacht voor (latente) geluids-, geur-, stof- en lichthinder op specifieke plaatsen.
- Aandacht voor de problematiek van een verkeersleefbare oost-westas doorheen Zeebrugge, aandacht voor het comfort en de verkeersveiligheid van de lokale verbindingen tussen de vier lobben van Zeebrugge en voor de kwaliteit van dit openbare domein.
- Onderzoek naar het behoud, het voorzien en 'gebiedseigen' inrichting van bufferzones aan de oostelijke, westelijke en zuidelijke zijde van de achterhaven, in het bijzonder ook aan de randen van het dorp Zeebrugge.
- Aandacht voor meer flexibele voorschriften ten aanzien van de bestaande activiteiten (woningen, landbouwbedrijven, ...) in de oostelijke bufferzone (tussen achterhaven en Heist/Ramskapelle).

3.4. LANDSCHAP/BEELDKWALITEIT

UITGANGSPUNTEN

Zowel ten aanzien van de huidige situatie als bij de verdere ontwikkeling van het havengebied is de verbetering van het imago en de beeldkwaliteit van groot belang. Zowel voor de opwaardering van de stedelijke woongebieden en woonkernen, als voor de

aantrekking van de gewenste havenactiviteiten en bedrijvigheden, als voor de ondersteuning van de toeristische positie van het gebied wordt dit belangrijk genoemd.

De omgeving van het havengebied blijft immers voor velen, ook voor toeristen en dagjesmensen, een beeldbepalende toegangspoort tot de Kust.

De landschappelijke structuur wordt benaderd als een dynamisch geheel.

Belangrijk is de samenhang van landschapsopbouw met de bufferende functie (van gebieden binnen, aan de rand of buiten het havengebied) ten aanzien van omliggende en aanliggende woonkernen, stadswijken en badplaatsen.

Het behoud en de versterking van de relictten van het cultuurhistorische landschap is een uitgangspunt dat verdere objectivering vraagt.

STRATEGISCHE KEUZES

Bij de ontwikkeling van de haven wordt een inbedding nagestreefd in de landschappelijke structuur. Om aan deze keuze te beantwoorden wordt een gepaste landschappelijke structuur ontworpen en een actieve landschapsbouw nagestreefd. Bij de invulling van deze ontwerpogave wordt onderzocht hoe met de bestaande cultuurhistorische relictten wordt omgegaan.

De verbetering van de landschappelijke/beeld-/architecturale kwaliteit van de zeehaven wordt vertaald in een aantal goed gekozen projecten.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

Het onderzoek zal zich richten op het in kaart brengen van de landschapsbeeldbepalende elementen en de mogelijkheden tot landschapsbouw en (-opbouw) waarbij rekening wordt gehouden

met zowel de bestaande cultuurhistorische landschapselementen als de mogelijkheden binnen het zeehavengebied.

Opportunities voor het aanbieden van krachtige beelden aan de havenfunctie en aan de woon- en toeristische functie worden in kaart gebracht. Dit kan in of nabij respectievelijk de belangrijkste bedrijvzones, de infrastructuuromgevingen, de woonkernen en de toeristische plaatsen. Hierbij gaat de aandacht zowel uit naar het versterken van de bestaande beeldelementen, als naar de inbreng van nieuwe beeldbepalende elementen van hoge kwaliteit, het aangeven van imago-ondersteunende functionaliteit, eigenheid, beeldkwaliteit en plaatsen. Bijzondere aandacht moet hierbij gaan naar bakens, zichtlocaties, kwaliteitsvolle (water)bouwkundige werken en krachtige architectuur op bijzondere plaatsen.

3.5. TOERISME

UITGANGSPUNTEN

Globaal wordt aangenomen dat de haven een niet-dominante factor is die het reis- en verblijfsgedrag van de kusttoeristen beïnvloedt. Los van de hypothese of dit afhankelijk is van de perceptie van de toerist/recreant of van de feitelijke elementen blijft een goed nabuurschap tussen haven en kust een uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling.

Aandachtspunten zijn dan het beperken van de impact op en het verbeteren van het comfortniveau van het toeristisch functioneren vanuit het perspectief van de individuele toerist/recreant. Aandachtspunten zijn dan: de multimodale bereikbaarheid van de Kust, het gebruik van het openbaar vervoer aan de Kust (oost-west tramverbinding), het recreatief fietsen en wandelen aan de Kust en in het achterland, ...

In samenhang met de problematiek van de ontsluiting van de haven wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke autonomie van de economische ontsluiting van de poort enerzijds en van de toeristische ontsluiting anderzijds. Wat de verbinding met het

hinterland betreft betekent dit een samengaan op de hoofdverkeersinfrastructuur en een scheiding op de onderliggende (ontsluitende en bedienende infrastructuur). Concreet betekent dit bijvoorbeeld de scheiding van het economische verkeer naar de haven (aansluiting van de op de Havenweg-Oost die geselecteerd is als een primaire weg-II) en de toeristische ontsluiting van de badplaats Heist.

Doorvertaling van het principe van de grootst mogelijke autonomie van beide verkeersstelsels betekent ook de verzekering van de kwaliteit van het oost-westgerichte toeristische en lokale verkeer ter hoogte van de Koninklijke Baan ter hoogte van Zeebrugge (autoverkeer, openbaar vervoer (tram en bus) en fietsverkeer). Deze doorstroming staat haaks op de noord-zuidgerichte infrastructuur en bediening van de haven.

Naast deze direct ingrijpende aspecten zal de havenontwikkeling aandacht schenken aan een positieve beeldvorming (imago) bij de toerist/recreant (aantrekkelijk landschapsbeeld, beperking van diverse vormen van hinder, verzorgd openbaar domein, ...).

Tenslotte streeft het strategische plan naar de realisatie van samenhangende meerwaarden: het gebruik van de haven als toeristisch-recreatieve potentie.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

■ Evaluatie van het toeristische product van de omgevende badplaatsen, polders en polderdorpen

In dit onderzoek worden de problemen en kansen van leefbare ontwikkelingen van toerisme in de omgeving van de zeehaven nagegaan.

In de eerste plaats worden de bestaande toeristische en recreatieve functies in kaart gebracht. Hierbij is aandacht voor de aard van de activiteit, de temporele kenmerken, de schaal en omvang, de maatschappelijke doelgroep en de situering en hindergevoeligheid ten opzichte van de zeehaven.

Vervolgens wordt het bestaande en potentieel toeristische product in de omgeving van de zeehaven en de zeehaven zelf als toeristisch product geëvalueerd in deze aspecten die relevant zijn voor het strategische plan.

■ Meningsvorming bij toeristen over de haven

Een gericht diepteonderzoek inzake de meningsvorming van toeristen ten aanzien van de haven is aangewezen. Zo kan duidelijker aangewezen worden welke randvoorwaarden vanuit het toeristische gebruik van de kustzone sturend kunnen zijn ten aanzien van de havenontwikkeling.

De evaluatie van het toeristische product van de zeehaven en omgeving (in relatie tot de zeehavenactiviteit) wordt gevormd door:

- een analyse van bestaand materiaal;
- twee groepsdiscussies met huidige klanten (toeristen).

De groepsdiscussies diepen de bestaande kennis inzake de perceptie van toeristen ten aanzien van de haven van Zeebrugge uit.

Het resultaat van dit onderzoeksluik heeft betrekking op de formulering van maatregelen op het niveau van het wegwerken of milderen van effecten van de havenontwikkeling op de toeristische functie van de omgeving.

■ Detectie van de toeristische potenties van de haven

Een belangrijke meegaande onderzoeksvraag betreft het leren kennen van alle potenties van de haven, ook de toeristische (bijvoorbeeld de zeezijde van de westelijke strekdam). Nagegaan moet worden welke de mogelijkheden en beperkingen, kortom de verenigbaarheid, zijn ten aanzien van het eventuele recreatieve medegebruik van de waterinfrastructuur in de haven. Dit laatste slaat vooral op de eventuele potenties van de Brugse binnenhaven en het Boudewijnkanaal.

De globale toeristische en recreatieve potenties van de haven (voor- en achterhaven, Boudewijnkanaal, Brugse binnenhaven, ...) worden uitgeklaard waarbij vooral de rol van het dorp van Zeebrugge uitgediept wordt. Hier wordt de uitbouw van de toeristische pool rond de oude vismijn in Zeebrugge onderzocht. Het relatieve isolement van Zeebrugge-dorp binnen deze structuur, samen met de problematische en weinig kwalitatieve bereikbaarheid van Zeebrugge vanuit de andere badplaatsen, stimuleren deze ontwikkeling niet. Van deze ontwikkeling moet ook nagegaan worden of het compatibel is met de gewenste havenstrategie.

■ Aandacht voor de interferentie van de toeristische ontsluiting met de economische ontsluiting

Onderzoek, in samenhang met het 'onderzoeksprogramma verkeersafwikkeling in en rond de haven', naar het ruimtelijk samengaan van enerzijds een kwalitatieve en veilige oost-westdoorstroming van het lokale verkeer en het openbaar vervoer ter hoogte van de Koninklijke Baan en anderzijds de noord-zuidgerichte infrastructuur van de haven. Dit geldt ook voor de recreatieve fietsverbindingen in het achterland.

In samenhang met het 'onderzoeksprogramma verkeersontsluiting van de haven' worden de principes uitgeklaard en concreet vertaald inzake de wegenontsluiting van de haven en de badplaatsen (keuze van knooppunten op de AX, wegvak Blauwe Toren-Westkapelle).

3.6. MILIEUHYGIËNE EN VEILIGHEID

UITGANGSPUNTEN

Globaal wordt beoogd om de relatief lage milieudruk in de voor- en van Zeebrugge naar de toekomst toe laag te houden.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

De stuurgroep neemt akte, mede op basis van de vaststellingen in de agenderingsfase, van een eventueel onderzoeksprogramma waarbij de voor het strategische plan relevante aspecten inzake milieuhygiëne en (externe) veiligheid worden uitgeklaard.

Een dergelijk onderzoeksluik streeft een goede inschatting na van de werkelijke milieubelasting en veiligheidsrisico's in het havengebied.

Uitgangspunt hierbij is dat de ontwikkeling van deze pool in overeenstemming is met de gewenste ontwikkeling van de poortfunctie én de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

Nagegaan kan worden welke eisen deze risico's en belastingen stellen aan de andere functies in het gebied rond de zeehaven en aan de overige economische functies in het havengebied. Een mogelijke onderzoeksfinaliteit is de (milieuhygiënische en risico) zoning van havenactiviteiten in functie van omgevende hindergevoelige functies (woonkernen en stadswijken, fauna en flora, ...). Ook de problematiek van de sanering van vervuilde sites verdient aandacht.

Het onderzoek kan zonodig ook alle vergunningsverplichtingen van het 'zeehavengebied' uitklaren, zoals de betekenis van de VLAREM-regelgeving met betrekking tot de exploitatie van het zeehavengebied.

Overige aandachtspunten van dit onderzoeksluik kunnen zijn:

- in kaart brengen van externe veiligheidsaspecten (-risico's) op basis van een inventaris van de milieuvergunningen, SEVESO-categorisering, ...;
- aandacht voor de aspecten van bodemverontreiniging in functie van resultaatgerichte oplossingen en reconversieplannen voor verlaten haven- en bedrijfsterreinen;

- klaarheid brengen in de aspecten van de (historische) verontreiniging van de waterbodems in functie van de onderhoudsbaggerwerken.
- in kaart brengen van de geproduceerde afvalstoffen en afvalstromen in het havengebied en uitwerken van een beheerprogramma;
- onderzoek naar veiligheidsrisico's van de zeemachtbasis en scheepvaartbewegingen die hiermee gepaard gaan;
- aandacht voor veiligheidsrisico's van transport doorheen de Brugse agglomeratie.

3.7. BAGGERPROBLEMATIEK EN GRONDVERSCHOTTEN

UITGANGSPUNTEN

In de haven van Brugge-Zeebrugge is er een nood aan onderhoudsbaggerwerken, zowel in de toegangseulen als in de voorhaven. Baggerwerkzaamheden alsook het deponeren van zowel baggerspecie als andere grondoverschotten zijn vergunningplichtige activiteiten, waarbij zowel Vlaamse als federale instanties betrokken zijn, eventueel ook de Europese Commissie. Uitgangspunt is evenwel een havenontwikkeling die zoveel mogelijk overschotten aan grond en baggerspecie voorkomt.

STRATEGISCHE KEUZES

In dit onderzoeksluik zal uitgeklaard worden aan welke randvoorwaarden het deponeren van baggerspecie en grondoverschotten moet voldoen. Op basis van het infrastructurele en ruimtelijke programma dat hoort bij de gewenste economische ontwikkeling wordt nagegaan welke omvang aan baggerspecie en grondoverschot verzet moet worden.

ONDERZOEKSPROGRAMMA

Hierbij is het van belang aandacht te besteden aan volgende aspecten:

- gaat het om baggerspecie of om grondverzet dat niet als baggeren beschouwd wordt?
- over welke hoeveelheden gaat het en over welke termijn worden de activiteiten gespreid?
- de opgegraven specie of grond is al dan niet verontreinigd;
- deponie gebeurt in zee (voor de kust) of op het land;
- deponie op het land gebeurt binnen het havengebied of erbuiten;
- deponie op het land gebeurt in zones met een Europese/Vlaamse beschermingsstatus of erbuiten.

Andere randvoorwaarden voor baggerwerkzaamheden en grondverzet in de haven zijn te situeren in het beleidskader van de bescherming van het mariene milieu, de bodemverontreiniging en het gebruik van uitgegraven specie als secundaire grondstof. Bij de eventuele uitvoering van het verdiepingsprogramma voor de maritieme toegang (=46-voet-programma) en onderhoudsbaggeren in zee moet geen belangrijke verontreiniging verwacht worden. Dit geldt eveneens voor een mogelijke verdieping en verbreding van de waterinfrastructuur in het grootste deel van de achterhaven. Bij eventueel verdiepen en verbreden van Boudewijnkanaal en de oude binnenhaven is de problematiek van verontreinigd slib wel aan de orde.

De mogelijke scenario's voor de deponie op het land zijn gekoppeld aan de onderzoeksprogramma's met aandacht voor de landschapsbouw, de buffering van de dorpen en stedelijke gebieden en de natuurlijke structuur.