

STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE VOORSTEL VAN ACTIEPROGRAMMA

VERSIE 21 JUNI 2004

Aktename door de stuurgroep van het strategisch plan, dd. 19 december 2003

Aktename van de schriftelijke opmerking van de stuurgroepleden, dd. 16 februari 2004

Aanwijzingen uit het ontwerp plan-MER, ontwerp passende beoordeling en ontwerp RVR op strategisch planniveau, dd. 21 juni 2004

Aktename door de stuurgroep, dd. 8 juli 2004

Situering en status van het actieprogramma

Het voorliggende actieprogramma is het resultaat van de uitwerking die in de respectievelijke werkgroepen werd gegeven aan het voorstel van actieprogramma zoals opgenomen in het ontwerp streefbeeld en van de opdrachten van de stuurgroep van 5 september 2002.

Hieraan is uitwerking gegeven. Het actieprogramma is zo opgevat dat het expliciet de acties opsomt die uitvoering geven aan het strategisch plan zelf en die gesitueerd zijn in de planperiode zelf: op korte, middellange en lange termijn. In de tekst zijn de acties samengebracht per kernbeslissing waaraan ze uitvoering geven.

De resultaten van de werkzaamheden van de werkgroepen is gevat in de rapporten van de werkgroepen, de verslaggeving van de bijeenkomsten van de werkgroepen, de verslaggeving van de bespreking in de plangroep en de schriftelijke opmerkingen van de besturen en administraties die vertegenwoordigd zijn in plangroep en werkgroepen. In de plangroepvergadering van 12 juni 2003 werd de betekenis van deze rapportage in functie van de uitvoering van het strategisch plan als volgt omschreven: "achtergrond-rapporten waarvan de stuurgroep en plangroep akte nemen en die door de uitvoerende administratie als indicatief kader zullen gehanteerd worden, dit alles binnen de richtinggevende afspraken die binnen het streefbeeld worden gemaakt".

De voorliggende tekst van het voorstel van actieprogramma is het resultaat van besprekingen in de plangroep van 12 juni, 1 juli, 2 juli, 8 juli en 11 september 2003. Na de vergadering van de plangroep van 11 september werden de opmerkingen ingezameld van deze uitvoerende besturen en administraties, die invulling zullen geven aan dit actieprogramma.

De stuurgroep van het strategisch plan nam akte van de voorstellen van het actieprogramma op 19 december 2003. Ze keurde de status van dit programma goed en heeft de verantwoordelijkheden van de betrokken besturen en administraties bij de nadere uitwerking en verdere uitvoering van dit programma aanvaard.

Op 16 februari 2004 nam de stuurgroep kennis van de schriftelijke opmerkingen. Deze schriftelijke opmerkingen werden meegenomen in de tekst van het actieprogramma. Het voorstel van actieprogramma werd op 1 maart 2004 voorgelegd aan de klankbordgroep. Het actieprogramma werd tenslotte aangevuld met de aanwijzingen uit vier werkgroepen die zich in de periode van 26 september 2003 tot 16 februari 2004 bogen over evenveel strategische aandachtspunten (strategisch haveninfrastructuurproject, Brugse binnenhaven, binnen- en estuaire vaart, ontwikkeling van de westelijke voorhaven).

Tenslotte werden in het actieprogramma de aanbevelingen van het plan-MER, de passende beoordeling en het ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau opgenomen. De stuurgroep nam hiervan akte op 8 juli 2004.

Zoals de bespreking in de stuurgroep van 26 september 2003 aangaf is met deze gedetailleerde uitwerking de taak van de opdrachtgever en de werkgroepen afgewerkt en berust het initiatief bij de uitvoerende besturen en administraties die invulling zal geven aan dit actieprogramma. De uitvoerders van de acties fungeren als 'trekker' van de actie.

Afspraken omtrent de opvolging (coördinatie en afstemming) van deze acties zullen de continuïteit van de plan- en besluitvorming verder moeten bewaken. Voorlopig is in het actieprogramma verwezen naar een 'opvolgingscommissie' voor het strategisch plan. Hieraan is nog geen (formele) invulling gegeven en wordt gevraagd aan de stuurgroep van 19 mei 2004 hierover een advies te formuleren.

	Kernbeslissing 1	
	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	
1.1	Gefaseerde en gedifferentieerde uitbouw van het zeehavengebied	
Project	Opvolging van het programma voor de monitoring van het aansnijden en benutting van uitgegeven terreinen en de uitwerking van een procedure voor de gefaseerde uitgifte van uitgeefbare terreinen en ontwikkeling van strategische reserves	
Kader	<p>Het kader voor deze ontwikkeling is aangegeven in de nota met betrekking tot het programma voor het zuinig ruimtegebruik, de fasering van de monitoring van de zeehaven. In principe verloopt de ontwikkeling van de zeehaven gefaseerd. Voor deze stapsgewijze ontwikkeling zijn voorwaarden aangegeven. Het zuinig ruimtegebruik en selectief toewijzingsbeleid worden globaal per ruimtelijke kamer en per stap geëvalueerd in functie van het verder aansnijden van het gebied.</p> <p>Het principe is dat voor de aansnijding van bepaalde zones in het zeehavengebied 'drempels' zijn geformuleerd.</p> <p>Waar de evaluatiecriteria bij deze drempel betrekking hebben op na te streven 'streefdoelen' inzake zuinig ruimtegebruik is er aangegeven dat de beoordeling onder meer tegen de achtergrond van de concurrentiële havens (bench marking) zal gebeuren.</p> <p>In de werkgroep en plangroep werd vastgesteld dat een afwegingsdrempel niet rechtstreeks hoeft gekoppeld te worden aan een kwantitatieve norm maar wel aan een kwalitatieve afweging.</p> <p>Voor de ontwikkeling van de achterhaven is het instrument van het project-MER aangewezen als toetselement van het programma voor het zuinig ruimtegebruik, de fasering en de monitoring van de zeehaven. Het project-MER voor de achterhaven kan als dusdanig gefaseerd en gebiedsgericht opgevat worden. Volgens deze opvatting kunnen deelprojecten die in het kader van deze project-MER worden uitgewerkt, beoordeeld worden aan het vooropgesteld zuinig, gefaseerd en gedifferentieerd ruimtegebruik van de zeehaven.</p>	
Uitvoering	MBZ	<p>Heeft de verantwoordelijkheid voor de rapportering van alle nodige aspecten inzake de monitoring.</p> <p>Heeft het initiatiefrecht tot opmaak van dossiers (project-MER's, aanvraag tot stedenbouwkundige vergunningen en dossiers in het kader van het havendecreet en andere regelgeving) in functie van de vraag tot verdere aansnijding van het zeehavengebied, en dit volgens de stappen van het faseringsprogramma.</p>
	Opvolgingscommissie strategisch plan	Een opvolgingscommissie voor het strategisch plan heeft een adviserende taak ten aanzien van de Vlaamse regering betreffende de gefaseerde ontwikkeling van het zeehavengebied.
Aandachtspunten	<p>Voorgesteld wordt om een werkgroep 'monitoring' te installeren, bestaande uit vertegenwoordigers van het havenbestuur (MBZ), de Stad Brugge, het Vlaamse Gewest (ministerie van de Vlaamse gemeenschap - departement LIN). Het voorstel van een 'werkgroep' moet hier beschouwd worden als een werkhypothese die pas concreet kan ingevuld worden wanneer duidelijk wordt hoe de opvolgingsstructuur naar besluitvorming en adviesverlening van dit strategisch planningsproces er uit zal zien. Bij deze uitwerking zijn de richtlijnen van het havendecreet het uitgangspunt.</p> <p>Na de bespreking van de aanpassingen van het ontwerp streefbeeld (keuze van het inrichtingsalternatief voor het strategisch haveninfrastructuurproject) wordt een werkgroep 'monitoring' samengeroepen. Op basis van de gemaakte strategische keuze en het voorbereidend document van de werkgroep wordt een faseringstraject afgesproken en drempelmomenten aangegeven.</p> <p>De havenbeheerder onderzoekt met andere partijen actief de mogelijkheden tot het verhogen van de intensiteit van het ruimtegebruik van bestaande en nog aan te snijden terreinen. In overleg met het Vlaamse Gewest worden de mogelijkheden uitgeklaard waarover een havenbestuur kan beschikken om terreinen aan te bieden met een hogere capaciteit (infrastructuur voor meerlagige stapeling).</p>	

Elementen van discussie	<p>De MBZ heeft bezwaren tegen de gehanteerde methode en vooropgestelde criteria die bij de evaluatie van een vraag tot het verder aansnijden van het zeehavengebied worden gehanteerd. De MBZ heeft geen probleem met het principe van monitoring van het ruimtegebruik in de haven, maar stelt dat er in principe maar één drempel kan zijn, namelijk ten opzichte van de Dudzeelse polder. Het havenbestuur dringt wel aan op uniformiteit voor alle Vlaamse havens.</p> <p>De MBZ vraagt grotere aandacht voor een pro-actieve benadering van nieuwe havenontwikkeling. Ze vraagt ondersteuning op het vlak van faciliterende maatregelen en stimuli om de doelstellingen te realiseren.</p> <p>De MBZ herinnert aan de noodzaak dat een onverwijld uitbouw en aansnijding van de westelijke voorhaven en de opgehoogde delen van de achterhaven een absolute prioriteit zijn en dat er werk moet worden gemaakt om het tekort aan type voorhaventerreinen op te vangen via een strategisch haveninfrastructuurproject. De MBZ meent dat het instellen van eventuele nieuwe procedures (of een havenspecifieke afzonderlijke procedure) hierbij bijzonder te mijden is. Om op een adequate manier klantgericht te kunnen inspelen op de noden van de havenbedrijven is eveneens voldoende flexibiliteit vereist.</p>
Bijzonder aandachtspunt	<p>Initiatieven zullen genomen worden om de plaats van de zeevisserij en de LNG-terminal in het gedifferentieerde havengebied te bepalen en garanties te geven naar de toekomstige ontwikkeling.</p>
Te ondernemen actie op korte termijn	<p>Na de bespreking van de aanpassingen van het ontwerp streefbeeld (keuze van het inrichtingsalternatief voor het strategisch haveninfrastructuurproject) wordt een werkgroep 'monitoring' samengeroepen. Op basis van de gemaakte strategische keuze en het voorbereidend document van de werkgroep wordt een faseringstraject afgesproken en zijn drempelmomenten aangegeven.</p>
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Omgevingen. havengebied, en omwille van de ligging in een poldergebied, raadt de discipline grondwater aan om bij de inname van haventerreinen het voorzorgsbeginsel inzake het vermijden van de toename van verharde oppervlakte toe te passen.</p> <p>Naast het aanreiken van de grondwatertafel is het mogelijk maken van infiltratie in de bodem aan te bevelen (door keuze van doorlatende materialen, infiltratieriolen en -bekkens).</p> <p>De infrastructurele uitbouw, de aanleg van de industrieterreinen van de haven (ophoging, wegen, nutsleidingen, en dergelijke) en de bouw van de industriële gebouwen zal een zekere tijdelijke geluidsemissie met zich meebrengen. Om de resulterende hinder hiervan te beperken worden vanuit oogpunt van de discipline geluid in het plan-MER een aantal milderende maatregelen genomen die verder kunnen uitgewerkt worden (bijvoorbeeld in het project-MER waar nodig).</p> <p>De discipline lucht geeft in het plan-MER aan dat globaal kan gesteld worden dat het aantrekken van ondernemingen met een belangrijke emissie aan polluenten maximaal vermeden moet worden, dat een beleid moet gevoerd worden dat gericht is op het bevorderen van milieuvriendelijke transportmodi en dat stofvorming bij werkzaamheden maximaal moet vermeden worden.</p> <p>Het plan-MER geeft voor wat de discipline mens (socio-organisatorische aspecten) aan dat een doorgedreven inspanning ten aanzien van het intensief ruimtegebruik een meer duurzame ontwikkeling van de haven kan aansturen. Het is evenwel noodzakelijk dat de uitvoering van een programma inzake intensief ruimtegebruik gekoppeld wordt aan de gefaseerde en gedifferentieerde ontwikkeling van de haven (cf. ruimtelijke kamers) zoals aangegeven in het programma voor het intensief ruimtegebruik van de gefaseerde ontwikkeling en monitoring van de zeehaven (zie deelonderzoek WES, februari 2003). Dit impliceert een duidelijk en controleerbaar locatiebeleid in het zeehavengebied.</p> <p>Uit de behandeling van de discipline mens (socio-organisatorische aspecten) blijkt eveneens dat de samenhang en complementariteit tussen de ruimtelijke kamers van het zeehavengebied een dynamisch gegeven is. Bij de uitvoering van een strategisch haveninfrastructuurproject (zie kernbeslissing 1, actie 1.7) blijkt dat bij de keuze van een open-getijzone nadrukkelijk (en in mindere mate de snelle zeeluis) mogelijkheden in beeld komen om efficiënter van de ruimtelijke en infrastructurele mogelijkheden van de haventerreinen gebruik te maken. Aangeraden wordt om deze mogelijkheden, die enkel in beeld komen in hun samenhang, nadrukkelijker als toetssteen te gebruiken bij de ontwikkeling van de zeehaven. Het betreft concreet de samenhang en complementariteit van de zone van het Oud-Ferrydok/Prins Filipdok en de (eerste deel van de) westelijke voorhaven.</p>

	<p>Aangeraden wordt na te gaan in welke mate deze eerste terreinen als achtergrondterrein inzetbaar zijn en in welke mate door verschuivingen in de voorhaven de omgeving van het Westerschiereiland niet beter gebruikt wordt voor roro-verkeer gelet op de infrastructurele condities. Het uitputten van deze mogelijkheden dient meegenomen te worden in de afweging van het strategisch haveninfrastructuurproject, bijvoorbeeld met betrekking tot de timing.</p> <p>Uit het RVR kan afgeleid worden dat indien in de oostelijke voorhaven de uitbreiding van de LNG-terminal aan de orde is het extern veiligheidsrisico moet geëvalueerd worden aan de hand van een omgevingsveiligheidsrapport. Opgemerkt wordt dat een dergelijke uitbreiding waarschijnlijk zal gepaard gaan met een verhoging van het LNG-transport in de haven van Brugge-Zeebrugge. Vooral het wegtransport aan LNG dient geëvalueerd te worden, gelet op de geringe ruimtelijke scheiding van het traject van dit wegtransport en de badplaats/woonkern van Heist.</p>
--	--

1.2	Opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	
Project	Vorbereidend onderzoek bestemmingscategorieën in het zeehavengebied	
Kader	<p>Er wordt gestart met de voorstudie van een ruimtelijk uitvoeringsplan wanneer voldoende gegevens beschikbaar zijn.</p> <p>Het kader voor deze voorstudie wordt gevormd door</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het bepalen van principes (bestemmingscategorieën voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan met het voorbeeld van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Gentse kanaalzone als inspiratiebron); ▪ de inhoudelijke opties uit het strategisch plan die leiden tot gewenste gebiedsdifferentiaties (bijvoorbeeld ecologische infrastructuur, bufferzones, bedrijventerreinen, en dergelijke); ▪ de andere inhoudelijke opties voor de zeehaven uit het strategisch plan die een verordenende vertaling nodig hebben (bijvoorbeeld infrastructuur, en dergelijke); ▪ de mate waarin een consensus wordt gevonden over fundamentele opties voor de ontwikkeling van de zeehaven, die bepalend zijn voor de verordenende vertalingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. 	
Uitvoering	AROHM in overleg met MBZ, Stad Brugge, Provincie West-Vlaanderen en AWZ.	Voorstel van afbakening en differentiatie van bestemmingscategorieën die bij het einddossier zal gevoegd worden.
Te ondernemen actie op korte termijn	<p>Na de bespreking van de aanpassingen van het ontwerp streefbeeld wordt een voorstel opgemaakt met inbegrip van een voorstel van afbakening van het zeehavengebied.</p> <p>Een werkgroep in het kader van het strategisch planningsproces zal de nodige voorbereidingen treffen (elementen verzamelen voor de voorstudie).</p>	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen	

1.3	Verdiepingsprogramma	
Project	Uitvoering van het verdiepingsprogramma met een nautische toegang voor getijgebonden vaart tot 46 voet (14 meter) en getijgebonden vaart tot 55 voet	
Kader	Beslissing van de Vlaamse regering dd. 22 november 2002 "Verdiepingsprogramma voor tijongebonden vaart van schepen tot 46 voet diepgang".	
Uitvoering	AWZ	.
		Deze verdieping is, op basis van de beslissing van de Vlaamse regering, in het voorjaar van 2003 uitgevoerd. Voorgesteld wordt deze verdieping te monitoren gedurende de planperiode.
Aandachtspunt	De vermelde maatgeving (getijgebonden vaart tot 46 voet (14 meter) en getijgebonden vaart tot 55 voet) is van toepassing ter hoogte van de koppen van de strekdammen.	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen	

1.4	Haalbaarheidsstudie Britanniadok	
Project	De haalbaarheid voor de herinrichting (gedeeltelijke opvulling) van het Britanniadok wordt onderzocht door de MBZ.	
Kader	De gedeeltelijke opvulling van het Britanniadok is mogelijk zodat door landaanwinst de efficiëntie van de terminal kan verhoogd worden en een grotere capaciteit kan verwerkt worden. Op deze wijze kan "werk met werk" gemaakt worden: deponie van grondverzet/baggerspecie uit andere havenden.	
Uitvoering	MBZ	
	Te ondernemen actie op korte termijn	MBZ rapporteert wanneer de noodzaak tot deze actie dringend en haalbaar is. Volgens de MBZ is de uitvoering mogelijk binnen de tijdige uitvoering van de eerstvolgende baggerwerken van het zuidelijke kanaaldok. Het (deel)project-MER 'Achterhaven Zeebrugge-kaaimuur Zuidelijk Kanaaldok' (waarmee eigenlijk bedoeld is het Zuidelijk Insteekdok) geeft aan dat de uit te graven gronden van het zuidelijk insteekdok onder meer zullen afgezet worden ten behoeve van de gedeeltelijke opvulling van het Britanniadok.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen	

1.6	Vergunningenbeleid	
Project	Verlenen van de nodige stedenbouwkundige vergunningen voor de uitbouw van de kusthaven.	
Uitvoering	Stad Brugge, ROHM West-Vlaanderen en MBZ.	Afspraken worden gemaakt over de afhandeling van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen binnen het kader van het strategisch plan.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR		

1.7	Verdere afweging en uitwerking van de inrichtingsalternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject	
Project	In het kader van het strategisch plan wordt een afweging gemaakt van de in het ontwerp-streefbeeld (september 2002) voorgestelde inrichtingsalternatieven. Na afweging werden twee alternatieven geselecteerd voor verder onderzoek: de open-getijzone en de 'snelle' zeesluis.	
Kader	<p>Gekozen wordt voor de optie om voor de uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject twee valabele inrichtingsalternatieven voor verdere afweging te behouden. Deze keuze is gemaakt in de wetenschap van de voor- en nadelen van deze opties (bijdrage aan de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling), de tentatieve baten en kosten (socio-economische onderbouwing), de verkende ruimtelijke consequenties (toegankelijkheid en ruimtelijke inpassing) ,...zoals hierboven beschreven.</p> <p>Uit het gevoerde, verkennende, onderzoek geldt als voornaamste conclusie dat de inrichtingsalternatieven 'open-getijzone' en 'snelle zeesluis', vanuit het gezichtspunt van hun bijdrage tot de gewenste economische ontwikkeling, als superieure alternatieven beschouwd worden. Enkel door het aanbieden van dergelijke infrastructures wordt het mogelijk geacht om voldoende in te spelen op de nood aan ruimte voor 'voorhavenactiviteiten' en het scheppen van mogelijkheden voor kansrijke trafieken (combinatie shortsea/deepseatrafieken).</p> <p>Het blijft de overtuiging dat het project van de open-getijzone het meest voortreffelijke alternatief is ten aanzien van de gewenste economische ontwikkeling. Het is evenwel een 'duurder' project met een belangrijke 'ruimtelijke' en 'milieu' impact (zie conclusies van het plan-MER)</p> <p>Het verkennende onderzoek door de MBZ en AWZ met betrekking tot de technische aspecten van een 'snelle' zeesluis heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de verdere besluitvorming. Nu blijkt dat technische eisen waaraan deze sluis moet beantwoorden (om een competitief alternatief te zijn voor de open-getijzone) 'technisch' haalbaar zijn. Het alternatief van de 'snelle' zeesluis kan gezien worden als de second-best optie die op veel vlakken heel wat voor op het project van de open-getijzone. Maar er is ook een niet onbelangrijk, maar te weinig met zekerheid te duiden, nadeel, namelijk de geringere commerciële aantrekkelijkheid.</p> <p>Binnen het strategisch plan kan op vandaag geen definitieve keuze gemaakt worden tussen de twee valabele alternatieven van de snelle zeesluis en de open-getijzone. Maar hiermee zijn wel de twee alternatieven herkend die een afdoende invulling kunnen geven aan het strategisch haveninfrastructuurproject. Beide projecten zijn inderdaad 'majeur van aard' en hebben daarom beleidsmatig een 'voluntaristisch' karakter.</p> <p>Binnen deze krijtlijnen en in uitvoering van kernbeslissing 1 kan de initiatiefnemer van het strategisch haveninfrastructuurproject verder de afwegingselementen onderzoeken (vereiste onderzoeken in het kader van het uitvoeringsbesluit artikel 30 van het havendecreet moeten opgemaakt worden):</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ KBA-analyses voor beide projecten; ■ vergelijkend onderzoek van infrastructurele bouwstenen van beide varianten; ■ milieueffecten op het niveau van een project-MER. <p>Vastgesteld wordt dat een beperkt deel (noordelijk, langsheen het Boudewijnkanaal) van het SBZ-V/SBZ-H-gebied kan ingenomen worden voor havenontwikkeling.</p>	
Uitvoering	MBZ	De initiatiefnemer, MBZ, neemt de nodige initiatieven voor verder onderzoek en afweging, binnen de afspraken van het strategisch plan. De MBZ en de afdeling maritieme toegang hebben in dit verband reeds een ontwerp-onderzoeksprogramma opgesteld.

Aandachtspunt	<p>Uit het onderzoek is gebleken dat het opnieuw in gebruik nemen van de Visartsluis een ingreep is met een geringe kost in vergelijking met het onmiddellijk belang. Het komt ten goede aan de vlotte passage van de vissersvloot en andere schepen die niet dwingend op de Vandammesluis zijn aangevoerd. Voor een belangrijk deel van de schepen die de achterhaven aandoen voorziet deze heringebruikname in een 'verzekering' tegen een mogelijke calamiteit van de Vandammesluis.</p> <p>Tenslotte bleek ook dat ten aanzien van de benutting van de voorhaven, mede door de mogelijkheden die er voor voorhavenactiviteiten in het noordwestelijk deel van de achterhaven worden geboden, kansen geboden worden om tot een nuttige en efficiënte herschikking te komen van de terreinen in de westelijke voorhaven.</p> <p>Voor de discipline lucht geniet de open-getijzone een voorkeur op een snelle zeesluis. Op korte termijn kan er tijdens de realisatieperiode van de tunnel weliswaar een beperktere extra hinder voorkomen. Maar dit weegt niet op tegen de emissies in de uitbatingsfase.</p>
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>De discipline geluid vergeleek in het plan-MER de alternatieven 'open-getijzone' en 'snelle zeesluis', zowel in de aanlegfase als in de exploitatiefase.</p> <p>Voor de aanlegfase van de open-getijzone zijn er vooreerst de werkzaamheden voor het verbreden van de vaargeul. Ook de bouw van de tunnel voor de NX en de tramtunnel onder de open-getijzone zal gedurende een lange periode voor geluidsoverlast zorgen. Ook het dempen van het Prins Filipsdok en Oud-Ferrydok kan voor geluidshinder zorgen in het zuidelijke gedeelte van Zeebrugge-dorp snelle zeesluis.</p> <p>De werkzaamheden voor de aanleg van de snelle zeesluis zijn minder ingrijpend. Er dienen geen tunnels te worden gebouwd. Daardoor zal ook de duurtijd van de werkzaamheden veel minder lang zijn. De bouw van eventuele kaaimuren (indrijven van damplanken) zou echter wel voor geluidshinder kunnen zorgen.</p> <p>Voor beide alternatieven (open-getijzone en snelle zeesluis) geldt dat de inplanting van havenactiviteiten op onder andere de gesaneerde gronden van de oude cokesfabriek ten noorden van Zwankendamme gescheiden kan worden van het centrum van Zwankendamme en Zeebrugge. Een geluidafscherming kan een geluidsberm zijn, maar ook opeengestapelde containers. Deze milderende maatregel kan de geluidshinder ten gevolge van de havenactiviteiten verminderen.</p> <p>Globaal geldt vanuit de discipline geluid de vaststelling dat de snelle zeesluis tijdens de fase van de bouwwerken veel minder geluidshinder veroorzaakt naar de omgeving dan de realisatie van de open-getijzone, zowel omwille van het minder ingrijpend karakter van de werken als omwille van de kortere uitvoeringsperiode; eenmaal operationeel scoort de open-getijzone beter vermits een belangrijk deel van het doorgaand wegverkeer én de tramlijn over meerdere honderden meters ondergronds zijn gebracht waardoor geluidshinder lokaal sterk wordt beperkt.</p> <p>De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) stelt bij de vergelijking van beide alternatieven vragen omtrent de eventuele verschillen in de gegenereerde verkeerseffecten. De vraag is of mag verwacht worden dat de aanwezigheid van een open-getijzone de groei van de goederentrafiek op de weg zal versnellen (roro) in vergelijking met een snelle zeesluis. Dit kan als onderzoeksvraag bij de verdere uitwerking meegenomen worden.</p> <p>Uit de behandeling vanuit de discipline 'verkeer' blijkt eveneens:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ dat bij verdere uitwerking uiteraard detailonderzoek nodig is naar een maximale conflictvrije oplossing voor plaatsen waar spoor- en wegverkeer elkaar kruisen; ■ de noodzaak aan een veilige verbinding over de doorvaargeul op maaiveldniveau of onder de doorvaargeul met een tunnel (eventueel met liftstelsel) voor fietsers en voetgangers. Wachttijden zijn (ingeval van een beweegbare brug) toelaatbaar; ■ het belang van een van het wegverkeer gescheiden goederenspoor over de doorvaargeul of sluis onder andere met het oog op de bereikbaarheid van de Zweedse Kaai; korte wachttijden (ingeval van een beweegbare brug) zijn eventueel toelaatbaar; ■ de maatregelen die gericht zijn op een maximale scheiding van haven- en niet-havenverkeer (bijvoorbeeld vaartuigen, voorbehouden rijstroken, ...);

- de continuïteit van de kusttram dient verzekerd te blijven; ingeval van de snelle zeesluis is er geen probleem (alternerende brugconstructie met omleiding); ingeval van een open-getijzone moet de tram in een tunnel onder de vaargeul gebracht worden vermits wachttijden die het gevolg zouden zijn van voorrang van de scheepvaart op de tram niet te tolereren zijn, en vermits evenmin een omrijbeweging rond het strategisch haveninfrastructuurproject en dus rond de achterhaven (geschatte afstand 17 km) te tolereren is;
- bij de eventuele aanleg van een open-getijzone, met tramtunnel, dienen garanties ingebouwd voor een stipte en kwalitatieve bediening van het openbaar vervoer (kusttram). De discipline verkeer besluit dat er geen betekenisvolle effectverschillen te verwachten zijn op het vlak van de afwikkeling van lokaal, bovenlokaal en tramverkeer, als tenminste bij de aanleg van de open-getijzone een tunnel wordt gerealiseerd.

De discipline mens (socio-organisatorische aspecten: ruimtelijke aspecten) onderzocht beide alternatieven op enerzijds hun bijdrage aan de economische ontwikkeling van de haven en anderzijds de impact op de leefbaarheid van de omgevende woonwijken.

Betreffende de **bijdrage tot de gewenste economische ontwikkeling** wordt vastgesteld dat het alternatief van de open-getijzone het best aansluit bij gewenste trafiekontwikkeling en de rol van de haven van Zeebrugge in de range. Het voorzien van een snelle zeesluis kan begrepen worden als een betere waarborg tegen eventuele calamiteiten van de Vandammesluis. Tenslotte wordt bij deze behandeling tevens opgemerkt dat, ongeacht het gekozen alternatief, de reconversie van de zone van het Prins Filipisdok en Oud-Ferrydok een 'must' is voor het nuttig, duurzaam en efficiënt gebruik van haventerreinen. Het is een opdracht om eerst deze 'brownfields' terug te activeren vooraleer 'greenfields' eventueel worden aangesneden.

Betreffende de (te mildere) impact op de **lokale leefbaarheid** geldt dat het project van de snelle zeesluis, globaal als het minst ingrijpend alternatief kan benoemd worden. Het is evenwel zo dat de direct voelbare effecten op het vlak van verkeersoverlast sterker voelbaar zijn bij dit alternatief (congestie en drukte; veiligheid en geluid). Het alternatief van de snelle zeesluis mildert als project deze effecten omdat de 'tunnel' mogelijkheden geeft tot afscherming van delen van het woongebied van de verkeersstromen en beter laat omgaan met de scheiding van verkeersstromen. Het sociale weefsel wordt evenwel sterker aangetast omwille van de vermindering van de onderlinge 'nabijheid' van woonwijken en de geringere belevingswaarde van een 'tunnel' (gevoelsmatig en sociale veiligheid).

De discipline landschap merkt op dat het strategisch haveninfrastructuurproject, onafhankelijk van het gekozen alternatief, zal leiden tot het herstructureren van het gebied ter hoogte van het Oud-Ferrydok en Prins-Filipisdok. Er zal een totaal vernieuwd havenlandschap gecreëerd worden. In vergelijking met het huidige landschapsbeeld kan dit enkel als positief worden ervaren. De huidige beeldwaarde, die eerder ongestructureerd is, wordt er mogelijk door verbeterd.

De realisatie van de tweede fase zou een wijziging van alle effectgroepen met zich meebrengen. Een deel van het gebied is eveneens een relictzona (poldergebied achterland haven Zeebrugge). Het gebied heeft immers een belangrijke erfgoedwaarde. In het gebied is de structuur van de 18^{de} eeuw nog duidelijk aanwezig. De percelering, het grondgebruik en het grachtenpatroon zijn nog goed te vergelijken met historische kaarten. De realisatie van de tweede fase van de open-getijdhaven is dan ook significant negatief vanuit de discipline landschap.

Bij vergelijking van beide alternatieven merkt de discipline landschap op dat:

- de realisatie van een open-getijhaven de bouw van een tunnel en twee bruggen impliceert en dat de landschappelijke impact van een tunnel minimaal is. De bruggen moeten een breedte van ongeveer 90 meter overbruggen. Er wordt geopteerd voor een brug in twee delen. Dit zal de belevingskwaliteit het minst beïnvloeden;
- in het tweede alternatief wordt de bouw van een snelle zeesluis met een alternerende brugconstructie. Deze alternerende brugconstructie zou ongeveer dezelfde omvang hebben als de Vandammesluis. Landschappelijk zal dit weinig impact hebben omdat dit aansluit bij de vormtaal van de omgeving. Enkel een openstaande brug zal landschappelijk zichtbaar zijn wat enigszins storend kan zijn maar wel eigen is aan een havenlandschap. Deze situatie was op geringere schaal tot voor kort reeds aanwezig met de Visartsluis.

De discipline bodem vergelijkt de twee alternatieven.

De realisatie van de eerste fase van een open-getijzone impliceert een groot grondverzet. Enerzijds is er een grote grondbehoefte om het Oud-Ferrydok en Filipisdok te dempen, anderzijds brengt de realisatie van een bredere doorvaargeul en van zowel een tramtunnel als een tunnel voor doorgaand verkeer heel wat grondoverschotten. De consequenties naar grondverzet moeten voor een dergelijk ingrijpend project evenwel nog grondiger in rekening worden gebracht. De havenbeheerder zal dit in de totale grondbalans voor de haven moeten uitwerken (cf. project MER Achterhaven).

Een snelle zeesluis heeft een veel beperkter impact op de bodem. Het grondverzet is veel beperkter en indien er bemaling bij uitvoering van de werken vereist is, zal deze veel minder omvangrijk zijn.

Op basis van de discipline bodem heeft de realisatie van een snelle zeesluis bijgevolg veruit de voorkeur op de open-getijzone. Wordt er toch gekozen voor een open-getijzone, dan zijn milderende maatregelen aan te bevelen (zie plan-MER).

De discipline grondwater evalueert de realisatie van een open-getijzone als significant negatief. Een gekalibreerd grondwatermodel, dat rekening houdt met dichtheidsverschillen, dient bij de verdere uitwerking van het project opgemaakt te worden om de effecten te kunnen kwantificeren. Kiest men voor een snelle zeesluis, dan zijn de effecten op het grondwater vermoedelijk verwaarloosbaar.

Wordt bij de realisatie van het strategisch haveninfrastructuurproject ook de uitbreiding van de haven naar de Dudzeelse Polder opgenomen, dan zal de Dudzeelse Polder opgespoten worden en in gebruik genomen worden als haventerrein. Hierdoor zal het grondwatersysteem ter plekke en in de onmiddellijke omgeving grondig verstoord worden.

Vanuit de discipline grondwater gaat de voorkeur dan ook duidelijk uit naar de snelle zeesluis. De open getijzone lijkt op basis van de beschikbare gegevens tot een zeer negatieve impact te leiden. Verder onderzoek is zeer zeker nodig vooraleer men tot de realisatie van de open getijzone zou overgaan.

Vanuit de discipline oppervlaktewater heeft de snelle zeesluis de voorkeur op de open-getijzone. De open-getijzone impliceert immers een toename van de onbeheersbaarheid van het systeem.

Wat betreft de snelle zeesluis is verder onderzoek nodig naar de impact van deze sluis op de waterstroming, sedimentatie en stabiliteit van de oevers van het Boudewijnkanaal.

Betreffende de open-getijzone is onderzoek nodig naar de waterstroming, sedimentatie en golfslag die zal ontstaan in deze getijzone en hoe deze zal wijzigen in de Voorhaven. Deze informatie dient gebruikt te worden bij het ontwerp van de open-getijzone zodat de kans op overstromingen minimaal is.

Zowel bij de open-getijzone als de snelle zeesluis moet erover gewaakt worden dat de afwatering van de Lisseweegse Vaart niet verder in het gedrang komt.

Voor de discipline fauna en flora is de uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject over deze delen van het gebied (dit wil zeggen de in het gewestplan voorziene zones die nu niet meer of nog niet in gebruik zijn) zonder meer (door het ruimtebeslag en/of effecten op nabijgelegen gebieden) negatief tot zeer negatief.

1.8	Onderzoek naar maatregelen om de vrijwaring van de terreinen in de noordwestelijke zone van de achterhaven als reserve voor strategische haveninfrastructuurprojecten te garanderen	
Project	<p>Ten aanzien van de zone van het Prins Filipsdok - Oud-Ferrydok en de site van Carcokes worden de nodige initiatieven genomen om deze zone effectief in de strategische ontwikkeling van de zeehaven op te nemen.</p> <p>Onderzoek naar maatregelen om de vrijwaring van deze terreinen als strategische reserve te garanderen. Opstellen van een programma van verwerving. Uitklaren van de situatie van de vroegere Carcoke-site (als deel van de zone voor strategische reserve).</p>	
Aandachtspunt	<p>Bij de sanering van de Carcoke-site overweegt OVAM een aantal alternatieve uitvoeringen. Bij de afweging is het beperken van de hinder, specifiek naar het dorp Zwankendamme, van belang (verkeer door de afvoer van verontreinigde grond; geluid bij de afbraak van gebouwen; lucht door de plaatselijke thermische behandeling van bepaalde fracties; ...).</p> <p>De buffering van Zwankendamme ten opzichte van het zeehavengebied kan in dit licht als een prioritair uit te voeren maatregel beschouwd worden. Dit heeft het voordeel dat de hinder bij de sanering van de Carcoke-site gemilderd wordt en dat bij uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject de noodzakelijke buffering reeds gerealiseerd is.</p>	
	MBZ	De MBZ onderzoekt de maatregelen om de vrijwaring van deze terreinen als strategische reserve te garanderen en onderzoekt de mogelijkheden tot de verwerving van het terrein. De havenbeheerder onderneemt de nodige reserveringsmaatregelen.
	OVAM	OVAM is gestart met een voorbereidend onderzoek voor de sanering van de Carcoke-site. OVAM neemt de sanering van de Carcoke-site op zich.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR		

1.9	Ontwikkeling van terreinen voor distributieactiviteiten	
Kader	<p>In het zeehavengebied en binnen de bedrijventerreinen van het regionaalstedelijk gebied Brugge worden terreinen voor distributieactiviteiten ingericht. In het zeehavengebied wordt een geschikte zone in de achterhaven, ten westen van de Pelikaan, aangewend voor deze ontwikkelingen. Ook zijn er mogelijkheden op korte en lange termijn (na eventuele reconversie) in de Brugse binnenhaven (inclusief Herdersbrug watergebonden).</p> <p>De havenbeheerder zal een vestigings- en handhavingsbeleid voeren ten aanzien van deze distributie- en logistieke bedrijven die havengebonden of havenondersteunend werken. De MBZ zal om deze redenen de beheerder moeten worden van deze terreinen. Tenslotte komen ook de mogelijkheden op de gemengde bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Brugge in aanmerking voor deze distributie- en logistieke bedrijven die niet uitsluitend werken in functie van havenactiviteiten. Op deze wijze wordt de zeehaven ondersteund.</p>	
Uitvoering	MBZ	<p>Voeren van vestigings- en handhavingsbeleid. Zonodig de overname door de MBZ van het beheer van de terreinen Herdersbrug watergebonden en eventueel de terreinen Herdersbrug - niet-watergebonden wanneer deze terreinen worden afgebakend binnen het zeehavengebied en een eenheid van beheer zich opdringt.</p>
Aandachtspunten	<p>Afstemming met het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Brugge. In het kader van dit afbakeningsproces wordt een aanbod aan grote percelen op regionale bedrijventerreinen afgebakend, zoals de zogenaamde 'spie' tussen de spoorweg naar Blankenberge, de spoorweg naar Zeebrugge en de AX. Gekozen wordt voor een ontwikkeling geënt op de bestaande economische hoofdstructuur in het noorden van het regionaalstedelijk gebied. Terreinen die goed ontsloten worden door de N31 kunnen hiervoor in aanmerking komen.</p>	
Te nemen beslissing	<p>MBZ neemt zonodig het beheer over van de wvi voor de terreinen Herdersbrug watergebonden en Herdersbrug niet-watergebonden. Onderhandelingen worden opgestart.</p>	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Uit het RVR blijkt dat deze zone, omwille van de ligging ten opzichte van woonzone, de meest gunstig gelegen zone is voor de vestiging van Seveso-bedrijven (met de aard van havenactiviteiten, havengebonden of havenondersteunende activiteiten).</p> <p>De discipline landschap schenkt aandacht aan de gevolgen van het programma intensief ruimtegebruik op het landschap. Een wijze om de ruimteproductiviteit te doen toenemen is het stapelen van goederen. Door goederen te stapelen worden zij meer zichtbaar in het landschap. Het stapelen van goederen heeft dan ook een impact op de landschapsbeleving. Deze goederen zijn eigen aan een haven. Er kan dan ook aangenomen worden dat het stapelen van de goederen het havenlandschap versterken. Hierbij dient wel de nodige aandacht geschonken te worden aan de ordelijke schikking van de goederen. De keerzijde is echter dat de haven zich situeert in een open polderlandschap. Hierdoor is er wel een negatieve impact op het polderlandschap. Dit kan gemilderd worden door het aanleggen van buffers.</p> <p>Bij de verdere uitbouw van de haven zal de verharde oppervlakte toenemen (zie ook discipline grondwater). De discipline oppervlaktewater raadt dan ook aan om de nodige buffercapaciteit te voorzien (zie effectgroep 'wijziging aan- en afvoerdebieten') om wateroverlast te voorkomen.</p> <p>Bij verharde oppervlakten met een hoog aantal verkeersbewegingen moet een koolwaterstofafscheider voorzien te worden zodat de koolwaterstoffen verwijderd worden vooraleer het afstromend water in het oppervlaktewater terechtkomt.</p>	

1.10	Ontwikkeling en beheer van de Brugse binnenhaven	
Project	<p>De Brugse binnenhaven wordt afgebakend in het zeehavengebied. De Brugse binnenhaven heeft een specifieke rol in complementariteit met de voor- en achterhaven. Aan deze rol wordt een gepast beheer gekoppeld.</p> <p>In overeenstemming met deze keuze wordt de nautische toegankelijkheid van de Brugse binnenhaven behouden.</p>	
Kader	<p>De terreinen van het gebied 'Brugse binnenhaven' worden opgenomen in het zeehavengebied omwille van volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ het belang van het behoud van de nautische toegankelijkheid ten behoeve van de bestaande maritiemgebonden bedrijven; ▪ de bijdrage die het gebied kan leveren aan de kansrijke ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge. <p>De 'ruimtelijke potenties' van dit gebied worden voor maritiemgebonden ontwikkeling aangewend. Hierbij wordt rekening gehouden met restricties (bezwaren van vigerende plannen van aanleg, zolang deze geldig zijn) en met het bestaande 'historisch actief' (bestaande niet-maritieme bedrijven).</p> <p>Het gewenste zeehavenbeleid is het meest gewenst voor deze terreinen die palen aan de waterinfrastructuur. Voor deze terreinen zal, in overeenstemming met de potenties op de korte tot lange termijn, een aangescherpt locatiebeleid gevoerd worden. Op de langere termijn zal vooral in deze zone een beleid gevoerd worden dat de ruimtelijke potenties voor zeehavenactiviteiten 'activeert' (herinkoop).</p> <p>Een dergelijk zeehavenbeleid is minder dwingend in de overige zones, deze die niet aan de waterinfrastructuur gelegen zijn. Hier gelden immers geen dwingende ruimtelijke of functionele argumenten en ook zijn de bestaande mogelijkheden beperkt. Ook is het havengebonden en havenondersteunend karakter van de bestaande bedrijvigheid weliswaar gering maar niettemin aanwezig. Het gebied heeft wel specifieke potenties voor een verdere ontwikkeling voor droge havenactiviteiten inzake logistiek, distributie en eventueel ook industrie.</p>	
Uitvoering	<p>MBZ, Stad Brugge en wvi</p>	<p>Deze drie partijen voeren een gezamenlijk beheer over de zone van de Brugse binnenhaven zodat het toekomstige aanbod kan richten naar een evenwichtig beheer tussen het vrijwaren en activeren van de potenties van het gebied als zeehavengebied en de historisch gegroeide rol van dit gebied.</p> <p>MBZ, Stad Brugge en wvi maken afspraken over het uitgiftebeleid en beheer met als doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de beleidslijnen vorm te geven; ▪ duidelijkheid te geven aan kandidaat-investeerders; ▪ versnelde afhandeling van vestigingsaanvragen. <p>De instrumenten van het concessiebeheer voor de terreinen van de MBZ en het recht van wederinkoop van de wvi worden ingezet.</p>
	<p>ARP (AROHM)</p>	<p>Een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgemaakt om aan het gebied de bestemmings-, inrichtings- en beheersvoorschriften toe te kennen die nodig zijn voor de sturing van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Nagegaan wordt welke het minimale '(ruimtelijk) bindende en verordenende kader' moet zijn dat een zeehavenbeleid kan garanderen en ondersteunen.</p>

	AWV	AWV zorgt ervoor dat de kruising van de AX met het Boudewijnkanaal wordt uitgevoerd op een wijze die de nautische toegankelijkheid behoudt (een beweegbare brug).
Aandachtspunten	<p>Voor het gehele gebied wordt een functionele zonerings uitgewerkt. De instrumenten van de ruimtelijke ordening worden, ondersteunend ten opzichte van uitgiftebeleid en het beheer, zonedig ingezet om deze doelstellingen te realiseren. Bij de indeling in verschillende typologieën voor watergebonden terreinen dienen volgende criteria in rekening gebracht te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ terreinoppervlakte (perceelsdiepte, perceelsbreedte aan waterzijde, ...); ■ ontsluiting (weg, spoor, ...); ■ havengebonden infrastructuur (kaaimuur, loskade, ...); ■ diepte kanaal. <p>AWZ geeft aan dat het gewenst zeehavenbeleid voor de Brugse binnenhaven strikt moet opgevolgd worden. Het vrijliggende aanbod in de Brugse binnenhaven moet derhalve strikt uitgegeven worden aan nieuwe activiteiten die als havenactiviteiten of havengebonden of havenondersteunende activiteiten een meerwaarde bieden aan de haven. Hieruit volgt dat bij de afbakening van het zeehavengebied deze zone een aangepaste bestemming moet krijgen. Delen van het gebied (niet palend aan de waterinfrastructuur) hebben wel specifieke potenties voor een verdere ontwikkeling voor droge havenactiviteiten inzake logistiek, distributie en eventueel ook industrie en in het RUP voor de afbakening van de haven worden deze 'overige zones' als zone voor havengebonden of havenondersteunende activiteiten bestemd.</p> <p>De Stad Brugge en wvi dringen aan op het honoreren van aangegane engagementen tegenover niet-maritiemgebonden activiteiten. Dit betekent dat aan deze bedrijven ontwikkelingsmogelijkheden in het havengebied moeten toegekend worden. AWZ dringt aan op het zoeken naar oplossingen, maar dan buiten het zeehavengebied.</p> <p>De mobiliteitscel (departement LIN) vraagt aandacht voor de aspecten inzake verkeersveiligheid bij uitvoering van een beweegbare brug op een hoofdweg.</p>	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Volgens de discipline landschap kan de opname van de Brugse binnenhaven in het zeehavengebied en het voeren van een vestigingsbeleid voor zeehavenactiviteiten de landschapsbeleving vanuit het open polderlandschap wijzigen. Dit versterkt enerzijds de structuur en samenhang van de zeehaven met de binnenhaven, anderzijds zal de barrière tussen de polders ten oosten en ten westen van het Boudewijnkanaal manifester in het landschap aanwezig zijn. Aan dit effect kan enigszins tegemoetgekomen worden door aangepaste architectuur en eventuele buffers.</p> <p>Maar vooral het voorzien van een beweegbare brug met een vrije doorvaarhoogte van 15 m, die als constructie meer dan 15 m boven het maaiveld komt, zal een visueel landschappelijke impact hebben. Rekening houdend met de schaal van het havenlandschap is dergelijke brug aanvaardbaar en ze kan meerwaarde betekenen als 'landmark'. Er dient derhalve wel voldoende aandacht besteed te worden aan de architectuur van de brug. Dit kan onder meer door het uitschrijven van een wedstrijd. Het gebied ten westen van het kanaal waar de aanloop naar de brug komt is een beschermd dorpsgezicht. Door de realisatie van de brug wordt dit beschermd dorpsgezicht aangetast. Dit kan leiden tot een wijziging van de erfgoedwaarde. Ter hoogte van de plaats waar de brug wordt gerealiseerd staan bomen langs het kanaal. Deze bomen moeten gerooid worden. Het rooien van deze bomen wijzigt de perceptieve kenmerken op deze plaats. De zone waar de brug over het Boudewijnkanaal komt, is de zone waar de barrière tussen de poldergebieden ten oosten en ten westen van de haven het kleinst is. De realisatie van een brug vergroot de barrière tussen beide poldergebieden en versterkt de samenhang binnen het havengebied.</p>	

Naast aandacht voor de architectuur van de brug dient er voldoende aandacht te gaan naar de landschappelijke integratie van de aanloophelling tot de brug. De aanwezigheid van het beschermde dorpsgezicht dient eveneens voldoende aandacht te krijgen. Een overleg met ROHM West-Vlaanderen afdeling monumenten en landschappen strekt tot aanbevelingen. Een mogelijke denkpiste is de aanloophelling opbouwen door middel van pylonen.

De discipline bodem onderzocht drie alternatieven op hun verschillende impact op de bodem.

- Bij een beweegbare brug blijft het grondverzet vrij beperkt en is geen belangrijke bemaling nodig bij de aanleg. Doordat de ophoging beperkt is, is de kans op zettingen klein.
- Ingeval van een tunnel onder het Boudewijnkanaal dient er heel wat grond uitgegraven te worden. Deze grond zal een verhoogde concentratie aan 'zeewaterionen' vertonen, waardoor hij niet direct overal bruikbaar is. Bovendien zal het waarschijnlijk om kleigrond gaan. Tijdens de werken zal er vermoedelijk intensief bemalen worden. Naast verdroging van een ruime zone omheen de bouwwerken kan dit mogelijk zettingen teweegbrengen. Gezien de ligging in de polders (voornamelijk kleigronden met soms ondiep veen) en gezien de verwachte omvang van de bemaling vormt dit een significant negatief effect.
- De vaste brug impliceert een veel hogere constructie en bijgevolg ook een veel langere constructie. Het grondverzet zal daardoor wellicht groter zijn, evenals de belasting van de ondergrond. Het risico op zettingen is bijgevolg iets groter dan bij de beweegbare brug. Bemaling is niet vereist bij de aanleg van de vaste brug.

Uit het voorgaande kan vanuit de discipline bodem besloten worden dat de vaste brug het beste alternatief is vanuit de discipline bodem.

De discipline grondwater vermeldt dat in geval er gekozen wordt voor een **tunnel** er wel een bemaling vereist is.

Deze bemaling zal omvangrijk zijn gezien er een grondwaterverlaging tot ongeveer -15 m TAW vereist is. Deze bemaling zal een daling van de grondwatertafel in de onmiddellijke omgeving veroorzaken. De grondwatertafelverlaging reikt tot in het watervoerend Pleistoceen zand. Gezien de grote doorlatendheid van zand, zal de invloedssfeer van de verlaging ver te voelen zijn. Bovendien bestaat de kans dat er boven dit zandpakket een veenlaag voorkomt, dewelke kan ontwateren over een grote oppervlakte ten gevolge van enerzijds de bemaling en eventueel anderzijds doordat ze wordt doorsneden bij de aanleg van de tunnel. Indirect kan de grondwatertafel bodemzetting veroorzaken (zie discipline bodem). De invloedssfeer van de bemaling kan beperkt worden door het werken in gesloten bouwput en/of het toepassen van retourbemaling. Toch zal de invloed van de bemaling significant negatief zijn doordat de grondwatertafelverlaging die benodigd is voor de werken zo groot is.

Het opgepompte water moet ergens heen: ofwel wordt het terug in de bodem geïnfilteerd (retourbemaling), ofwel wordt het geloosd in het oppervlaktewater (zie discipline oppervlaktewater). Dit kan ter plekke vernatting veroorzaken. In geval van retourbemaling, dient er voldoende gemonitord te worden om schadelijke effecten te voorkomen. Op de effecten van het lozen op het oppervlaktewater wordt bij de discipline oppervlaktewater ingegaan.

Verontreinigingen die zich binnen de invloedssfeer van de bemaling bevinden kunnen gaan migreren en zich verder verspreiden. De verstoring van het grondwatersysteem brengt een verstoring van het zoet-zoutwater evenwicht met zich mee.

Op basis van al deze elementen kan men besluiten dat de bemaling nodig voor de aanleg van de AX in een tunnel onder het Boudewijnkanaal, significant negatieve effecten veroorzaakt op het grondwater. De voorkeur gaat bijgevolg uit naar een brug.

	<p>Wordt er toch gekozen voor een tunnel, dan moeten de uitvoeringstechnieken zodanig gekozen worden dat de benodigde bemaling zo beperkt mogelijk is. Eens de uitvoeringswijze vastligt, moet de invloed op het grondwatersysteem begroot worden. Dit kan gebeuren binnen een project-MER. Dit project-MER moet dan nagaan of deze invloed aanvaardbaar is en indien nodig en mogelijk, milde-rende maatregelen voorstellen om de invloed te beperken. Er moet nagegaan worden welke type verontreinigingen binnen de invloedssfeer van de bemaling voorkomt en of deze zal beïnvloed worden door de bemaling. Zo ja, dan dient de sanering vóór uitvoering van de werken te gebeuren.</p> <p>Vanuit de discipline oppervlaktewater gaat de voorkeur uit naar een brug. Een tunnel is echter ook aanvaardbaar als het bemalingswater ofwel terug wordt geïnfilteerd in de bodem (retourbemaling), ofwel wordt geloosd op het Boudewijnkanaal.</p> <p>Wordt er gekozen voor een tunnel dan is de lozing van het bemalingswater een belangrijk aandachtspunt voor het project-MER.</p>
--	---

1.11	Afwegingskader voor de inplanting van windturbines	
Uitvoering	Provinciebestuur, Stadsbestuur Brugge, AROHM en MBZ	<p>Vergunningverlenende overheden en havenbestuur beoordelen de aanvragen op hun haalbaarheid en juridische conformiteit.</p> <p>De nota 'afwegingskader windturbines' is een element van het referentiekader ten behoeve van de vergunningverlenende overheden.</p> <p>De globale (cumulatieve) bijdrage die de haven van Brugge-Zeebrugge levert bij de productie van groene energie zal onderwerp zijn van monitoring en een afwegingselement bij nieuwe aanvragen.</p>
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>De discipline geluid evalueerde in het plan-MER de inplanting van windturbines op de mogelijke inplantingsplaatsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de inplanting langs de infrastructuurbundel Havenweg-oost, Havenweg-zuid en de dokken zou niet voor een verhoging van het omgevingsgeluid zorgen omdat het wegverkeerslawaai van de zuidelijke havenrandweg (en in de toekomst de AX) en de oostelijke havenrandweg overheersend is. Voor de nachtperiode zouden de windturbines hoorbaar kunnen zijn indien de afstand van de woningen tot de windturbines minder dan 400 m bedraagt. Een afstand van 200 m tot de woningen moet minstens gerespecteerd worden; ▪ de inplanting van de windturbines ter hoogte van de Vismijn kan een verhoging van het omgevingsgeluid veroorzaken indien de windmolens zich op minder dan 200 m van Zeebrugge-dorp bevinden; ▪ de plaatsing van windmolens langs de N31 is vanuit akoestisch oogpunt geen probleem omdat het omgevingsgeluid toch bepaald wordt door het wegverkeerslawaai. Indien een afstand van meer dan 400 m wordt gerespecteerd zal er wellicht geen effect optreden voor de bewoners te Zwankendamme. Dit kan echter nauwkeuriger onderzocht worden in een overdrachtsberekening; ▪ voor de plaatsing van de windmolens op de grens Transportzone kan er vanuit akoestisch oogpunt wel een probleem opduiken. Aan de woningen in de Uitkerkestraat kan het omgevingsgeluid verhoogd worden door de aanwezigheid van de windturbines indien de inplanting op minder dan 400 m gebeurt. Het $L_{A95,1h}$ bedraagt daar immers tijdens de nachtperiode 35 à 40 dB(A). Dit zou bij een eventuele keuze voor de plaatsing van de windmolens nauwkeurig onderzocht moeten worden; ▪ de inplanting van de windmolens langs het knooppunt AX-N31 is vanuit akoestisch oogpunt niet bezwarend indien de afstand tot de woningen minstens 200 m bedraagt. Het akoestisch klimaat wordt toch bepaald door het wegverkeer op de AX en N31. Deze argumentatie is ook van toepassing op de zone Pathoekeweg-west. 	

Kortom kan men stellen dat de windturbines op meer dan 200 m van de woningen moeten ingeplant worden. Voor de woningen waar een laag geluidsniveau ($L_{A95,1h} < 40$ dB(A)) tijdens de nachtperiode verwacht wordt, is het aangewezen een afstandsregel van 400 m in acht te nemen.

Vanuit de discipline landschap kan de voorgestelde zoekzone onderschreven worden. Een havenlandschap is immers een landschap dat qua schaal en omvang, de integraties van windturbines beter toereert dan een agrarisch gebied. Aanvullend kunnen enkele bijkomende randvoorwaarden worden aangereikt:

- binnen de grenzen van de bestemming 'industriegebied' volgens het gewestplan;
- voldoende aandacht voor de architectuur (kleur en materiaal) van de windturbine;
- bundelen van windturbines, niet solitair verspreid;
- rekening houden met richtingen van aanwezige infrastructuur (wegen, dokken, ...).

De discipline fauna en flora bepleit een geclusterde opstelling wanneer windturbines worden ingeplant.

	Kernbeslissing 2	
	Aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur	
Aandachtspunt	De MBZ dringt aan op de spoedige uitvoering van de vooropgestelde en reeds lang geplande multimodale ontsluitingsinfrastructuur.	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>De aandachtspunten met betrekking tot eventuele gevolgen van transporten op externe veiligheidsrisico's liggen vooral ter hoogte van woonzones langsheen belangrijke spoor- en waterwegen. Uit het RVR op strategisch planniveau blijkt niet dat ten aanzien van transporten met gevaarlijke goederen de richtlijnen met betrekking tot het groepsrisico of individueel overschreden worden.</p> <p>Een gedetailleerde studie moet hierover uitsluitsel geven. Aandacht moet gaan naar volgende woonzones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de Brugse agglomeratie; ■ Lissewege (omwille van de N31); ■ Zeebrugge (omwille van de N34 en N31); ■ centrum van Heist (omwille van de LNG-transporten van de LNG-terminal naar de LNG-piekbesnoeiingsinstallatie); ■ vormingsstations, sluizen en ADR-parkings (omwille van de langere verblijftijd van gevaarlijke transporten). 	
	Kernbeslissing 2.1	
	Uitbouw van het hoofdwegennet en toegang tot de haven	
2.1.1	Uitwerking van een investeringsprogramma voor de afwerking van het hoofdwegennet	
Uitvoering	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) geeft het investeringsprogramma aan, met inbegrip van fasering en prioriteiten. De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen is hiervoor reeds de voorbereidingen gestart en pleegt overleg met betrokken besturen. Meer bepaald werd op 11 april 2003 reeds een overleg georganiseerd, met de betrokken besturen, in voorbereiding van de opmaak van een streefbeeld voor de N31 (gedeelte tussen het knooppunt met de AX en de Kustlaan) en het streefbeeld voor de Havenrandweg-Oost, respectievelijk acties 2.1.1. en 3.2) in voorbereiding van de opmaak van een streefbeeld voor de N31 (gedeelte tussen het knooppunt met de AX en de Kustlaan) en het streefbeeld voor de Havenrandweg-oost, respectievelijk acties 2.1.1 en 3.2).	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR		
2.1.2	Opmaak van een streefbeeld en MER voor de AX	
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) heeft een ontwerp streefbeeld uitgewerkt. Dit streefbeeld werd besproken met de besturen betrokken in het strategisch planningsproces voor de zeehaven en de betrokken lokale besturen op vrijdag 13 december 2003.	
Kader	Het ontwerp streefbeeld voor de AX is het kader voor de verdere uitwerking (aanleg) van de AX. Na de passende beoordeling, afstemming met de keuzes inzake de Brugse binnenhaven, een aantal bijkomende onderzoeken en een MER volgt een definitief streefbeeld.	
Uitvoering	Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)	Opmaak van een passende beoordeling, MER en een definitief streefbeeld voor de AX. Inschrijving in het uitvoeringsprogramma.
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ■ De administratie wegen en verkeer West-Vlaanderen vermeldt dat er in verband met de AX nog enkele (zeer) belangrijke punten uit te klaren zijn: <ul style="list-style-type: none"> □ de vormgeving van het complex AX/A11/N49 te Westkapelle; □ de eventuele aansluiting van de N376 op het complex Ronsestraat/AX; □ de kruising van de AX met het Boudewijnkanaal; □ relatie met het zogenaamde Noorderkanaal. ■ Het gemeentebestuur van Knokke-Heist vraagt voldoende milderende maatregelen ten aanzien van de kern Westkapelle (afstand, buffering, ...). 	

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Monumenten en landschappen is bezorgd over de optie om de AX tussen Zelzatebrug en Westkappelle op een talud aan te leggen. Monumenten en landschappen vraagt een zo gering mogelijke hoogte. Ook de lineaire beplantingen met hoogstammig groen is voor monumenten en landschappen moeilijk verenigbaar met de landschappelijke kenmerken van de omgeving. ■ De NMBS vraagt, net zoals bij de N49/A11, rekening te houden met een bouwrij te houden strook voor de Lijn 77 (Zeebrugge-Antwerpen).
Element van discussie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vanuit het strategisch planningsproces wordt aandacht gevraagd voor de relatie met het ontwikkelingsperspectief van de Brugse binnenhaven en de interferentie met de ontsluiting voor het kustverkeer. De betrokken besturen maakten hiervoor enkele inhoudelijke opmerkingen. Deze worden meegenomen in de verdere uitwerking. De MBZ vraagt aandacht voor de interferentie met het mogelijke tracé van een eventuele nieuwe binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge. ■ AWW afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen antwoordt op deze opmerking dat: de aanleg van deze binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge op de lange baan geschoven is. Hoewel het tracé van de AX ruimte kan laten voor dit toekomstig infrastructuurproject, is het niet aangewezen nu al de gepaste kunstwerken te voorzien ter hoogte van de passage van delen van dit tracé. Een tunnel of zeer hoge brug bij de mogelijke aansluiting van het zuidelijk insteekdok zou op vandaag niet te verantwoorden zijn. Tenslotte moet er rekening mee gehouden worden dat het een binnenvaartontsluiting betreft, waar de vereisten voor nautische toegang (hoogte) minder streng zijn dan bij het Boudewijnkanaal. Een toekomstige aanpassing van de A-X is perfect mogelijk.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>In het plan-MER vermeldt de discipline geluid dat door de aanleg van de AX het omgevingsgeluid aan de eerste woningen te Dudzele ten gevolge van het wegverkeerslawaaai enkele dB's zal stijgen. Ter hoogte van het zuidelijke deel van de Dudzeelse Polder komen een aantal zones binnen de 45 dB(A)-contour te liggen (iets meer ingeval van het trends scenario). De aanleg van de AX zal voornamelijk zijn impact hebben op de bewoners van Dudzele en Lissewege. Het verkeer op de AX zal tijdens de dagperiode een gemiddelde LAeq van 55 dB(A) veroorzaken in de Zwaanhofstraat. Momenteel bedraagt het LAeq ook al 50 à 55 dB(A).</p> <p>Tevens wordt vastgesteld dat een brug over het Boudewijnkanaal het wegverkeerslawaaai verder zal dragen dan momenteel het geval is. De AX zal zich ter hoogte van het Boudewijnkanaal echter verder van het dorpscentrum bevinden omdat de AX recht doorgetrokken wordt terwijl momenteel de huidige havenrandweg met een bocht aansluit op de gewestwegen. Zoals blijkt uit de figuren voor scenario 1 (trend) zal een ondertunneling van het Boudewijnkanaal een significant positief effect hebben op het omgevingsgeluid in Dudzele. De woningen in de Zwaanhofstraat zullen echter geen voordeel hebben met de ondertunneling vermits ze te kort tot de AX zijn gelegen. Ook de 45 dB(A) geluidscontour bevindt zich minder diep in de Dudzeelse Polder.</p> <p>De discipline lucht geeft in het plan-MER aan dat het alternatief vaste brug en beweegbare brug de voorkeur op de realisatie van een tunnel, voor de kruising AX en Boudewijnkanaal omwille van de beperktere stofvormingskans tijdens de werkzaamheden, wanneer geen tunnel moet aangelegd worden.</p> <p>De discipline landschap verwijst in haar behandeling naar het ontwerp-streefbeeld dat werd opgesteld ten behoeve van de realisatie van de AX. In dit ontwerp-streefbeeld werd reeds aandacht besteed aan het landschap.</p> <p>De AX ligt verhoogd in het landschap aan de rand van de haven. Vandaag zijn reeds twee rijstroken gerealiseerd. Het talud voor de overige twee rijstroken werd eveneens reeds gerealiseerd maar is begroeid. De aanleg van de twee nieuwe rijstroken zal aldus geen verlies aan erfgoedwaarde met zich meebrengen. Langs de AX zal verlichting en wegsignalisatie geplaatst worden. Dit zal de beleevingskwaliteit beïnvloeden. Dit kan gemilderd worden door de aanplant van een dubbele of driedubbele bomenrij (cf. Damse Vaart, ...) zoals voorgesteld in het ontwerp-streefbeeld.</p> <p>De landschappelijke samenhang en structuur wordt binnen het plangebied niet gewijzigd. Enkel ten oosten van het Leopoldkanaal zal de realisatie van de AX de landschappelijke samenhang van de polders ten noorden en ten zuiden van de AX wijzigen.</p> <p>Voor de discipline bodem is de aanleg van een beweegbare brug het beste alternatief om de AX het Boudewijnkanaal te laten kruisen (ten opzichte van een (zeer) hoge vaste brug of een tunnel; de twee alternatieven die aanzienlijk meer grondverzet vergen). Wordt er toch nog gekozen voor een tunnel, dan zijn milderende maatregelen (zie plan-MER) aan te bevelen.</p>

2.1.3	Opmaak van een streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de AX en de aansluiting met de Kustlaan (Zeebrugge)	
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) werkt een streefbeeld uit voor de heraanleg van de N31 als primaire weg I als één van de hoofdtoegangen tot de zeehaven.	
Kader	<p>Voor de ombouw van de N31 tussen Blauwe Toren en Zeebrugge wordt voorgesteld een streefbeeld op te maken. De onderzoeken ontsluiting, leefbaarheid en landschap bevatten, naast het Mobiliteitsplan van de Stad Brugge, aanwijzingen voor deze aanpak. Ze betreffen onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de N31 wordt heraangelegd overeenkomstig zijn selectie als primaire weg I en zijn functie als ontsluitingsweg voor de haven van Zeebrugge (westelijke voorhaven, transportzone en omgeving van het Prins Filipsdok en Oud-Ferrydok); ▪ de aansluiting met de NX (zie af te wegen alternatieven uit het deelonderzoek ontsluiting); ▪ de ontsluiting van de transportzone en de ontsluiting van de bedrijven ten noorden van Zwankendamme; ▪ bij de uitwerking zijn elementen voor de ontsluiting van Zwankendamme en de doortocht Lissewege aangegeven in het deelonderzoek ontsluiting en leefbaarheid. Van belang is de lokale verkeersverbinding tussen Zwankendamme en Zeebrugge (stationswijk); ▪ de oplossing voor de bestaande toeganggevendende functies van de bestaande N31; ▪ de aanleg van de weg rond de transportzone is (nu) niet meer prioritair. In het deelonderzoek ontsluiten is aangegeven dat de N31 de toegang tot de westelijke strekdam kan dragen in combinatie met de ontsluiting voor het kustverkeer (zie ook mobiliteitsplan van de stad Brugge). AWV geeft aan dat een nieuw kruispunt op de N34 niet gewenst is. Hierbij wordt uitgegaan van de vaststelling dat de N31 tot de Kustlaan voldoende capaciteit heeft om de havenontsluiting en de kustontsluiting te dragen. AMINAL wenst geen aantasting en bijkomende versnippering van de polder (SBZ-V en SBZ-H) ten zuidwesten van de N34/N31. Het tracé voorzien op het gewestplan wordt, op vraag van de Stad Brugge, behouden in functie van de eventuele aanleg van een lokale verbindingsweg tussen Zwankendamme en Blankenberge (zie deelonderzoek leefbaarheid). 	
Uitvoering	Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)	Opmaak van een streefbeeld voor de N31. Het overleg met de betrokken besturen is gestart. Inschrijving in uitvoeringsprogramma.
Aandachtspunten	<p>Afstemming met het streefbeeld AX in functie van het knooppunt N31/AX. Afstemming met het streefbeeld NX in functie van het knooppunt N31/NX.</p>	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Uit de discipline geluid (plan-MER) blijkt dat het toenemend verkeer rond de haven van Zeebrugge niet voor een verhoging van het geluidsniveau zorgt aan de woningen langs de N31 (vanaf de aansluiting met de AX tot de N34). Immers door de aanleg van de AX en de nieuwe wegbedekking (na opwaardering van de N31) zal het geluidsniveau niet stijgen ten opzichte van nu. Deze elementen zijn dus evenwel als noodzakelijke voorwaarden te begrijpen.</p> <p>De discipline landschap beoordeelt de voorstellen van landschappelijke integratie van de N31. In het landschapsplan voor de haven van Brugge-Zeebrugge wordt langs weerszijden van de N31 een laanbeplanting voorzien. Dit wijzigt grondig de belevingskwaliteit en perceptieve kenmerken van het landschap. Voor deze laanbeplanting wordt verwezen naar beplanting langs het Leopoldkanaal en Damse Vaart. In het streefbeeld voor de N31 dient hieraan de nodige aandacht besteed te worden. Hierbij dient onderzocht te worden in welke mate het aanplanten van bomen langs weerszijden wel noodzakelijk is. Het aanplanten van groenelementen nabij de kernen kan mogelijks ook voldoende zijn als landschappelijke inkleding. De vraag die hier dient gesteld te worden is of langs het gehele traject van de N31 langs weerszijden een bomenrij dient aangeplant te worden. De aanplant van bomen accentueert de aanwezige infrastructuur. Door langs verschillende wegen deze laanbeplanting te voorzien wordt de leesbaarheid van het landschap gewijzigd.</p> <p>Daarnaast wordt er gestreefd naar een zo groot mogelijke uniformiteit in uitwerking van de aansluitingscomplexen zodat de leesbaarheid van de weg er wordt verhoogd.</p>	
Element van discussie	De afdeling natuur maakt bezwaar bij het behoud van het tracé op het gewestplan voor een 'lokale' weg rond de transportzone.	

2.1.4	Ombouw van de N31 (Brugse agglomeratie) voor het gedeelte tussen de aansluiting met de E40 en de aansluiting met de AX (Blankenbergsesteenweg).
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) bouwt de N31 uit tot een primaire weg I tussen de Blauwe Toren (aansluiting AX) en de A10 (E40). Deze weg wordt uitgevoerd als één van de belangrijke verbindingssassen tussen de zeehaven en het hinterland. Deze weg heeft ook een functie als ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Brugge.
Kader	Voor de ombouw van de N31 doorheen de Brugse agglomeratie is een haalbaarheidsstudie, een streefbeeld en een MER opgemaakt door de afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV).
Aandachtspunt	Alle betrokken partijen wijzen op de hoogdringendheid van dit dossier.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen. Voor dit project is een aparte MER uitgewerkt.

2.1.5	Ombouw van de N49 tot hoofdweg A11
Project	De afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen (AWV) voeren het project tot ombouw van de N49 uit.
Aandachtspunt	De gemeente Knokke-Heist vraagt bij de ombouw van de N49 overleg om concrete afspraken te maken om een correcte en veilige hulpverlening te garanderen.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen. Voor dit project is een aparte MER uitgewerkt.

2.1.6	Ombouw van de N44 tot primaire weg I
Project	De afdeling wegen en verkeer Oost-Vlaanderen (AWV) voert het project tot ombouw van de N44 uit.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen. Voor dit project zal een waarschijnlijk een apart streefbeeld en MER worden uitgewerkt.

	Kernbeslissing 2.2 Uitbouw van het spoorwegennet	
2.2.1	Investeringsprogramma en uitvoeringsprogramma	
Project	Uitwerking van een investeringsprogramma en uitvoeringsprogramma voor de afwerking van het spoorwegennet voor de ontsluiting en de bediening van de haven van Brugge-Zeebrugge (met inbegrip van de aanleg van een derde spoor Brugge-Dudzele en de aanleg van een derde en vierde spoor van de lijn Brugge-Gent).	
Kader	Het streefbeeld geeft de gewenste uitbouw van het spoorwegennet aan (kernbeslissing 2.2) en omvat verschillende elementen van de uitbouw van het spoorwegennet.	
Uitvoering	NMBS	De NMBS rapporteert over haar investeringsprogramma en uitvoeringsprogramma. Deze rapportage is gekoppeld aan de besluitvorming omtrent het nieuwe investeringsplan van de NMBS.

Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Uit de discipline geluid blijkt dat door de aanleg van een derde spoor Dudzele-Brugge en een derde en vierde spoor Brugge-Gent een grotere goederentrafiek mogelijk wordt op de lijnen 51A en L51B.</p> <p>Uit de geluidscontouren en de berekening op de discrete punten blijkt dat specifiek geluidsniveau van het spoorverkeer uitgedrukt in $L_{Aeq,1h}$ beduidend lager is dan het wegverkeerslawaaai. De snelheid van de goederentreinen ligt immers laag en de intensiteit van de treinen is niet hoog. Door het transport minder via de verkeerswegen te laten verlopen en een verschuiving naar het spoor mogelijk te maken, zakt het $L_{Aeq,1h}$ van het omgevingsgeluid.</p> <p>Aan zeer nabijgelegen woningen tot de spoorlijnen zijn ook de maximale geluidsniveaus tijdens passage echter een maat voor de geluidshinder. Op 10 m van het spoor komen maximale geluidsniveaus voor van 80 tot 95 dB(A) afhankelijk van type trein en snelheid van de trein.</p>
--	---

2.2.2 Inrichting van de vorming en omgeving van het vormingsstation van Zwankendamme			
Project	De uitwerking van een inrichtingsplan voor de omgeving van het vormingsstation van Zwankendamme.		
Aandachtspunten	Bij de verdere inrichting van het vormingsstation wordt rekening gehouden met aspecten inzake de leefbaarheid en de lokale ontsluiting van Zwankendamme. Ook de ontsluiting van economische activiteiten in de omgeving worden meegenomen. Deze elementen zijn aangegeven in de deelonderzoeken leefbaarheid en ontsluiting.		
Uitvoering	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td data-bbox="379 853 863 1106">NMBS</td> <td data-bbox="863 853 1418 1106"> <p>De NMBS maakt een voorstel op dat onderwerp van toetsing en bespreking in het kader van het strategisch plan. Dit inrichtingsplan is in een ontwerpfase nagenoeg klaar en zal ingebracht worden in het planningsproces.</p> <p>De NMBS stelt de MER-plicht van dit project en neemt hiervoor de nodige initiatieven. Hierin zullen remediërende maatregelen opgelegd worden.</p> </td> </tr> </table>	NMBS	<p>De NMBS maakt een voorstel op dat onderwerp van toetsing en bespreking in het kader van het strategisch plan. Dit inrichtingsplan is in een ontwerpfase nagenoeg klaar en zal ingebracht worden in het planningsproces.</p> <p>De NMBS stelt de MER-plicht van dit project en neemt hiervoor de nodige initiatieven. Hierin zullen remediërende maatregelen opgelegd worden.</p>
NMBS	<p>De NMBS maakt een voorstel op dat onderwerp van toetsing en bespreking in het kader van het strategisch plan. Dit inrichtingsplan is in een ontwerpfase nagenoeg klaar en zal ingebracht worden in het planningsproces.</p> <p>De NMBS stelt de MER-plicht van dit project en neemt hiervoor de nodige initiatieven. Hierin zullen remediërende maatregelen opgelegd worden.</p>		
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>De discipline geluid wijst op de kwetsbaarheid van Zwankendamme op het vlak van mogelijke geluidsoverlast van deze vorming. Naast de treinen in doorrit is het rangeren op de rangeerbundel (vormingsstation) en laden en lossen van spoorwegwagons een aanzienlijke bron van geluidsoverlast. De snelheid van de treinen die vertrekken of binnenkomen op deze rangeerbundel is zeer laag. Het rolgeluid van de treinen is bijgevolg zeer laag. De voornaamste geluiden ter hoogte van de rangeerbundel zijn piekgeluiden ten gevolge van het stoten van wagons tegen elkaar of tegen de locomotief, of het continu draaien van de motor van de locomotief en de piepgeluiden van de passage over wissels. Een andere belangrijke geluidsemmissie treedt op tijdens het remmen van de treinstellen. Daarom wordt ook voorgesteld dat de volumebuffer ter hoogte van Zwankendamme minstens 5 m hoog moet zijn om akoestisch effectief te zijn.</p> <p>Uit de RVR blijkt dat er, op basis van de gekende gegevens, gelet op de ligging vanaf 320 m van de woonzone van Zwankendamme de eventuele aanwezigheid van gevaarlijke producten geen overschrijding van de externe risico's van specifieke producten (brandgevaarlijke en/of giftige gassen) verwacht wordt. Aanbevolen wordt om binnen de 600 m in de omgeving van het vormingsstation de inplanting van kwetsbare locaties te vermijden.</p>		

2.2.3	Aanleg van de Bocht van Ter Doest	
Project	De NMBS maakt een inrichtingsplan en een project-MER op voor de aanleg van de Bocht van Ter Doest.	
Kader	Bij deze uitwerking wordt rekening gehouden met de opmerkingen van AROHM en AMINAL met betrekking tot het omgaan met de aanwezige landschaps- en natuurwaarden in het gebied. Het rapport bevat eveneens een aantoonbare afweging van de mogelijke alternatieven.	
Aandachtspunten	<p>De NMBS heeft voor de aanleg van de verbindingsbocht Ter Doest vier uitvoeringsvarianten geselecteerd die zullen onderworpen worden aan een project-MER. Deze varianten verschillen van elkaar in functie van de aangehouden bochtstralen, de wijze waarop de lijn Brugge-Knokke en/of Brugge-Zeebrugge wordt aangetakt en de mate van bundeling met de bestaande sporen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ basisoplossing: met de minimaal toelaatbare straal uit oogpunt onderhoud en exploitatie (beperking virtuele langshelling) en maximale bundeling, aansluitend aan de 'binnenzijde' (zijnde de 'normale' zijde om de bocht aan te sluiten op de bestaande lijnen) van beide lijnen; ■ variant 1: met een grotere bochtstraal (meest 'logische' oplossing uit oogpunt spoortracé), aansluitend aan de 'binnenzijde' van beide lijnen; ■ variant 2: aansluitend op de 'buitenzijde' van de lijn Brugge-Knokke met kruisingsbrug over de lijn Brugge-Knokke en aansluitend op de 'binnenzijde' van de lijn Brugge-Zeebrugge - deze variant kan mogelijks interfereren met de plannen voor de AX; ■ variant 3: aansluitend op de 'binnenzijde' van de lijn Brugge-Knokke met kruisingsbrug over de lijn Brugge-Zeebrugge en aansluitend op de 'buitenzijde' van de lijn Brugge-Zeebrugge. <p>Het alternatief voor de bocht, zijnde verplaatsing van de vorming naar de zone 'Herdersbrug', werd geëvalueerd. Er is gebleken dat deze oplossing technisch niet voldoet. Bovendien is de omvang van de maatregelen totaal niet in verhouding tot de basisopleiding. De NMBS beschouwt dit dan ook niet als een valabel alternatief en zal dit in de kennisgevingsnota van het project-MER mededelen.</p> <p>De NMBS heeft in het kader van een direct overleg advies verkregen van monumenten en landschappen.. Dit advies vertrekt vanuit de aanname dat het realiseren van de Bocht van Ter Doest een 'zeer aanzienlijke aantasting van de landschappelijke structuren en elementen zou meebrengen en pleit om dit tot een minimum te beperken wat in grote mate afhankelijk is van de tracékeuze. M&L beoordeelt de 'basisoplossing' als zeer negatief omwille van de grote oppervlakte-inname en de ligging dicht bij de hoeve. Variante I (waarin de bocht dicht aansluit bij de bestaande lijnen) vormt voor M&L reeds een verbetering maar leidt toch tot versnippering. M&L bepleit een oplossing waarbij de bocht eerst ten zuiden afbuigt om vervolgens van de huidige lijn 51B gelijkvloers te kruisen en tenslotte aan te sluiten op de lijn 51A.</p> <p>De MBZ stelt dat mogelijke te onderzoeken alternatieven van dit project moeten beperkt blijven tot degenen die beantwoorden aan de betrokken kernbeslissing (directe spoorverbinding oostelijk havendeel naar vorming Zeebrugge) en mogen geen hypotheek leggen op een efficiënte spoorexploitatie die met de bedoelde bochtverbinding beoogd wordt.</p>	
Uitvoering	NMBS	De NMBS stelt een MER en een inrichtingsplan op voor de aanleg van het spoor en de omgeving en pleegt nauw overleg met de betrokken besturen en gebruikers/beheerders van het gebied.

<p>Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR</p>	<p>In het kader van het plan-MER ging de discipline geluid reeds nader in op de realisatie van de Bocht Ter Doest. Naar verwachting zal de intensiteit op dit traject veel lager zijn dan op de hoofdlijnen waardoor slechts geringe wijzigingen aan de berekende contouren zullen optreden. Een op te stellen project-MER zal dit nader uitklaren. De NMBS heeft voor de aanleg van de verbindingsbocht Ter Doest drie varianten uitgewerkt. De aanleg van de Bocht Ter Doest zal sowieso een verbetering opleveren omdat hierdoor het aantal treinbewegingen zal verminderen (zie elders). Het spoorverkeer op de Bocht Ter Doest zal geen relevante verhoging van het globale LAeq aan de meest nabijgelegen woningen veroorzaken omdat de bocht kort tegen de bestaande lijnen is gelegen. Elke voorgestelde variant kan echter wel een verschil opleveren in de veroorzaakte impulsgeluiden.</p> <p>Tussen basisoplossing en variant 1 zal er weinig verschil optreden in de effecten. Een lichte voorkeur gaat uit naar variant 1, omdat door de grotere straal voor de verbindingsbocht de kwaliteit (duurzaamheid) van de sporen beter zal zijn. Het gepiep en het geknars ten gevolge van het nemen van de bocht zal voor variant 1 wellicht lager liggen. Maximale geluidsniveaus van 50 dB(A) kunnen voorkomen op 200 m van de Bocht Ter Doest.</p> <p>Variant 2 is van uit effecten op het omgevingsgeluid ongunstig. Door de hoogte van de Bocht Ter Doest kunnen de maximale geluiden veel verder dragen. Met andere woorden het effect van de passerende treinen levert in geval van variant 2 voor een veel groter gebied een verhoging van het omgevingsgeluid op.</p> <p>Het verschuiven van de rangeerbundel ten noorden van Zwankendamme naar het terrein Herdersbrug lijkt geen goede oplossing omdat hierdoor het wegverkeerslawaai op de verschillende toegangswegen tot de haven zal stijgen. Er zal dan immers meer trafiek van Herdersbrug naar de haven gegenereerd worden, wat momenteel door de korte afstand van de rangeerbundel tot de haven niet nodig is. Deze optie werd reeds verworpen door de NMBS.</p> <p>De discipline landschap beoordeelt het traject voor de aanleg van de bocht Ter Doest ten opzichte van het beschermde landschap "Hoeve Groot Ter Doest", waar het doorheen loopt. Dit landschap is sinds 1981 beschermd. In alle drie de varianten wordt een deel van het beschermde landschap aangesneden. Dit tast de erfgoedwaarde aan van het gebied en leidt eveneens tot versnippering. Om aansluiting te vinden op de spoorlijn 51A dient de bocht op een talud aangelegd te worden. Dit versterkt enkel het significant negatief effect en dit vooral ten aanzien van de belevingskwaliteit van het beschermde landschap. Variant 2 wordt vanuit de discipline landschap als minst negatief beschouwd louter omdat deze variant leidt tot de kleinste grondinname.</p> <p>De NMBS vermeldt ook een niet weerhouden variant is de aanleg van een vormingsstation in de bedrijvzone Herdersbrug. Bij deze variant is er geen bocht nodig ter hoogte van 'Ter Doest'. Het beschermde landschap zou aldus intact blijven. Hoewel deze variant vanuit de discipline landschap de meeste voorkeur geniet is de inpassing in het bedrijventerrein inderdaad moeilijk haalbaar. In deze variant wordt de aanleg echter voorzien waar momenteel de verbrandingsoven en het zuiveringsstation zijn gevestigd. Deze variant lijkt weinig haalbaar wegens de reeds aanwezige bedrijvigheid. We bevelen aan om de oplossing waarbij gezocht wordt naar een andere locatie voor het vormingsstation ten gronde in de project-mer uit te werken. Naar analogie van de niet weerhouden variant kan onderzocht worden het vormingsstation ten westen van de huidige sporenbundel te realiseren. Dit gebied is beter gekend als 'De Spie'.</p>
---	--

2.2.4	Verbeteren van de spoorontsluiting naar de Zweedse kaai
Project	<p>In functie van de leefbaarheid van Zeebrugge worden alternatieven onderzocht voor de spoorverbinding met de Zweedse kaai. Mogelijkheden zijn een ontsluiting over de Vandammesluis naar het rangeerstation op de grens van Heist (spoorterminal van het Brittanniadok) of een ontsluiting langsheen de Zeesluisstraat om zo aan te sluiten op het spoor langs de Isabellalaan.</p> <p>Een minder hinderlijke bedrijfsvoering van de spoorlijn wordt eveneens onderzocht.</p>
Kader	<p>Het deelonderzoek ontsluiting heeft drie alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor de Zweedse kaai onderzocht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ aansluiting via Kustlaan en Zeesluisstraat tot aan de sporen ten zuiden van de Isabellalaan. In dit alternatief, dat moeilijk realiseerbaar is, worden nieuwe conflictpunten met het wegverkeer gecreëerd, moeten hoogtevverschillen overbrugd en een aantal woningen verwijderd worden; ■ aansluiting vanuit de Sea-ro Terminal over de Vandammesluis en de Kustlaan naar de Zweedse kaai. In dit alternatief loopt de spoorlijn door een terminal (Sea-ro), worden de verkeersknooppunten ter hoogte van de sluis gekruist. Zuiver tracématig is dit alternatief mogelijk, maar het is technisch slechts mogelijk als de huidige sluisbrug voldoende draagkracht heeft, anders moet er een nieuwe sluisbrug gebouwd worden. In geval dat de huidige sluisbrug zou gebruikt worden zal wel alle wegverkeer moeten stilgelegd worden op de kruispunten aan beide zijden van de brug. Tevens zal de concessie van de "Sea-ro" terminal doorsneden moeten worden; ■ verschuiven van het spoor naar de geherprofileerde Kustlaan. De spoorlijn zal minder dicht tegen de huizen passeren maar zal verder de dorpskern doorsnijden. <p>Vastgesteld werd dat de eerste twee mogelijkheden niet haalbaar worden geacht. Bij het verleggen van het tracé naar de Kustlaan wordt weliswaar een oplossing geboden voor de onmiddellijke hinder voor een tweetal huizenrijen maar er blijft de belasting voor de dorpskern (doorsnijding), zodat de netto-meerwaarden van dit alternatief eigenlijk verwaarloosbaar zijn. Daarom werd ook dit alternatief niet weerhouden.</p>
Aandachtspunten	<p>De NMBS heeft reeds verschillende bronmaatregelen genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ eind 1998 werd de hele spoorbedding (rails, dwarsliggers en steenslagfundering) vernieuwd. Op deze wijze hoopt de NMBS tegemoet te komen aan de klachten van bewoners betreffende trillingen; ■ een jaar later onderging de bestrating van alle overwegen een grondige onderhoudsbeurt, waarbij een nieuwe technologie werd toegepast om de overwegen beter bestand te maken tegen zowel treinverkeer als zwaar wegverkeer. Vooral de vervanging van korte spoorstaven door continu gelaste spoorstaven zou de situatie moeten hebben verbeterd; ■ vermits alle treinen moeten stoppen aan de overwegen bedraagt de snelheid van de treinstellen 10 à 15 km/h; ■ in september 2002 heeft de NMBS opdracht gegeven een studie op te starten naar de haalbaarheid van het automatiseren van de overwegen. Dit zou de snelheid van de treinen kunnen verhogen en de wachttijden aan de overweg beperken. Dit zou ook het belgeluid aan de overwegen, waarover veel klachten handelen, inkorten; ■ organisatorisch tracht de NMBS de havensectie Zweedse kaai zoveel mogelijk overdag te bedienen. Dit kan de spoormaatschappij echter niet veralgemenen omdat dit afhangt van de lokale scheepvaartafwikkeling en de vervoersnoodzaak in overleg met de bedrijven. <p>Bij het bestendigen van de huidige ontsluiting is AWW van oordeel dat een ongelijkvloerse kruising met de NX wenselijk is. AWW vraagt de haalbaarheid hiervan na te gaan bij het verdere onderzoek.</p> <p>AWW afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen geeft ten aanzien van het hierboven vermelde alternatief waarbij de spoorontsluiting verschuift naar de her in te richten kustbaan het volgende advies. In principe is een combinatie mogelijk met de tramsporen, waarbij de goederentrein gebruikmaakt van een apart derde spoor tussen de beide tramsporen. De doortocht Zeebrugge biedt hiervoor voldoende ruimte en de trein kan eventueel gebruikmaken van de verkeerslichten die ingesteld zijn op een conflictvrije passage van spoorvoertuigen.</p>

Te nemen beslissingen	Op basis van de afweging van de onderzochte alternatieven wordt voorgesteld het tracé van de spoorontsluiting van de Zweedse kaai te behouden. Monitoring van de reeds genomen verzachtende maatregelen moet aangeven of deze verder aangescherpt moeten worden. In de eerste plaats kunnen de overwegen geautomatiseerd worden.	
Uitvoering	NMBS	De NMBS scherpt op basis van de monitoring haar bronmaatregelen aan en automatiseert reeds de overwegen.
Acties op korte termijn	De effecten van deze maatregelen worden getoetst in een eerstvolgend gesprek met de bewoners van Zeebrugge.	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Vermits de discipline geluid vaststelt dat er geen verschuiving van de spoorlijn mogelijk is, stelt het plan-MER duidelijk dat het aangewezen is om een monitoring (geluidsmeting en trillingsmeting) van de actuele situatie uit te voeren om aan te tonen dat de reeds uitgevoerde maatregelen voldoende zijn om de hinder te beperken.</p> <p>Uit de beoordeling van het RVR op strategisch planniveau blijkt, en dat is evident, dat heraanleg middels alternatieven die niet dwars door de woonkern van Zeebrugge lopen de voorkeur genieten. Bij behoud van het bestaande tracé dienen bij stijging van de intensiteit risicoreducerende maatregelen genomen te worden.</p>	

	Kernbeslissing 2.3 Verbeteren van de verbinding met het hoofdwatwegennet	
Project	Het project betreft twee complementaire acties voor de verbetering van de verbinding met het hoofdwatwegennet. Enerzijds de uitwerking en de opmaak van een voorstel van beslissing van een ondersteuningsprogramma voor de estuaire vaart en binnenvaart en anderzijds de optimalisatie tot beladen klasse IV-schepen (1.000-.1.500 ton) van het bestaande kanaal Brugge-Gent.	
Kader	Bij de vaststelling van het definitieve streefbeeld zal duidelijkheid zijn betreffende de instrumenten voor de ondersteuning van de estuaire vaart en binnenvaart, en dient de Vlaamse overheid te beschikken over de nodige elementen om de beslissing te kunnen nemen. Deze vorm van ondersteuning zal getoetst worden aan de Europese regelgeving inzake het concurrentiebeleid en, waardoor alsdan de Vlaamse overheid over de nodige elementen beschikt om een beslissing te kunnen nemen.	
Aandachtspunt	<p>Bij implementatie van de beschreven complementaire acties ziet de stuurgroep van het strategisch plan tot op vandaag geen reden tot beslissing over een alternatief, namelijk de aanleg van een nieuw kanaal tussen de Vlaamse kusthavens en het hoofdwatwegennet. De maatschappelijke en economische onderbouwing van een dergelijk project is tot op vandaag niet vervuld. Bij een dergelijke afweging kan in aanmerking genomen worden: de gewenste modal split voor het goederenverkeer op het niveau Vlaanderen, de waterbeheersing in het Schelde- en Leiebekken en monitoring van de groei van de goederentrafiek van de Vlaamse kusthavens.</p> <p>De MBZ benadrukt dat het doel en resultaat van deze actie er in bestaat uitvoering te geven aan de kernbeslissing tot continue realisatie van een waterwegverbinding evenwaardig aan een modern (duwvaart)kanaal. In eerste instantie kan dit door de beschreven complementaire actie van verbetering van de bestaande kanaalverbinding en volgehouden ondersteuning van de estuaire vaart.</p> <p>Elke afbreuk aan dit uitgangspunt is in tegenspraak met de betrokken kernbeslissing en brengt het gehele ontwikkelingsperspectief voor de haven in gevaar.</p>	

Uitvoering	<p>Voor de optimalisatie van het bestaande kanaal worden de aanbevelingen van de MAIS-studie gevolgd. De uitvoering is de verantwoordelijkheid van AWZ.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Voor de ondersteuning van de estuaire vaart heeft de Vlaamse overheid de nv Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen verzocht de instrumenten te onderzoeken en te ontwikkelen voor de kust- en binnenvaart. De missie van deze opdracht luidde: binnen het jaar met de MBZ een pilootproject voor kust- en binnenvaart ontwikkelen met een nieuw instrument dat de modal shift in goederenstromen positief kan beïnvloeden. De MBZ wordt betrokken bij de uitwerking. Op basis van deze studie wordt indien mogelijk een ondersteuningsprogramma uitgewerkt. De aannahme hierbij is dat de estuaire vaart de enige mogelijkheid is om op korte termijn groot-schalige transporten te verzekeren over het water richting binnenland. Via een openbare oproep kunnen dan kandidaten gezocht worden en via een offerteaanvraag kan de markt bevroegd worden naar de bereidheid om in te staan voor het achterlandtransport per binnenschip van de haven van Zeebrugge. ■ AWZ is, gelet op bovenstaand aandachtspunt, van oordeel dat er nu een heropstart van de MAIS-studie moet geschieden welke zich specifiek richt op de afwateringsproblematiek van het Leie- en Scheldebekken, waarbij een conceptplan moet worden gemaakt van de (mogelijke) afwatering via het Schipdonkkanaal. Deze aangepaste verbrede waterweg zal sowieso invloed hebben op de omgeving van Zeebrugge.
Element van discussie	<p>MBZ heeft commentaar bij het voorstel van AWZ om de MAIS-studie herop te starten (cf. supra).</p> <p>MBZ ondersteunt de idee om de MAIS-studie eindelijk weer eens nieuw leven in te blazen, maar niet op een verengde basis en met uitsluiting van de oplossing "nieuw kanaal"! Het is niet omdat de conclusie van het strategisch plan thans zou luiden dat er vandaag geen reden is tot beslissing over het alternatief "nieuw kanaal" dat de studies daaromtrent moeten stopgezet worden.</p> <p>MBZ vraagt dus het afronden van de MAIS-studie in al zijn aspecten.</p>
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	

Kernbeslissing 3 Verdere uitbouw van het onderliggend wegennet in de haven	
3.1	Aangeven van een 'raamwerk' als kader voor de uitvoering van wegen in het havengebied
Project	Een "raamwerk van havenwegen" is aangegeven. Dit raamwerk is een gebiedsgerichte verfijning van de functionele categorisering van wegen (cf. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen). Dit raamwerk is richtinggevend voor de uitwerking van het wegennet in de haven. Het raamwerk van havenwegen heeft betrekking op de havenwegen van niveaus 1, 2 en 3, en wordt afgestemd op de kustontsluiting en ontsluiting van de dorpen (lokaal en bovenlokaal wegennetpatroon). Richtlijnen inzake de ontwerpeisen voor verschillende havenwegen zijn aangegeven in het deelonderzoek ontsluiting.
Kader	Voor de uitvoering en het beheer van het raamwerk van havenwegen gelden volgende aanwijzingen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ de uitwerking van dit wegennet is een bevoegdheid van de wegbeheerder en/of het havenbedrijf. De havenwegen van niveau 1 (hoofdwegen en primaire wegen I en II) worden ingericht en beheerd door AWW. Voor de benoeming van deze wegen zal bij voorkeur de nomenclatura van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd worden. Deze wegen zijn deels gelegen in het zeehavengebied maar behoren niet tot de zeehaven. De havenwegen van niveau 2 en niveau 3 worden beheerd door het havenbedrijf. Deze wegen hebben een interne havenfunctie (verbindend, verzamelend en toeganggevend) en kunnen gebruikt worden door 'niet-ingeschreven en/of niet-conforme' voertuigen die normaal niet op de openbare weg komen maar waarvoor binnen het havengebied een uitzondering kan gemaakt worden. Deze principes illustreren een voorkeurs-scenario die bij concrete toepassing, afhankelijk van de condities van het terrein, nagestreefd worden. Zo zijn deze principes niet rigoreus toe te passen op de plaats waar de NX (dubbele functie), of een andere weg, de Vandammesluis dwarsst. Bij de uitvoering wordt gestreefd om zoveel mogelijk conflictpunten te vermijden; ▪ de toepassing van dit laatste principe vereist voor welbepaalde havenwegen van niveau 1 (de Havenrandweg-oost en de NX die gecategoriseerd werden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) de aanleg van een parallelle weg of ventweg om het interne havenverkeer van niveau 2 te dragen;
Kader	<ul style="list-style-type: none"> ▪ een speciale politieverordening is van toepassing op de havenwegen van niveau 2 en 3. De vigerende verordening wordt geëvalueerd in het licht van de richtlijnen van het "raamwerk van havenwegen"; ▪ de uitvoering van het raamwerk van havenwegen zal rekening houden met de bestaande indicatieve toestand van de 'Reiswegenklassen' (dd. 15 oktober 1996) met betrekking tot de routes voor speciale en uitzonderlijke transporten. Bij de uitvoering van het raamwerk worden de bestaande mogelijkheden voor deze transporten langsheen deze routes behouden (N31, N34, N34B, Havenrandweg-oost, N348/N378), of overgenomen door andere wegen (na aanpassing); ▪ de aanwijzingen uit het deelonderzoek naar de leefbaarheid van de dorpen en stadswijken.
Uitvoering	Het 'raamwerk van havenwegen' is voorwerp van een gezamenlijk engagement van de verschillende wegbeheerders in en rond het zeehavengebied (inclusief de MBZ). De spoorwegbeheerder draagt medeverantwoordelijkheid voor de aanleg van de overwegen.
Aandachtspunten	Het federale ministerie van verkeer, de afdeling verkeerskunde (AWV) en de MBZ worden bij het overleg inzake de routes voor speciale en uitzonderlijke transporten betrokken. De implementatie van het raamwerk van wegen vergt naast de uitvoering van ontbrekende schakels of de heraanleg van bestaande wegen eveneens een aangepast bewegwijzeringsplan .
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	De uitbouw van het onderliggend wegennet leidt volgens de discipline landschap niet tot significante effecten op het landschap. Het betreft telkens aanvullingen op of verbeteringen van bestaande wegen. Indien echter kunstwerken noodzakelijk zijn om infrastructuren te kruisen dient er voldoende aandacht uit te gaan naar de architectuur. Uniformiteit van kunstwerken leidt tot harmonie en structurering. Dit komt de landschapsbeleving ten goede. De verdere uitbouw van het onderliggend wegennet verbetert eveneens de samenhang binnen het havenlandschap.

3.2	Inrichtingsprincipes voor havenwegen
Project	Voor de havenwegen van niveau 2 en niveau 3, beheerd door het havenbedrijf, zijn specifieke inrichtingsvereisten aangegeven. Deze wegen hebben een interne havenfunctie (verbindend, verzamelend en toeganggevend). De nota 'Ontsluiting - deelrapport 2' betreffende de interne ontsluiting van de haven geeft een overzicht van deze eisen.
Aandachtspunt	De NMBS vraagt dat er een gedeelde verantwoordelijkheid (50/50) zou zijn tussen de wegbeheerder en de spoorwegbeheerder bij de aanleg van overwegen.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	

3.3	Aanleg van de NX
Project	De NX (havenweg van niveau 1) wordt aangelegd als een verbindende weg op het niveau van de haven (tussen het oostelijk en westelijk deel van de haven) en een verzamelende weg naar het hoofdwegennet. De NX verbindt de N31 met de Havenrandweg-oost. De NX wordt, als vervanging van de geselecteerde primaire weg II (N34b), in overeenstemming met haar functie ingericht zoals een primaire weg II. Voor deze inrichting maakt de afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) een streefbeeld op.
Kader	Voor de opmaak van het streefbeeld voor de NX worden volgende elementen meegegeven: <ul style="list-style-type: none"> ■ de rol van de NX als verzamelende en verbindende weg in het havengebied. De NX is in de eerste plaats drager van het doorgaand havengebonden verkeer en van het hinterlandverkeer van de haven. Daarnaast kan de weg ook het lokale havengebonden verkeer opnemen en/of het bovenlokale niet-havenverkeer. Daarnaast zal de NX ook altijd een deel van het bovenlokale kustverkeer opnemen. Daardoor neemt de NX een bijzondere plaats in in het raamwerk van havenwegen. De NX zal immers ook voor een deel functies van niveau 2 opnemen; ■ bij de uitwerking van de NX zal een profiel aangegeven worden dat rekening houdt met deze rol. Er zal afgewogen worden hoe beide verkeersfuncties, om veiligheidsredenen, ruimtelijk gescheiden kunnen worden. Het doorgaand havengebonden verkeer (en ook het doorgaand niet-havenverkeer) wordt dan geplaatst op een aparte 2x1-weg. Het tragere lokale havengebonden verkeer maakt gebruik van ofwel afzonderlijke ventwegen ofwel een parallelle 2x1-weg. Deze laatste verkeersstroom wordt bij voorkeur niet gemengd met het lokale verkeer. Ruimtelijke scheiding geniet dus de voorkeur en dit zal bij de uitwerking van het streefbeeld verder onderzocht worden. Hoewel aparte '2X1-wegen' de voorkeur genieten geldt een '2X1-weg met ventwegen' ook als een terugvalalternatief. Ook zal bij de technische uitvoering bijzondere aandacht moeten besteed worden aan de situatie ter hoogte van de Vandammesluis. De complexe rol van de NX moet ook doorwerken in de keuze van de aansluitingspunten voor het weggedeelte bedoeld voor het doorgaand havenverkeer; ■ de aanleg van de NX levert een rechtstreekse bijdrage aan de leefbaarheid van Zeebrugge-dorp omdat de NX het doorgaand havengebonden vrachtverkeer wegneemt van de N34 (Kustlaan) en omdat de NX een deel van het bovenlokale kustverkeer zal opnemen. Niettemin zal de Kustlaan doorheen Zeebrugge blijvend een deel van het bovenlokale kustverkeer opnemen. De aanbevelingen van het deelonderzoek 'leefbaarheid' worden meegenomen bij de uitwerking van het streefbeeld van de NX; ■ de aanleg van de NX levert een bijdrage aan de uitwerking van de Kustlaan als drager van het openbaar vervoer (tram). Er is een relatie met het streefbeeld voor de N34. In het deelonderzoek ontsluiting en het deelonderzoek leefbaarheid zijn aanbevelingen opgenomen voor deze inrichting. Deze worden verder door De Lijn onderzocht;

	<ul style="list-style-type: none"> de preciese keuze over de aanleg van de NX is een afgeleide van de eventuele aanleg van een open-getijzone of herinrichting van de Visartsluis. De aanleg van één van deze alternatieven betreffende het strategisch haveninfrastructuurproject zal evenwel niet van invloed zijn op de functie en rol van de NX. De in het eerste punt beschreven principes blijven, mede met de aanbevelingen van het deelonderzoek leefbaarheid, richtinggevend voor de uitvoering van de NX in de verschillende situaties betreffende het strategisch haveninfrastructuurproject. Het streefbeeld wordt daarom uitgewerkt rekening houdende met de alternatieven voor de uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject. Indien deze keuze niet is uitgeklaard zal met scenario's gewerkt worden waarin de verschillende oplossingen verwerkt zijn; 	
Kader	<ul style="list-style-type: none"> de tracékeuze van het nieuwe wegstuk NX ten zuiden van de stationswijk is mede afhankelijk van de keuzes met betrekking tot de uitbouw van de open-getijzone. Onafhankelijk van deze keuzes wordt de NX zo aangelegd dat de overlast ten opzichte van de stationswijk gemilderd wordt, bijvoorbeeld door voldoende afstand of buffers te voorzien; voor de aansluiting van de NX op de N31 zijn er twee alternatieven. In het eerste alternatief sluit de NX rechtstreeks aan. In een tweede alternatief sluit de NX aan op de New Yorklaan (N34). Om dit mogelijk te maken zal een nieuwe verbindingsweg tussen NX en N34, parallel aan de N31, moeten aangelegd worden (voorkeursalternatief). Het verdwijnen van de militaire functie in deze zone is hiervoor een vereiste. Deze site staat op de lijst van op te heffen militaire sites. Laatste oplossing geniet een voorkeur omdat de bewegingen vlotter verlopen en het gebruik van de NX logischer wordt; onrechtstreeks levert de NX ook een bijdrage geleverd aan de leefbaarheid van Lissewege. Door de aanleg van de NX wordt gezorgd voor een omleiding van het deel van het havengebonden verkeer naar de Havenrandweg-oost; de uitwerking van het streefbeeld voor de NX wordt afgestemd met de opmaak van een streefbeeld voor de N34. Het betreft immers een samenhangende problematiek. 	
Uitvoering	Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV), in samenwerking met De Lijn, de Provincie West-Vlaanderen, de Stad Brugge en de MBZ.	Opmaak van een streefbeeld en project-MER voor de NX. Inschrijving in uitvoeringsprogramma.
	MBZ	Aangeven van randvoorwaarden bij de uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject.
	De Lijn	Herprofilering Kustlaan in functie tram.
Aandachtspunt	<p>Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV) stelt integendeel dat in het kader voor de NX voorzien wordt in het afleiden van diverse verkeersstromen, ook van stromen die er niet thuishoren. Volgende verdeling is voor AWV logisch:</p> <ul style="list-style-type: none"> NX: havengebonden verkeer: zowel lokaal als verbindend, met vlotte aansluiting, op de N31 en de Ronsestraat; N34: alle niet-havenverkeer, dus het lokaal én bovenlokaal, functioneel en toeristisch verkeer. Het afleiden van het bovenlokale kustverkeer leidt enkel tot ongewenste vermenging van verkeersstromen. De Kustlaan is trouwens geselecteerd als secundaire weg II, zodat er geen enkele reden is om bovenlokaal verkeer te weren. <p>AWV vindt het standpunt van AWZ (zie hieronder) (kustlaan niet gebruiken voor lokaal toeristisch verkeer) vreemd. Dit impliceert dat zowat alle verkeersstromen op de NX afgewikkeld zouden moeten worden.</p> <p>Het strategisch infrastructuurproject (open-getijzone) legt volgens AWV afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen een belangrijke hypotheek op het goed functioneren van de NX als havenweg.</p>	
Element van discussie	<p>AWZ stelt dat de Kustlaan te Zeebrugge-dorp en Zeebrugge-stationswijk niet mag gebruikt worden voor de 'lokale verplaatsingen van het kusttoerisme'. Dit moet gebeuren via de NX. De afdeling Vlaamse nautische autoriteit stelt zich wel de vraag hoe men dit in de praktijk zal realiseren.</p> <p>De afdeling Vlaamse nautische autoriteit (AWZ) heeft een eigen alternatief uitgewerkt voor de NX. Dit alternatief kan, net als de opmerkingen van deze afdeling ten aanzien van de voorstellen voor de NX in het deelrapport 'ontsluiting' en in het deelrapport 'leefbaarheid' worden meegenomen bij de uitwerking van het streefbeeld en overgemaakt worden aan de bevoegde administratie in functie van de uitwerking van het streefbeeld voor de NX.</p>	

<p>Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR</p>	<p>De discipline geluid stelt in het plan-MER vast dat de aanleg van de NX een positief effect zal hebben op het geluidsklimaat in Zeebrugge door het gedeeltelijk verplaatsen van het verkeer van de Kustlaan naar de NX. Voor het alternatief 'open-getijdzone' werd geopteerd voor een ondertunneling van de NX. Uiteraard zal hierdoor het omgevingsgeluid verbeteren. Aan de achterkant van de woningen gelegen aan de huidige Isabellalaan (toekomstige NX) zal het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer stijgen. Door een groter aantal voertuigen zal het wegverkeerslawaai met 3 à 4 dB(A) stijgen. De mogelijkheid van geluidsschermen langs deze zijde moet onderzocht worden.</p> <p>De verschuiving van de aansluiting van de NX met de N31 ter hoogte van de transportzone is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor zal immers het wegverkeerslawaai zich verder van de woonkern van Zeebrugge bevinden. Vanuit het oogpunt van de discipline geluid geniet de aansluiting van de NX op de N31 ter hoogte van de transportzone de voorkeur ten opzichte van een aansluiting op het huidige kruispunt.</p> <p>De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) evalueert de aanleg van de NX als een prioritaire uitvoering met het oog op de interne en externe ontsluiting van de haven. Bij uitvoering is van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ optimalisering van de signalisatie en van de inrichting van het kruispunt van de NX ter hoogte van de Vandammesluis; ■ gelet op de omvang van de verwachte verkeersstroom (tot 2.000 pae/spitsuur/richting) wordt een 2x2-profiel aanbevolen voor de NX. Hierbij moet voldoende rekening gehouden worden met de scheiding tussen vrachtverkeer voor en in de haven en lokaal verkeer. <p>Het RVR op strategisch planniveau beoordeelde op basis van de externe risicoaspecten de verschillende uitvoeringstrajecten van de NX. Omwille van de minimale scheiding met de woonzone Zeebrugge geldt dit voor het RVR als een aandachtsgebied. Bij een stijging van de verkeersintensiteit, is het treffen van maatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid noodzakelijk teneinde het risico maximaal te beperken. Het RVR beveelt een reeks typemaatregelen aan. Specifiek voor de NX blijkt dat de meest zuidelijke variant, omwille van de grotere afstand, de meest aanbevolen variant is. Evaluatie van de brug- of tunnelvariant geeft aan dat de tunnelvariant meer potentiële risico's inhoudt. Bij de uitvoeringsvariant, waarbij de NX onder de open-getijdgeul in een tunnel wordt aangelegd, gelden uiteraard de constructie-eisen met betrekking tot ADR-transport.</p>
---	---

<p>3.4</p>	<p>Ontwerpen en heraanleg van de Havenrandweg-oost</p>
<p>Project</p>	<p>De bestaande Ronsestraat draagt tot op vandaag zowel doorgaand havenverkeer als lokaal ontsluitend havenverkeer. Ook intern verkeer tussen terminals verloopt via de Ronsestraat ('niet-ingeschreven en/of niet-conforme' voertuigen die normaal niet op de openbare weg komen). De Havenrandweg-oost wordt ontworpen en heraangelegd als een havenweg van niveau 1. Deze weg heeft een verbindende functie op het niveau van de haven en verzameld naar het hoofdwegenet. De weg wordt aangelegd conform haar selectie als primaire weg II. De wegbeheerder (AWV) maakt een streefbeeld op. Samen met de heraanleg van de Havenrandweg-oost wordt de verbinding tussen de achterhaven (A. Ronsestraat) en de oostelijke voorhaven verbeterd. Ook de uitwerking van een verbeterde verkeersruimte ter hoogte van het knooppunt van de N34 (Isabellalaan) en de A. Ronsestraat is aan de orde.</p>
<p>Kader</p>	<p>Voor de opmaak van het streefbeeld voor de Havenrandweg-oost worden volgende elementen meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de rol van de Havenrandweg-oost als een verbindende weg in het havengebied en verzamelende weg naar het hoofdwegenet. De Havenrandweg-oost is daarmee drager van het doorgaand havengebonden verkeer. Hiervoor zal de Havenrandweg-oost aangelegd worden conform haar selectie als primaire weg II. Dit betekent het streven naar een vlotte verkeersafwikkeling en een conflictvrije inrichting (beperking van het aantal kruispunten, enkel geregelde kruispunten en geen erf-toegangen); ■ daarnaast zal het lokale havengebonden verkeer opgenomen worden door een parallelle weg; ■ de parallelle weg zal ook de toeganggevende functie opnemen. Gelet op de ruimtelijke conditie is het aangewezen deze toeganggevende weg aan de westelijke zijde aan te leggen;

Kader	<ul style="list-style-type: none"> ■ hierbij wordt bij de uitwerking van het streefbeeld in de eerste plaats nagegaan of de Havenrandweg-oost kan worden aangelegd in een ruimte tussen de spoorlijn naar Knokke en het ontsluitingsspoor naar de terminals (voorkeursalternatief). Hiervoor zal de bestaande Ronsestraat moeten uitgebrouwen worden en vervangen worden door twee parallelle wegen. Bij deze heraanleg wordt nagegaan welke delen van de bestaande weg kunnen behouden worden in het nieuwe dwarsprofiel; ■ bij onmogelijkheid voor vorige keuze zullen de varianten beschreven in het deelonderzoek ontsluiting geëvalueerd worden op hun bijdrage aan de gewenste verkeerskundige rol en inrichting van de weg en hun haalbaarheid naar realisatie; ■ bij de uitwerking van een verbeterde verkeersruimte ter hoogte van het knooppunt van de N34 (Isabellalaan) en de A. Ronsestraat wordt ten volle rekening gehouden met de nodige buffercapaciteit bij de opening van de sluisbruggen. Er kan ook nagegaan worden of een plaatselijke verlegging van de trambedding hieraan geen bijdrage kan leveren. Bij de uitwerking van dit knooppunt kan overwogen worden dat de G. Van Nieuwenhuysestraat, die richting station van Heist loopt, wordt afgesloten voor het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor ontstaat een duidelijke scheiding tussen kustverkeer en havenverkeer en wordt Heist ontlast van sluipverkeer; ■ hier wordt rekening gehouden dat voor de aanleg van een verbeterde toegang tot de havenzones ter hoogte van de oostelijke strekdam kan geopteerd worden voor een 'terugvalpositie', met name een ontsluiting doorheen het natuurgebied van de 'Kleiputten van Heist' (zie actie 3.4). 				
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; padding: 5px;">Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)</td> <td style="padding: 5px;">Opmaak van een streefbeeld voor de aanleg van de Havendrandweg-oost. Het overleg met de betrokken besturen is gestart. Inschrijving in uitvoeringsprogramma. Fasering van de werken. AWV is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de uitvoering en beheer van het deel 'havenweg van niveau 1'</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">MBZ</td> <td style="padding: 5px;">Medewerking aan de opmaak van een streefbeeld voor de aanleg van de Havendrandweg-oost. Het havenbedrijf is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het beheer van het deel 'havenweg van niveau 2 en niveau 3'.</td> </tr> </table>	Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)	Opmaak van een streefbeeld voor de aanleg van de Havendrandweg-oost. Het overleg met de betrokken besturen is gestart. Inschrijving in uitvoeringsprogramma. Fasering van de werken. AWV is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de uitvoering en beheer van het deel 'havenweg van niveau 1'	MBZ	Medewerking aan de opmaak van een streefbeeld voor de aanleg van de Havendrandweg-oost. Het havenbedrijf is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het beheer van het deel 'havenweg van niveau 2 en niveau 3'.
Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)	Opmaak van een streefbeeld voor de aanleg van de Havendrandweg-oost. Het overleg met de betrokken besturen is gestart. Inschrijving in uitvoeringsprogramma. Fasering van de werken. AWV is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de uitvoering en beheer van het deel 'havenweg van niveau 1'				
MBZ	Medewerking aan de opmaak van een streefbeeld voor de aanleg van de Havendrandweg-oost. Het havenbedrijf is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het beheer van het deel 'havenweg van niveau 2 en niveau 3'.				
Aandachtspunten	<p>De Havenrandweg-oost heeft als hoofdfunctie de ontsluiting van de zeehaven op een hoog niveau. Dit sluit de ontsluiting van Zeebrugge-dorp en de toeristische pool van de Vismijnsite niet uit. De Ronsestraat kan daarom niet onttrokken worden aan het voor iedereen toegankelijke wegennet. Evenwel moet vermeden worden dat de toeristische ontsluiting van andere kustgemeenten, zoals Heist, in hoofdzaak via de Havenrandweg-oost verloopt. Aanbevolen wordt om tussen het complex van de AX en Ronsestraat een verbinding te voorzien naar de N300, de ontsluiting naar Heist. De afweging voor deze verbinding wordt gemaakt in het streefbeeld van de AX en is functie van de capaciteit van het nieuwe knooppunt tussen A11 en N49 (richting Natiënlaan te Knokke). Hierbij wordt nagegaan of dit laatste knooppunt voldoende capaciteit heeft om ook het kustverkeer naar Heist te dragen. Indien dit niet het geval is dringt een verbinding tussen de AX en de N300, via het knooppunt Ronsestraat, zich nadrukkelijker op.</p> <p>De MBZ merkt op dat de huidige A. Ronsestraat is aangelegd volgens de principes van havenweg niveau 2 (cf. indeling van actie 3.1, zie supra). Waar deze bij de aanleg van de havenweg niveau 1 uitgebrouwen, heraangelegd of overgenomen zal worden, stelt de MBZ voor dat tegelijkertijd een vervangende havenweg niveau 2 wordt gerealiseerd.</p> <p>Het afsluiten van de Van Nieuwenhuysestraat leidt volgens AWV afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen niet noodzakelijk tot een scheiding tussen kust- en havenverkeer, noch betekent het automatisch dat Heist ontlast wordt van sluipverkeer. Het tegendeel is even goed mogelijk: het afsluiten van de Van Nieuwenhuysestraat laat de automobilist maar twee opties: de Ronsestraat (primaire II als havenontsluiting) of de verbinding N34-N300 waarbij de kern Heist extra belast wordt.</p> <p>De gemeente Knokke-Heist vraagt aandacht voor de beeldwaarde van nieuwe ongelijkvloerse constructies. Deze mogen geen nadelige gevolgen hebben voor het beeld van de inkom van Heist.</p>				

<p>Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR</p>	<p>De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) benadrukt bij uitvoering volgende noodzakelijke aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ prioritaire uitvoering van de aansluitingen van de Havenrandweg-oost op de N34 en op de AX; ■ prioritaire uitvoering van deze ingreep met het oog op de interne en extern ontsluiting van de haven; ■ gelet op de omvang van de verwachte verkeersstroom (tot 1.640 pae/spitsuur/richting bij realisatie van de NX) wordt een 2x2-profiel aanbevolen voor de Havenrandweg-oost; ■ de Havenrandweg-oost dient maximaal het havenverkeer op te vangen richting N49/A11 (dit wil zeggen met inbegrip van het verkeer van en naar de westelijke voorhaven). Aangepaste bewegwijzering is hiervoor nodig; ■ geen gelijktijdige uitvoering met de herinrichting van de N31. <p>De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) bepleit eveneens dat de gewenste scheiding kan ontstaan van economisch en recreatief verkeer. De heraangelegde Havenrandweg-oost neemt bij voorkeur strikt zijn functie als ontsluitingsweg van de haven op en niet een nevenfunctie als hinterlandverbinding voor het kusttoerisme van en naar Knokke-Heist. In dit geval zal de N300 via Ramskapelle deels deze functie opnemen (naast de Natiënlaan in Knokke, voor het verkeer komende van de N49/A11).</p> <p>De discipline fauna en flora merkt op dat - indien dit project wordt uitgevoerd - moet nagegaan worden of het vegetatiebesluit van toepassing is.</p>
---	---

<p>3.5</p>	<p>Ontwerpen en aanleg van een verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam</p>
<p>Project</p>	<p>Tussen de Havenrandweg-oost en de oostelijke strekdam wordt een verbeterde verbinding aangelegd. Deze weg wordt ontworpen en aangelegd als een havenweg van niveau 2. Deze weg heeft een verbindende functie op het niveau van de haven en verzameld naar de havenwegen van niveau 1. Het havenbedrijf maakt samen met AWV (de wegbeheerder van de Havenrandweg-oost) een streefbeeld en inrichtingsontwerp op.</p>
<p>Kader</p>	<p>Voor het ontwerp en de aanleg van deze verbinding worden volgende elementen meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ in het deelonderzoek ontsluiting zijn meerdere alternatieven aangegeven. Hier vermelden we de alternatieven die bij voorkeur verder onderzocht worden. Het alternatief 1 geniet de voorkeur omdat de aansnijding van nabijgelegen natuurwaarden vermeden wordt (voorkeursalternatief). In dit alternatief wordt in de eerste plaats gezocht naar een wegverbinding die gebruik maakt van de ruimte (na overkraging of overwelving) boven of langs de kanalen. De weg loopt door het Minervaplein en wordt aangesloten op een nieuwe of op de bestaande brug naar de oostelijke voorhaven. De keuze hiervoor is mede afhankelijk van de wijze waarop de huidige private verbinding tussen het Minervaplein en de voorhaven wordt bestendigd (verkeer van niet-ingeschreven voertuigen); ■ bij het ontwerp van de weg wordt het alternatief 1 geëvalueerd op zijn haalbare kostprijs en de bijdrage tot de vlottere en veiligere afwikkeling van het verkeerscomplex ter hoogte van de Vandammesluis; ■ wanneer omwille van deze afweging de keuze voor alternatief 1 niet mogelijk is worden andere alternatieven onderzocht, zoals het alternatief 2 en een variante van alternatief 1, namelijk 1bis (aanleg op de oostelijke kanaaloever), dat minder ingrijpend is. Deze alternatieven en variante zijn reeds aangegeven in het deelonderzoek 'ontsluiting'. In dit geval sluit een havenweg van niveau 1 aan op de Kustlaan ter hoogte van Heist. Vanaf dit knooppunt vertrekt een havenweg van niveau 2 naar de oostelijke voorhaven. De kruising met de Kustlaan kan ook ongelijkvloers uitgewerkt worden. Afwegingselementen betreffende alternatieven zijn vermeld in het deelonderzoek ontsluiting; ■ de havenweg van niveau 2 die zorgt voor een verbeterde ontsluiting van de oostelijke strekdam sluit middels een nieuw knooppunt aan op de Havenrandweg-oost (havenweg van niveau 1). Op deze wijze wordt de verzamelende functie verzekerd. Maar daarnaast sluit deze weg rechtstreeks aan op de havenweg van niveau 2 die parallel aan de Havenrandweg-oost wordt aangelegd in functie van de ontsluiting van dit deel van de achterhaven. Op deze wijze wordt de verbindende functie binnen de haven verzekerd.

	<p>De ontsluiting van de oostelijke voorhaven kan op een hoger niveau gebracht worden (havenweg van niveau 1 met gevolgen voor de inrichting) wanneer aan de oostelijke voorhaven grootschalige economische havenactiviteiten worden toegekend (zie kernbeslissing 1 met betrekking tot reserves op de langere termijn in de voorhaven). Deze ontwikkelingen worden niet verwacht tijdens de planperiode en zijn met andere woorden niet dwingend voor de nu te maken keuze.</p>
<p>Aandachtspunten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ De eventuele keuze voor alternatief 2 brengt een aansnijding van natuurwaarden met zich mee waarvoor een passende beoordeling van toepassing is. Deze aansnijding kan beperkt blijven door op dat moment de nieuwe verbindingsweg van niveau 2 strak te bundelen met de spoorlijn; ■ de aanleg van deze havenweg van niveau 2 moet rekening houden met de huidige bediening op het domein van de private concessiehouder tussen het Minervaplein en het Britanniadok. Deze uitwisseling (van vooral auto's) moet mogelijk blijven; ■ bij de afweging van alternatief 1 moet rekening gehouden worden met de waterafvoerfunctie, en de gewenste capaciteit hiervoor, van het Leopoldskanaal en het Schipdonkkanaal. Bij de huidige kennis van de bestaande afvoerproblematiek blijkt dat de capaciteit verhoogd zal moeten worden en dat vooral de capaciteit van het bestaande kanaal en de kokermondong problematisch is; ■ de aanleg moet bekeken worden in relatie met de spoorontsluiting van de oostelijke strekdam; ■ de aanleg moet bekeken worden in relatie met de leidingszone in de omgeving van de kleiputten. <p>AWV wegen en verkeer West-Vaanderen merkt op dat een belangrijke randvoorwaarde voor alle ingrepen in de omgeving van de Minerva-rotonde de stabiliteit is van de ingekokerde kanalen. Diverse verkeersveilige oplossingen zijn in deze omgeving niet mogelijk omdat de kokers technische beperkingen opleggen.</p> <p>Zie opmerking gemeente Knokke-Heist bij actie 3.4. Bijkomend vraagt de gemeente Knokke-Heist dat bij de keuze van het alternatief, waarbij een eventuele overwelling van de kanalen aan de orde is, de essentiële taak van deze kanalen in de afwatering niet in het gedrang zouden komen.</p> <p>De gemeente Knokke-Heist wijst tenslotte op de belangrijke betekenis van het geheel van de kleiputten van Heist, Sashol en Vuurtorenweide als 'natuur'gebied (VEN) en de bufferende functie ten opzichte van Heist.</p>
<p>Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR</p>	<p>De discipline geluid merkt in het plan-MER op dat het verschil in effect van de varianten in de aansluiting van de oostelijke havenweg met de Kustlaan N34, niet groot zal zijn. In de huidige situatie is de Kustlaan en de aansluiting van de oostelijke havenweg toch al zeer belastend voor het geluidsklimaat.</p> <p>De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) bepleit met het oog op een volledige scheiding van verkeersstromen moet de rechtstreekse toegang vanaf de N34 naar de oostelijke strekdam worden opgeheven.</p> <p>De discipline oppervlaktewater stelt voor de alternatieven vast:</p> <p>Alternatief 1 voor de aanleg van een verbeterde verbinding met de oostelijke strekdam houdt in dat er een weg wordt gerealiseerd die gebruik maakt van de ruimte boven of langs de kanalen (Schipdonkkanaal en Leopoldkanaal). De uitwatering van deze kanalen is echter reeds problematisch, onder meer omdat ze sterk ingesnoerd worden vlak voor de monding. Het is juist ter hoogte van deze insnoering dat de weg zou komen te liggen. De uitwatering zal bijgevolg nog meer worden belemmerd door de realisatie van deze weg. Volgens de discipline oppervlaktewater is dit een uitermate negatief effect, gezien dit de afwatering van een zeer groot gebied (volledig de Zwinpolder, de Damse Polder en verder landinwaarts de Leie) in het gedrang brengt.</p> <p>Ook alternatief 2 verloopt deels over de insnoering van beide kanalen. Hoewel dit in mindere mate lijkt te zijn dan bij alternatief 1 is ook deze situering als significant negatief te beoordelen, en dit om dezelfde redenen als hierboven aangehaald. Beide alternatieven zijn slechts aanvaardbaar op voorwaarde dat er voldoende ruimte wordt gegeven aan de kanalen (minimaal de huidige ruimte en bij voorkeur nog meer). We pleiten daarom voor een grondige herziening van dit voorstel waarbij van meet af aan rekening wordt gehouden met het verzekeren van voldoende afwateringsmogelijkheden van beide kanalen.</p>

Uitvoering	MBZ	Opmaak van een ontwerp voor de aanleg van de verbeterde verbinding van de oostelijke strekdam als een havenweg van niveau 2. Inschrijving in uitvoeringsprogramma. Fasering van de werken. Het havenbedrijf is als wegbeheerder verantwoordelijk (voor de uitvoering?) en beheer van het deel 'havenweg van niveau 2'.
	Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)	Medewerking aan de opmaak van een ontwerp voor de aanleg van de verbeterde verbinding van de oostelijke strekdam als een havenweg van niveau 2. Afstemming met de opmaak van het streefbeeld voor de Havenrandweg-oost. AWZ wordt bij de opmaak van het streefbeeld betrokken.
	Afdeling natuur (AMINAL)	Evaluatie van de te nemen maatregelen voor de buffering van het natuurgebied 'Kleiputten van Heist' bij de aanleg van de verbeterde verbinding van de oostelijke strekdam als een havenweg van niveau 2.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Uit de beoordeling van het RVR op strategisch planniveau blijkt dat de aan te bevelen afstand tussen de woonzone van Heist en het tracé van deze verbeterde ontsluiting geen doorwegend onderscheidend criterium is voor de onderlinge afweging. Hoewel uiteraard toenemende afstand (ruimtelijke scheiding) tussen woonzones en een weg die gevaarlijke transporten zal dragen een positief effect geven, liggen beide tracévarianten buiten de gehanteerde risicocontourgrens van 200 m.	

3.6	De aanleg van een havenweg tussen de M. Van Oostenrijkstraat en de L. Coiseaukaai	
Project	Tussen de Margaretha Van Oostenrijkstraat (achterhaven) en de L. Coiseaukaai (Brugse binnenhaven) wordt een nieuwe verbindingsweg op het niveau van havendelen aangelegd. Deze weg heeft eveneens een verzamelende functie naar de Havenrandweg-oost (en zo naar de hoofdweg AX). De noodzaak van de aanleg van deze nieuwe verbindingsweg komt voor uit de aanleg van de AX als hoofdweg. De huidige Havenrandweg-zuid zal op dat ogenblik niet langer een verbindende functie vervullen tussen verschillende havendelen.	
Kader	<p>Voor de aanleg van deze weg kunnen volgende elementen meegegeven worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ gelet op het verwachte verkeersvolume zal een weg van het profiel 2x1 voldoende zijn; ■ gelet op de doelstellingen inzake het bevorderen van het functioneel fietsnetwerk in de haven zal een vrijliggend fietspad voorzien worden; ■ de weg zal deels ook een toeganggevende functie opnemen. Gelet op het voorziene ruimtelijke programma in de zuidelijke delen van de achterhaven (bedrijven die door deze nieuwe weg zullen bediend worden) wordt aangenomen dat de verbindende en verzamelende functie samen kan gaan met de toeganggevende functie; ■ het samengaan van deze verkeersfuncties op het niveau van de haven wordt geëvalueerd in functie van de vlotte verkeersafwikkeling van de verbindende en verzamelende functie en in functie van de verkeersveiligheid; ■ om in de toekomst de verkeerssoorten op deze weg toch ruimtelijk te kunnen scheiden wordt tot op vandaag een voldoende ruime strook gereserveerd, rekening houdend met een toeganggevende ventweg aan de zijde van de havenactiviteiten op delen die in de toekomst havenactiviteiten kunnen dragen. 	
Aandachtspunt	De NMBS vraagt een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg. De mogelijkheid om gelijkvloerse te kruisen wordt opgehouden, uit de monitoring van de verkeersstromen zal blijken of een ongelijkvloerse kruising nuttig en nodig is.	

Uitvoering	AWV	De wegbeheerder van het Vlaamse Gewest zal bij de aanleg van de AX als flankerende maatregel deze verbindingsweg aanleggen als een havenweg van niveau 2.
	MBZ	Het havenbedrijf zal als beheerder van de wegen van niveau 2 de weg beheren. De havenbeheerder zal in de toekomst, na afweging, de ventweg voor de ontsluiting van de havenpercelen aanleggen en beheren.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR		

3.7	Herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge (N34)	
Project	De Kustlaan (N34) doorheen Zeebrugge-dorp wordt heringericht in functie van de lokale en bovenlokale toeristische rol van deze weg en de leefbaarheid van het dorp. Er wordt een streefbeeld opgemaakt voor de Kustlaan (N34).	
Kader	<p>Voor de opmaak van het streefbeeld kunnen volgende elementen worden meegegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ met de aanleg van de NX beantwoordt de verkeerskundige functie van de weg aan de selectie in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, namelijk deze van een secundaire weg II. De Kustlaan heeft als een type weg overeenkomstig een secundaire weg II vooral verzamelende functie en toeganggevendende functie op lokaal niveau. Daarnaast draagt de Kustlaan ook een bovenlokale verbindende functie voor het niet-havenverkeer. Daarnaast zal een deel van het bovenlokale kustverkeer opgenomen worden door de NX. Op de Kustlaan primeert, naast de verzamelende en ontsluitende functie, ook de verbindende functie op bovenlokaal niveau voor het openbaar vervoer en fietsverkeer; ■ de ontsluitende functie staat eveneens in relatie met de toeristische activiteiten rondom de site van de Oude Vismijn; ■ de Kustlaan heeft geen functie voor het doorgaand of het lokaal havenverkeer. Een aangepaste inrichting verzekert wel de toegang tot de Zweedse kaai. Deze toegang wordt verzekerd vanuit de richting van het complex van de Vandammesluis met name vanaf de Zeesluislaan. Bij de uitwerking van het streefbeeld van de N34 wordt een ruimtelijke scheiding van enerzijds het verkeer naar de Zweedse kaai en anderzijds het bovenlokaal en lokaal niet-havenverkeer op de Kustlaan onderzocht; ■ de aanbevelingen van het deelonderzoek ontsluiting en leefbaarheid geven aan dat de Kustlaan bij voorkeur niet langer als een 2x2, maar als een 2x1 wordt ingericht. De ontwerpeisen verbonden aan secundaire wegen geven eveneens aan dat bij doortochten in de bebouwde kom een gescheiden verkeersafwikkeling niet noodzakelijk is; ■ de herinrichting ten westen van de Visartsluis kan pas plaatsvinden nadat de NX is ontworpen en/of aangelegd; ■ bij het ontwerp en uitvoering van deze verbindingsweg is er interferentie met de oplossingen inzake de verkeersinfrastructuur in het kader van het strategisch haveninfrastructuurproject. Dit wordt meegenomen in het ontwerp. Het streefbeeld wordt daarom uitgewerkt rekening houdend met de alternatieven voor de uitvoering van het strategisch haveninfrastructuurproject. Indien deze keuze niet is uitgeklaard zal met scenario's gewerkt worden waarin de verschillende oplossingen verwerkt zijn. 	

Uitvoering	Afdeling wegen en verkeer West-Vlaanderen (AWV)	Opmaak van een streefbeeld (herinrichting doortocht) voor de N34A door AWV (wegbeheerder) in overleg met het provinciebestuur, Stad Brugge en De Lijn. Inschrijving in uitvoeringsprogramma. Overleg met Stad Brugge geeft uitsluitel over de verantwoordelijkheden bij deze acties en de overdracht van deze weg (modaliteiten). AWV en Stad Brugge spreken de uitvoering af van deze herinrichting.
	Stad Brugge	Bij de uitwerking van een dorpskernvernieuwing in Zeebrugge-dorp wordt de relatie met de herinrichting doortocht N34A nagegaan (mogelijkheden voor het dorp die bij de herinrichting naar voren komen).
	De Lijn	Aanpassing van de doortocht van de tramlijn door Zeebrugge-dorp. Herinrichting van de haltes in functie van het actieprogramma herwaardering openbaar domein in Zeebrugge-dorp en Zeebruggestationswijk.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>De discipline geluid stelt in het plan-MER dat door de herinrichting van de Kustlaan het geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeerslawaai aan de woningen in Zeebrugge-dorp sterk zal dalen. Daarnaast is het grootste gedeelte, in het bijzonder het havenverkeer, afgeleid naar de NX. Hierdoor zakt het geluidsdrukniveau aan deze woningen drastisch.</p> <p>De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) merkt op dat de herinrichting ten westen van de Visartsluis pas kan worden gerealiseerd na de aanleg van de NX. Gelet op de omvang van de verwachte verkeersstroom (tot 470 pae/spitsuur/richting) wordt een 2x1-profiel voldoende geacht. Als doortocht binnen een bebouwde omgeving wordt gescheiden verkeersafwikkeling op de heringerichte N34a noodzakelijk geacht, wel wordt aangedrongen dat de nodige circulatiemaatregelen worden genomen zodat het vrachtverkeer geweerd wordt uit de dorpskern. De discipline verkeer acht de uitvoering van deze ingreep 'prioritair' op korte termijn met het oog op het verbeteren van de leefbaarheid van Zeebrugge-dorp.</p>	

3.8	Uitbouw van een fietsnetwerk in de haven	
Project	In het deelonderzoek leefbaarheid en het deelonderzoek ontsluiting zijn voorstellen opgenomen voor de uitwerking van een fietsnetwerk in het havengebied. Doel is het aandeel van de fiets in het woonwerkverkeer te bevorderen en hiervoor een veilig en comfortabel fietsnetwerk aan te bieden.	
Kader	<p>Hiervoor zijn volgende elementen aangegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ verzamelassen voor de fietsers worden binnen de haven aangelegd langs de havenwegen van niveau 2, waarbij gestreefd wordt naar vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden; ■ aansluitingen worden voorzien op het omliggende provinciale, stedelijke en gemeentelijke fietsroutenet; ■ de fietspaden in het havengebied zijn in principe enkel toegankelijk voor het havenpersoneel of -bezoekers van havenbedrijven. In functie van een toeristisch-recreatief plan met betrekking tot het bezoeken van de haven kunnen, in afstemming met de veiligheidsmaatregelen op het niveau van de haven, afgebakende fietsroutes voor recreanten voorzien worden; ■ op plaatsen waar het fietsennetwerk havenwegen van niveau 1 dwars worden ongelijkvloerse kruisingen uitgewerkt. Hiervoor moeten nog voorstellen uitgewerkt worden. <p>Het is niet de bedoeling een doorgaande fietsroute te ontwikkelen in het zeehavengebied.</p>	
Uitvoering	<p>Dit fietsnetwerk wordt stap voor stap uitgevoerd. Bij de (her)aanleg van nieuwe havenwegen worden de fietsvoorzieningen mee uitgebouwd. De cruciale aansluitingen met de omgeving worden verbeterd of gerealiseerd. De overige knelpunten en ontbrekende schakels in het havengebied worden gefaseerd weggewerkt.</p> <p>Als toegangspunten tot de achterhaven zijn in het betreffende deelonderzoek een reeks mogelijkheden aangegeven. Deze zijn voorwerp van verdere selectie.</p>	

	MBZ	De havenbeheerder voert de fietspaden uit bij de aanleg van de wegen van niveau 2 en verzorgt de kwalitatieve aansluitingen op terminalniveau (wegen van niveau 3). De havenbeheerder voert samen met de bedrijven een stimuleringsbeleid ten aanzien van het fietsgebruik.
	AWV	AWV verzorgt de aanleg van fietspaden bij de opwaardering van bestaande wegen tot havenwegen van niveau 1.
	AWV, MBZ, lokale en provinciale overheden en AWZ	Een actieplan met engagementen van verschillende partners wordt uitgewerkt om de aansluiting van het interne havenfietsnetwerk en de omliggende lokale en provinciale fietsroutenetten te realiseren.
Element van discussie	De afdeling Vlaamse nautische autoriteit (AWZ) vraagt niet te overdrijven met de fietsoversteken. De VNA gaat uit van de aanname dat het fietsverkeer in de haven (woon-werkverkeer) zeldzaam is. De VNA stelt voor de fietsoversteken maximaal te bundelen met de wegenis voor havens.	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) stelt bijkomend volgende maatregelen voor met het oog op de veiligheid van fietsers: absolute ontmenging van fietsverkeer met havenverkeer; minimaal aantal potentiële conflictpunten tussen havenverkeer en fietsverkeer; het voorzien van beveiligde oversteekplaatsen ter hoogte van potentiële conflictpunten (bijvoorbeeld verkeersremmende infrastructuur, door fietsers te bedienen verkeerslichten, ...).	

3.9	Uitbouw van het openbaar en gemeenschappelijk vervoer in de haven	
Project	Onderzoek naar de haalbaarheid van een ontsluiting van de haven door het openbaar en gemeenschappelijk vervoer via ofwel een fijnmazig busnet dat aansluit op enkele hoofdhalttes ofwel een bediening via vertakkingen van regionale lijnen. In samenspraak met de bedrijven kan onderzocht worden of het collectief georganiseerd woon-werkverkeer kan verbeterd worden.	
Kader	De optimalisatie en verdere uitbouw van het openbaar vervoer in de haven van Brugge-Zeebrugge is onderwerp van de afwegingen van De Lijn bij de opmaak van haar 'Netmanagement'. Hierin is de ontsluiting van de Vlaamse economische poorten expliciet opgenomen.	
Aandachtspunten	De Lijn gaat uit van een zeker vervoerspotentieel in het zeehavengebied. Op basis van de kennis van de bestaande kenmerken van dit vervoersgebied (aard van de tewerkstelling, met name de sterke spreiding in oorsprong en bestemming, ook op het terrein zelf, en door de sterke spreiding in tijd) geldt de aanname dat dit gebied zich wellicht leent tot een ontsluiting met kleinere voertuigen. Op hun beurt kunnen deze aansluiten op de hoofdhalttes van het regionaal openbaar vervoer. Dit kan zowel de kusttram zijn als de trein. Het mobiliteitsplan van de stad Brugge oppert de mogelijkheid van een light-rail tussen Brugge en Zeebrugge.	
Uitvoering	De Lijn en het provinciebestuur	Uitvoering van een onderzoek naar het potentieel van het vervoersgebied. De Provincie treedt op als initiatiefnemer inzake bedrijfsvervoersplannen. Ze kan dan ook een beroep doen op betoelaging vanuit Interreg II B- Target II. De bestendige deputatie heeft een principiële beslissing genomen (mei 2004) tot opmaak van een haalbaarheidsstudie omtrent bedrijfsvervoersplanning in het havengebied Zeebrugge.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	De discipline mens (socio-organisatorische aspecten - verkeer) stelt bijkomend volgende maatregel voor: opmaak en continue opvolging van een bedrijfsvervoerplan voor het havengebied (eventueel per havendeel).	

	Kernbeslissing 4 Uitbouw van een onderliggend wegennet in de omgeving van de haven	
Project	De lokale verbindingen voor het autoverkeer en het fietsverkeer in de omgeving van de haven worden uitgebouwd en ruimtelijk gescheiden van het economisch havenverkeer	
Kader	<p>De uitbouw van de verbeterde toegangswegen voor het havenverkeer is een belangrijke randvoorwaarde. Op deze wijze worden voor het economisch havenverkeer afzonderlijke wegen uitgebouwd en geoptimaliseerd. Dit geeft een tweevoudige oplossing aan de uitbouw van het onderliggend wegennet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de lokale wegen worden niet langer gebruikt voor het economisch havenverkeer en worden geoptimaliseerd voor het lokale verkeer; ■ op de bestaande toegangswegen en verbindingswegen naar het hinterland (zoals de N31) wordt het economisch verkeer gescheiden van het lokale verkeer (aparte ventwegen, overbruggingen, ...). <p>De deelonderzoeken ontsluiting en leefbaarheid bevatten voorstellen voor de specifieke verbeteringsacties.</p>	
Uitvoering	AWV, Provincie West-Vlaanderen en Stad Brugge	De uitvoering van diverse acties zijn afhankelijk van de wegbeheerder. In gezamenlijk overleg tussen de betrokken besturen zal een prioriteitenlijst worden uitgewerkt.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR		

	Kernbeslissing 5 Omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur en de ecologische infrastructuur
--	---

5.1	Buffer tussen de achterhaven en de Dudzeelse polder	
Project	Een buffer wordt voorzien tussen de zone ten westen van de spoorbundel Pelikaan en de niet-opgespoten gronden (Dudzeelse polder). Deze delen worden ruimtelijk duidelijk onderscheiden.	
Kader	<p>De buffer tussen de Dudzeelse polder en de achterhaven kan nog een zekere tijd de vorm van een afstandsbuffer aannemen. Het behoud van de afstandsbuffer is afhankelijk van de voortschrijding van de havenactiviteiten in de achterhaven.</p> <p>Bij het aansnijden van de zone ten westen van de 'spoorbundel Pelikaan' wordt verwacht dat een volumebuffer de plaats van de afstandsbuffer heeft overgenomen. De volumebuffer wordt ingericht op de opgehoogde terreinen van de achterhaven en maakt deel uit van het effectieve zeehavengebied. De volumebuffer behoort aldus tot de ecologische infrastructuur van de haven. De werkgroep ecologische infrastructuur gaf volgende argumenten aan op basis waarop deze volumebuffer op het opgehoogde deel van de haven dient ingericht te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de beschermingsmaatregelen ten aanzien van een SBZ-V en SBZ-H worden genomen buiten het te beschermen gebied; ■ de efficiëntie van de buffer ten aanzien van de verstorende aspecten (geluid, beweging, ...) die in ophoging liggen. De aanleg van een effectieve buffer op de lager gelegen terreinen zou zeer veel oppervlakte vergen om eenzelfde rendement te bereiken; ■ de meest waardevolle zilte gebieden van de Dudzeelse polder liggen aan de oostzijde. Deze dienen optimaal beschermd te worden. Een inname door een buffer is daarom niet wenselijk. 	

Voor de uitvoering van de buffer kunnen we op basis van het deelonderzoek volgende elementen meegeven:

- de buffer moet in de eerste plaats effectief zijn en mag de havenactiviteiten niet nodeloos storen. De breedte van de buffer is afhankelijk van de eisen inzake efficiëntie;
- de lay-out en maatvoering van de buffer zal mede bepaald worden wanneer ten aanzien van de inrichting van het havengebied duidelijkheid ontstaat. De MBZ vraagt dat wanneer bij de buffer gekozen wordt voor een aanleg op haventerreinen, dit met een zo klein mogelijke maatvoering (met andere woorden smal) uitgewerkt zou worden;
- de eventuele aanleg van een bufferzone ten noorden van de Dudzeelse polder zal rekening houden met de keuzes inzake het strategisch haveninfrastructuurproject;
- de buffer is effectief ten aanzien van de visuele verstoring door activiteiten op het haventerrein, de lichtoverlast en de rustverstoring van vogels. De hoogte van de buffer is daarom afhankelijk van de effectieve buffering van bewegingen (vrachtwagens, personen, ...) op de haventerreinen. Omwille van het verstoringsaspect is de buffer bij voorkeur aaneengesloten en is er geen toegang voor personen aan de zijde van de Dudzeelse polder;
- om bovenstaande redenen is een volledige visuele afscherming van de gebouwen niet noodzakelijk. De begroeiing van de buffer met hoogstammig groen, die om reden van visuele afscherming kan overwogen worden, is ook niet wenselijk. Deze begroeiing kan een habitat creëren voor predatoren van een weidevogelgebied. Dit zou een niet gewenst artificieel element in een weidevogelgebied inbrengen.

Op basis van deze principes werd in het betreffende deelonderzoek ecologische infrastructuur een type-inrichting aangegeven.

De MBZ wenst uitdrukkelijk uit te gaan van het principe dat wanneer de aanleg van de volumebuffer afgedwongen wordt en aangelegd is (en aangegeven is dat er geen betekenisvolle aantasting is van de natuurwaarden), de bevoegde vergunningverlenende administraties op onbetwistbare wijze de nodige vergunningen voor havenactiviteiten zullen afleveren.

De afdeling natuur (AMINAL) meldt omtrent de gewenste effectiviteit van deze buffer dat een volumebuffer met volgende kenmerken de voorkeur geniet:

- een zachte helling aan de polderzijde;
- geen aanplant van bomen en struiken op de buffer. Deze bieden immers een ideale uitvalsbasis voor bijvoorbeeld vossen en roofvogels. Historisch broedden weidevogels dan ook in gebieden waar deze landschapselementen niet aanwezig waren of in gebieden die om andere redenen on- of minder toegankelijk waren voor hun predatoren.

Het is een absolute voorwaarde dat de afwatering van het industriegebied niet gebeurt in de richting van de Speciale Beschermingszone omwille van:

- mogelijke invloeden van zoet regenwater vanuit het industriegebied naar een gebied waar de zilte kwel een cruciaal abiotisch gegeven is;
- mogelijke verontreinigingen.

De afdeling natuur opteert dan ook duidelijk voor een afwatering richting dokken.

De afdeling natuur is akkoord om de voorgestelde uitvoeringstypes mee te nemen in de MER-achterhaven:

- het plan-MER zal de effectiviteit van de genoemde principes waarmee de buffer zal worden aangelegd onderzoeken;
 - de concrete aanwijzingen voor de inrichting van de buffer zullen definitief volgen uit het MER voor de achterhaven.
-

Uitvoering	MBZ	Het havenbedrijf staat in voor de uitvoering van de buffer bij aansnijding van de havenzone tussen de 'spoorbundel Pelikaan' en de Dudzeelse polder. De in het deelonderzoek voorgestelde type-inrichting wordt door het havenbedrijf meegenomen in het ontwerp van de buffer. Er wordt gemotiveerd aangegeven op welke aspecten afgeweken wordt van de type-oplossing of waar deze verder wordt uitgewerkt. Afgesproken werd dat de MBZ het project-MER voor de achterhaven verder uitwerkt en de gegevens inbrengt in het strategisch planningsproces. Het concept dat is aangereikt in het desbetreffende deelonderzoek van het strategisch plan kan meegenomen worden als basis voor de te nemen mildere maatregelen.
	Beheerscommissie Dudzeelse polder	De beheerscommissie voor de Dudzeelse polder evalueert de door het havenbedrijf voorgestelde inrichtingsmodaliteiten van de buffer.
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ■ De aanleg van de buffer heeft afhankelijk van de keuzes (fasering) van het strategisch haveninfrastructuurproject eventueel een tijdelijk karakter; ■ bij de inrichting van de buffer is er bijzondere aandacht voor de afwateringsaspecten van het gebied. Aan de zijde van de Dudzeelse polder kan een ringgracht voorzien worden (zie type-oplossing voor de buffer), maar deze gracht heeft louter een beheersfunctie ten aanzien van de Dudzeelse polder. De afwatering en de behandeling van het afgevoerde water op de haventerreinen wordt opgelost op de haventerreinen en niet afgewenteld op de Dudzeelse polder. De MBZ stelt voor de afwatering het volgende principe voor: afwateren naar de dokken wat kan, infiltratie waar mogelijk en afstroming naar de polder behouden waar dit nu het geval is; ■ voor de gebieden ten noorden van de Dudzeelse polder moet ook rekening gehouden worden met de ontwikkeling van havenactiviteiten (overslag) op de korte tot middellange termijn (zie programma voor het zuinig ruimtegebruik, de fasering en de monitoring van de havenontwikkeling). Het betreft gebieden ver ten zuiden van het Verbindingsdok. De gepaste en nabije maritieme ontsluiting kan langs het Boudewijnkanaal voorzien worden, dus via het noordelijke smalle deel van de zogeheten Dudzeelse polder. De keuzes hieromtrent zijn afhankelijk van het strategisch haveninfrastructuurproject. De uitwerking van de buffer moet hiermee rekening houden; ■ het definitieve inrichtingsvoorstel van volumebuffering is functie van een passende beoordeling. Het resultaat van deze beoordeling is een meer precies inrichtingsvoorstel zodat de havenactiviteiten ontwikkeld kunnen worden op de terreinen rond de Dudzeelse polder. Op dat ogenblik is nagegaan dat de havenactiviteiten geen betekenisvolle aantasting kunnen betekenen voor de natuurwaarden. Hierbij is aangegeven welke de voorwaarden zijn binnen dewelke de havenactiviteiten kunnen ontwikkeld worden om aan deze doelstelling te beantwoorden. <p>De MBZ benadrukt dat het doel en resultaat van de actie de activering is van het geheel van de opgehoogde terreinen voor havenactiviteiten mogelijk te maken.</p> <p>De locatie van de voorgestelde volumebuffer op de opgehoogde terreinen betekent reeds een aantasting van de beschikbare ruimte voor havenactiviteiten. De MBZ vraagt dat de uiteindelijk uit te voeren buffer een afdoende effectieve bescherming biedt voor de Dudzeelse polder ten aanzien van normale havenactiviteiten, waarbij geen nadere specificaties of voorwaarden opgelegd zullen worden bij vergunningsaanvragen.</p>	

<p>Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR</p>	<p>De discipline geluid beoordeelde in het plan-MER het voorgestelde concept van de buffer op de effectiviteit waaraan dergelijke buffer dient te voldoen.</p> <p>Vooreerst is het belangrijk op te merken dat zonder berm bij inplanting met bedrijven met een kengetal van 60 dB het geluidsdrukkniveau in de Dudzeelse Polder 50 à 55 dB(A) zal bedragen. Hierdoor zal het huidige geluidsdrukkniveau met meer dan 10 dB(A) stijgen en zal wellicht een verstoring van de broedvogelpopulatie veroorzaken.</p> <p>Indien een geluidsberm van 5 m hoog ten opzichte van de haventerreinen zal worden aangelegd, zakt het specifiek geluid ten gevolge van de havenactiviteiten tot 45 dB(A) op 200 m à 300 m van de grens met het havengebied.</p> <p>De kengetallen voor overslag van stukgoed en voor distriparken zijn respectievelijk 65 en 55 dB per inrichting. Voor de toekomstige activiteit in de achterhaven, langs de Dudzeelse Polder, in eerste instantie houden we rekening met distributieactiviteiten, er is overslag gepland op de kaaien van het Verbindingsdok en langs het zuidelijk insteeddok, met andere woorden op een grotere afstand van het weidevogelgebied.</p> <p>De discipline geluid komt op basis van simulaties en evaluaties tot volgende indicatieve, maar in de praktijk haalbare, indeling:</p> <p>Indien de bedrijven met een kengetal van 60 dB(A) zich tot op 500 m van de terreingrens bevinden zal mede door de geluidsberm van 5 m het specifiek geluidsniveau tot 40 dB(A) kunnen worden teruggedrongen. Bedrijven met een kengetal van 55 dB(A) kunnen zich aan de buitenzijde van de terreinen bevinden.</p> <p>In de buitenste zone van het haventerrein kunnen bedrijven toegelaten worden waarvan de geluidsproductie beperkt is (bijvoorbeeld activiteiten die in een gebouw plaatsvinden en/of distriparken). In de binnenste zone van het industrieterrein (op meer dan 500 m van de Dudzeelse Polder) zijn zowat alle bedrijven toelaatbaar (massa en stukgoed overslag, vervoersbedrijven, ...) indien geopteerd wordt om de 45 dB(A) als streefdoel te hanteren.</p> <p>Om de invloed van verkeers- en spoorweglawaai te milderen moet ook aan de zuidzijde van de Dudzeelse Polder een geluidsafscherming voorzien worden. Voor de afscherming kan een geluidsberm opgetrokken worden van minstens 4 m of een geluidsscherm van 3 m [JL1]. Hierdoor is zowel het wegverkeerslawaai van de AX als het spoorweglawaai voldoende gereduceerd (minder dan 45 dB(A)).</p> <p>De voorgestelde volumebuffer (voet 15 m, hoogte 5 m en kruin 3 m breed) alsook de locatie is vanuit de discipline landschap aanvaardbaar. Deze volumebuffer heeft het uitzicht van een stevige dijk. Dijken zijn eigen aan een polderlandschap (weliswaar vaak in kleinere omvang). Er wordt geopteerd om de dijk niet met bomen of struiken te laten begroeien. Er kan wel gedacht worden aan het inzaaien van streekeigen gras (zie discipline fauna en flora) om de dijk nog beter in het landschap te integreren.</p> <p>Tenslotte onderzocht de discipline geluid de eventuele gevolgen wanneer het strategisch haveninfrastructuurproject verder zou uitgewerkt worden in de richting van de Dudzeelse Polder. Wanneer inderdaad geopteerd wordt voor het hergebruik en de ingebruikname van de terreinen ten zuiden van het Verbindingsdok en langsheen de oostelijke oever van (het dan aangepaste) Boudewijnkanaal voor havenactiviteiten aan kades (type opslag en overslag op vooral 20 20 schepen), dan kan de geluidsoverlast gevoelig (betekenisvol) toenemen in de niet-opgespoten delen van de Dudzeelse Polder. Hierbij wordt voor geluidsoverlast van opslag en overslagactiviteiten uitgegaan van het kengetaal 65dB(A).</p>
---	--

	<p>De discipline grondwater merkt op dat de grondwatersystemen in de Achterhaven en de Dudzeelse Polder sterk van elkaar verschillen.</p> <p>Het is bijgevolg belangrijk dat het grondwatersysteem van de Dudzeelse Polder zo weinig mogelijk wordt beïnvloed door dat van de Achterhaven. Instroom van water uit de Achterhaven dient vermeden te worden (zie ook discipline oppervlaktewater) gezien dit water mogelijks zoet¹ is en verontreinigingen kan bevatten (afstromend hemelwater van verharde terreinen).</p> <p>De discipline grondwater raadt verder aan het kwelwater op de grens van beide gebieden te verzamelen in een gracht en zo te voorkomen dat de kwel het zoet-zoutwater evenwicht in de Dudzeelse Polder verstoort (zie ook discipline oppervlaktewater).</p>
--	--

5.2	Installatie van een beheerscommissie voor de Dudzeelse polder	
Project	Een beheerscommissie werkt een beheersplan uit voor de Dudzeelse polder.	
Kader	De Dudzeelse polder is aangeduid als een gebied binnen het zeehavengebied waar natuurwaarden (tijdelijk) in stand worden gehouden en beheerd worden in dit licht.	
Uitvoering	Vlaamse Gewest en MBZ	Samenstelling en installatie van een beheerscommissie bestaande uit alle noodzakelijke partners.
Aandachtspunten	<p>De oprichting van deze beheerscommissie wordt bekeken in het kader van de opvolgingsstructuren voor het strategisch plan.</p> <p>De opdracht en samenstelling van een gelijkaardige beheerscommissie voor de haven van Antwerpen-Linkeroever kan als voorbeeld gelden.</p> <p>De vzw Natuurpunt vraagt opgenomen te worden in deze beheerscommissie.</p>	
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Geen aanwijzingen	

5.3	Compensatie van het bij Besluit van de Vlaamse regering (17 juli 2000) geschrapt Vogelrichtlijngebied	
Project	Ter compensatie van het areaalverlies van 282 ha Vogelrichtlijngebied en voor het verlies van 232 ha waardevol habitat ("moerassen en waterrijke gebieden") werden in het Besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000 ongeveer 520 ha aan het SBZ-V-poldercomplex toegevoegd. Opstellen en uitvoeren van de nodige actieve verwervings-, inrichtings- en beheersmaatregelen.	
Uitvoering	MBZ en Vlaamse Gewest.	MBZ werkt onder de begeleiding van een werkgroep van het departement LIN een compensatieprogramma uit. Dit programma wordt uitgeschreven in een taakverdelingsmatrix. De MBZ werkt het aan de stedenbouwkundige vergunningen voorafgaande project-MER uit.
Aandachtspunten	<p>De actieve compensatie is een voorwaarde voor de ontwikkeling van deze terreinen voor havenactiviteiten. Deze voorwaarde wordt bewaakt in het kader van het monitoringsprogramma voor de ontwikkeling van het zeehavengebied (zie actie 1).</p> <p>In het kader van het project-MER dat voorafgaat incorporeert deze compenserende maatregelen die onder meer op basis van een passende beoordeling omschreven worden.</p> <p>De mitigerende en compenserende maatregelen die in het kader van het project-MER worden omschreven kunnen de taakverdelingsmatrix verfijnen.</p>	

¹ Momenteel heeft het water dat uitstroomt uit de Achterhaven richting Dudzeelse Polder nog een hoog gehalte aan zouten afkomstig van de opgespoten gronden. Op termijn zullen echter alle zouten uit de opgespoten gronden uitgelopen zijn en dan zal de waterstroom vanuit de Achterhaven zoet zijn doordat er een zoetwaterbel ontstaat.

Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	Het plan-MER zal geen aanwijzingen bevatten die het niveau van het project-MER verder detailleren, integendeel. Pas nadat het project-MER voor deze delen van de achterhaven conform verklaard is kan de MBZ de nodige stedenbouwkundige vergunningen indienen voor deze delen van de achterhaven.
--	---

5.4	Instandhouding van de elementen van de natuurlijke structuur buiten de zeehaven en de uitbouw van een ecologische infrastructuur in de zeehaven
5.4.1	Selectie van gebieden met natuurwaarden die een structurende rol spelen in de natuurlijke structuur van het buitengebied en waarvan voorgesteld wordt deze niet op te nemen in de ecologische infrastructuur van de zeehaven. Deze gebieden komen bijgevolg buiten de zeehaven te liggen.
	<p>De hierna opgenoemde elementen worden geselecteerd in hun specifieke afbakeningsprocessen. Consequentie van deze keuze is dat deze gebieden niet worden afgebakend binnen het zeehavengebied. De nodige (flankerende) maatregelen ter vrijwaring van de ontwikkelingskansen van deze gebieden worden zonodig genomen binnen het zeehavengebied. Wanneer dit ruimtelijk niet mogelijk is kan overwogen worden deze maatregelen te nemen in overgangsgebieden (bijvoorbeeld bufferende maatregelen). In deze gevallen kan, omwille van de te nemen acties, overwogen worden om deze gebieden af te bakenen binnen het zeehavengebied. De selectie van deze elementen van de natuurlijke structuur houdt rekening met de nabije havenactiviteiten en kan geen aanleiding geven tot beperkingen inzake de ontwikkeling van havenactiviteiten, behoudens milderende maatregelen. Van volgende elementen geldt de aanname dat ze behoren tot de natuurlijke structuur. Waar dit van toepassing is zijn afwegingselementen ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehaven aangegeven, daar waar dit een verband heeft met de havenactiviteiten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fontein-tjes en Oudemaarspolder. Deze polders worden gevrijwaard door het niet weerhouden van een omleidingsweg langsheen de transportzone en aansluitend op de N34. ▪ Ter Doest en bermen (VEN). Dit gebied wordt zijdelings aangesneden door de Bocht van Ter Doest. De nodige milderende en compenserende maatregelen worden aangegeven in het desbetreffende project-MER en passende beoordeling van dit project (zie actie 2.2.2). ▪ Boudewijnkanaal westelijke berm (VEN). Er zijn geen bijzondere bijkomende beschermende maatregelen ten aanzien van havenactiviteiten voorzien. Wel zal moeten overwogen worden of deze bermen, samen met de bermen op de oostelijke oever, niet beter opgenomen worden in de ecologische infrastructuur van de zeehaven. De functie van het Boudewijnkanaal bepleit deze opname, dit omwille van het onderhoud van de haveninfrastructuur. ▪ Baai van Heist (VEN). Beschermende maatregelen kunnen worden genomen middels de aanleg van een bufferende duin (berm) aan de zijde van de strekdam. Deze duin heeft eveneens een visuele bufferfunctie ten opzichte van de badplaats Heist. ▪ Het geheel van Kleiputten van Heist Sashul/Vuurtorenweide (VEN). Afschermdende maatregelen worden genomen bij de heraanleg van de Ronsestraat en de verbetering van de ontsluiting van de oostelijke strekdam. Om de leefbaarheid van Heist te bevorderen wordt een buffer voorzien ter hoogte van de havenactiviteiten Minervaplein. Deze kan zo aangelegd worden dat de versturende elementen van het Minervaplein worden gemilderd. Voor de ontsluiting van de oostelijke strekdam zijn alternatieven in afweging. Omdat de ruimtelijke mogelijkheden voor deze verbeterde ontsluiting beperkt zijn is een beperkte aanspraak op het gebied mogelijk (zie actie 3.2.b). ▪ Poldercomplex (SBZ-V). Het grotere geheel van het beschermde Vogelrichtlijngebied is gelegen ten westen en ten zuiden van de achterhaven. Er zijn geen bijzondere bijkomende beschermingsmaatregelen voorzien bovenop de visuele afscherming van de haven ter hoogte van het Boudewijnkanaal, het Leopolds- en Schipdonkkanaal en de zuidelijke havenrand. Deze bufferende elementen zijn eveneens aangegeven in de acties om de leefbaarheid en de beeldkwaliteit te verhogen. De effecten van de aanleg van de AX en bijhorende milderende maatregelen worden aangegeven in het MER en passende beoordeling van de AX.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De polders ten zuiden van de achterhaven (Dudzele) en ten oosten van de achterhaven (Palingpotweiden Ramskapelle), hebben over het algemeen geen bijzonder beschermingsstatuut op het vlak van natuurwaarden. Deze gebieden worden door de afdeling natuur en door het instituut voor natuurbehoud voorgesteld als gebieden van de natuurlijke structuur in het buitengebied, meer bepaald als natuurverwevingsgebieden (IVON). Een klein deel behoort tot het SBZ-V poldercomplex. Het zijn evenwel waardevolle graslanden en een belang voor overwinterende ganzen. Deze gebieden behoren niet tot de selecties van de natuurlijke structuur in het buitengebied. De gebieden hebben wel een functie als afstandsbuffer tussen de haven en de omliggende polderdorpen. Er zijn vanuit het leefbaarheidsonderzoek, gelet op andere verbeteringsacties (zie actie 6), geen dwingende argumenten om in deze gebieden een volumebuffering of andere inrichtingsacties te ondernemen. Er zijn geen bijzondere bijkomende beschermingsmaatregelen voorzien bovenop de visuele afscherming van de haven ter hoogte van het Leopolds- en Schipdonkkanaal en de zuidelijke havenrand die wel voorzien zijn in de acties om de leefbaarheid en de beeldkwaliteit te verhogen.
5.4.2	Selectie van de elementen van de ecologische infrastructuur
Kader	<p>Bij de selectie van elementen van de ecologische infrastructuur wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke en permanente (tijdens of voor een groot deel van de planperiode). Deze laatste terreinen zijn deze restterreinen en haventerreinen die volgens het 'programma zuinig ruimtegebruik, fasering en monitoring van de havenontwikkeling' pas op lange termijn in gebruik zullen worden genomen. Het betreft zowel bestaande elementen of potentiële elementen (bij uitvoering van infrastructuurwerken).</p> <p>De uiteindelijke aanduiding van de terreinen voor ecologische infrastructuur (zie onderstaande opsomming) en dus de werkelijk te realiseren oppervlakte is ook het resultaat van de nog uit te voeren infrastructuurwerken op vele plaatsen (zie deelonderzoek ontsluiting en deelonderzoek programma voor het zuinig ruimtegebruik, de fasering en de monitoring bij de ontwikkeling van de zeehaven).</p> <p>Als 'permanent' (want er wordt verondersteld dat tijdens of voor een groot deel van de planperiode geen ingrepen gepland worden) kunnen opgesomd worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zuidelijke talud van de Isabellalaan; ▪ oostelijke bermen van het Boudewijnkanaal en het wateroppervlakte van het kanaal; ▪ de bermen en wateroppervlakten van het Schipdonk- en Leopoldskanaal (als bufferelement van de haven); ▪ een restterrein in de zuidwestelijke hoek van de achterhaven (tussen Dudzeelse polder, het Boudewijnkanaal en de spoorlijn); ▪ beperkte delen van een opgehoogde restzone in het noordwesten van de achterhaven (langs de Veerbootstraat en de L. Blondeelstraat); ▪ beperkte delen van het terrein tussen het noordelijk insteeddok en het Boudewijnkanaal CTO - ten westen van het noordelijk insteeddok; ▪ de omgeving van het gebouw van de MBZ; ▪ de volumebuffer Dudzeelse polder; ▪ de bermen na heraanleg van de A. Ronsestraat (als primaire weg II) en de heraanleg van de AX (als hoofdweg). In beide gevallen worden de bermen in de volledige breedte van deze infrastructuurbundels genoemd, met inbegrip van de spoorbermen de parallelle havenwegen van niveau 2 langs de A. Ronsestraat en de M. Van Oostenrijkstraat en verlengde; ▪ bestaande of te verleggen Watergang naar de Heistse Ader; ▪ de restruimte langs de 'spoorbundel Pelikaan'.

	<p>Bij de aanleg van nog niet aangesneden haventerreinen gelden principes voor het realiseren van nieuwe ecologische infrastructuur: de aanleg van ecologisch beheerde watergangen, bermen tussen bedrijfsgebouwen en langsheen infrastructuren. Indien dit mogelijk is kunnen ook groene daken voorzien worden.</p> <p>Als ecologische infrastructuur met een tijdelijk karakter zijn volgende zones aan te duiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ een restterrein in de zuidoostelijke hoek (tussen A. Ronsestraat, Schipdonkkanaal en de bocht van de spoorlijn naar Heist); ■ broedkolonies in de westelijke voorhaven (zie actie 5.3); ■ de Hoge Noen en het aangrenzend terrein ter hoogte van het zuidelijk insteekdok (volledig opgehoogd) zijn delen van de achterhaven die nog een grote botanische waarde hebben of die nog steeds heel belangrijk zijn voor heel wat broedvogels en pleisterende trekvogels. Dit zijn voornamelijk delen van de 282 ha + 232 ha die het voorwerp zijn van een compensatie buiten het havengebied volgens het Besluit van de Vlaamse regering van juli 2000; ■ het rietveld Pelikaan en polderweiden ten zuiden van Distrigas (Fluxys); ■ polderweiden en het opgehoogd gebied in de ZW-hoek van de achterhaven (Dudzele). <p>Voor deze terreinen in de voorhaven en de achterhaven geldt de zorgplicht zolang de ontwikkeling voor havenactiviteiten niet effectief op gang is gekomen. In de achterhaven zal het project MER-Achterhaven de verdere afweging maken.</p>	
Uitvoering	Afdeling natuur - AMINAL en af te spreken met de MBZ	De nodige werken en inrichtingen voor de ontwikkeling van de natuurwaarden.
	Afdeling ruimtelijke planning (AROHM)	De elementen van de 'permanente' ecologische infrastructuur kunnen opgenomen worden in het Ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de afbakening van de haven.
	MBZ	De nodige milderende maatregelen voor de bescherming van de ontwikkelingskansen van de natuurwaarden aan de rand van een zeehavengebied. De actieve inrichting en het actieve beheer van de elementen van de ecologische infrastructuur, inclusief de verwerving of concessie van deze gebieden. De preciese aanduiding van de ecologische infrastructuur komt aan bod enerzijds in het kader van de opmaak van het project-MER voor de achterhaven voor nog aan te snijden terreinen en anderzijds in een actieprogramma ten aanzien van de reeds aangesneden terreinen.
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ■ De Dudzeelse polder maakt binnen de keuzes van de kernbeslissing (voorlopig) geen deel uit van de ecologische infrastructuur van de haven. Voorgesteld wordt dit gebied aan te duiden als een <i>'natuurverwevingsgebied binnen het zeehavengebied'</i>. ■ Volgens de dienstorder LIN 2002/11 over ecologische infrastructuur in zeehavengebied kunnen structurele natuurelementen zoals de Dudzeelse polder, in afwachting van een beslissing over de uiteindelijke ontwikkelingsrichting op langere termijn, onderscheiden worden als "natuurverwevingsgebied binnen het zeehavengebied". De maatregelen om het beheer van de natuurwaarden mogelijk te maken en verstoring van het gebied tegen te gaan zijn hierboven aangegeven. ■ Het definitieve voorstel inzake de vrijwaring van de elementen van de natuurlijke structuur en de uitbouw van de ecologische infrastructuur is functie van een passende beoordeling. Het resultaat van deze beoordeling zijn meer preciese voorstellen zodat enerzijds havenactiviteiten ontwikkeld kunnen worden op de daartoe aangeduide terreinen en anderzijds de ecologische infrastructuur kan uitgebouwd worden en vooral de ontwikkelingskansen van de elementen van de natuurlijke structuur rond de haven gevrijwaard worden. We nemen aan dat kan aangegeven worden dat havenactiviteiten geen betekenisvolle aantasting kunnen betekenen voor de natuurwaarden, mits aan volgende voorwaarden is voldaan: ... (nog in te vullen) ■ Voor de vrijliggende bermen langsheen de spoorlijnen en Havenrandweg-oost en Havenrandweg-zuid moet rekening gehouden worden met de reservatie voor leidingstraten. ■ De zorgplicht mag niet leiden tot bijkomende compensaties indien compensaties reeds vroeger zijn gebeurd. 	

Elementen van discussie	<ul style="list-style-type: none"> ■ De MBZ is gekant tegen de aanduiding van de westelijke bermen van het Boudewijnkanaal als element van de natuurlijke structuur. De MBZ vreest dat verbodsbepalingen in dit geval havenactiviteiten kunnen belemmeren, of bijkomende restricties opleggen in verband met het onderhouden van oevers, golfslag, exploitatie van de havenzijde. De MBZ is daarentegen voorstander van een opname van de bermen in de ecologische infrastructuur van het zeehavengebied. De functie van het Boudewijnkanaal bepleit deze opname, dit omwille van het onderhoud van de haveninfrastructuur. De afdeling natuur (AMINAL) verduidelijkt de selectie die in het VEN niet toelaat dat een gebied in de ecologische infrastructuur van de haven kan opgenomen worden. Dit is in tegenstrijd met de dienstorder terzake. ■ De MBZ verwijst ook expliciet naar art. 26 bis van het gewijzigde natuurdecreet, voor de mogelijke weerslag van VEN op toekenning van vergunningen. Dit laatste aspect heeft volgens de MBZ ook weerslag op de situatie ter hoogte van de Kleiputten van Heist. De MBZ vraagt de zekerheid van exploitatie van havenactiviteiten. MBZ heeft derhalve vragen bij de verenigbaarheid van de VEN-gebieden en de haven in het licht van het natuurdecreet, de principes van goede ruimtelijke ordening, het havendecreet en het algemeen milieubeleid. Het is de overtuiging van de MBZ dat deze onverenigbaarheid op verschillende vlakken aanwezig is en het is daarom dat MBZ voorstelt de betrokken gebieden (bermen Boudewijnkanaal, Kleiputten Heist/Sashul, Vuurtorenweide, ...) op te nemen in de permanente ecologische infrastructuur van de haven, zodat eveneens de ecologische waarden in stand gehouden worden, maar er geen hypotheek gelegd wordt op de havenactiviteiten. ■ De sector natuur heeft bedenkingen bij de opname van de bermen en het wateroppervlakte van het Leopoldkanaal als ecologische infrastructuur. Hoewel de functie afwatering hier belangrijk is en de bufferende werking niet genegeerd kan worden blijft de biologische waarde van die aard dat een beheer 'buiten het zeehavengebied' aangewezen is. ■ De MBZ stelt voor de westelijke berm van het Boudewijnkanaal en het geheel van de Kleiputten van Heist Sashul/Vuurtorenweide op te nemen als IVON in plaats van VEN. ■ De gemeente Knokke-Heist bepleit het behoud van het VEN-gebied (zie ook opmerking bij actie 3.5). ■ De MBZ heeft in een schriftelijk advies de voorstellen van permanente en tijdelijke ecologische infrastructuur geëvalueerd. Deze evaluatie met aanbevelingen kan meegenomen worden als elementen voor de voorstudie met betrekking tot de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin de elementen van de permanente ecologische infrastructuur, afgebakend binnen het havengebied, worden aangeduid. ■ Volgens de MBZ zouden de voorstellen van ecologische infrastructuur meer gebruik moeten maken van de huidige bestaande ecologische infrastructuur in de buffers ten oosten en ten zuiden van de haven. ■ De MBZ verduidelijkt dat één van de uitgangspunten van de ecologische infrastructuur moet zijn dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd. Zeer veel elementen van de voorgestelde permanente ecologische infrastructuur zijn hiermee in tegenspraak en kunnen daarom niet als dusdanig vermeld worden. Tevens mag men zich niet beperken tot de industriegebieden van het gewestplan. Ook andere gebieden kunnen deel uitmaken van de ecologische infrastructuur van het havengebied (bijvoorbeeld gebieden in beheer bij MBZ ten zuiden van de AX).
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	De discipline oppervlaktewater raadt aan om de waterlopen met een goede structuurkwaliteit, die een belangrijk element vormen van de natuurlijke structuur, in stand te houden en hun structuurkwaliteit te verbeteren.

5.5.	Omggaan met de natuurwaarden in de voorhaven	
Project	Dit programma, vooral gericht op de instandhouding van de sternpopulatie (de aanwezige beschermde vogelsoorten Grote stern, Visdief en Dwergstern) wordt ontwikkeld om geflankeerd de gronden aan het Albert II-dok bouwrijp te maken. Doelstelling in het kader van het strategisch plan is de onverwijld aansnijding van de gebieden van de westelijke strekdam.	
Kader	Naast het aangeven van instandhoudingsdoelstelling, met inbegrip van de ontwikkeling van nieuwe broedgelegenheden, wordt een fasering opgesteld voor de verdere ontwikkeling van de westelijke voorhaven ten behoeve van de havenontwikkeling. Dit programma wordt verder opgesteld door een werkgroep ad hoc 'Natuurwaarden in de Voorhaven'. Deze werkgroep levert beleidsvoorbereidend werk ten behoeve van de Vlaamse regering.	
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ■ De werkgroep werkt een voorstel uit voor de aanwijzing van een speciale beschermingszone (SBZ-V) voor de beschermde vogelsoorten. Deze zone bevat tevens bepaalde foerageergebieden en mogelijke locaties voor het creëren van alternatieve broedplaatsen en bevindt zich grotendeels op zee. Belangrijk is dat in het voorstel van de werkgroep vertrokken wordt van al de mogelijke alternatieve gebieden voor huisvesting van de te beschermen vogels. In de optie van de afbakening van een SBZ-V kan het SBZ-V niet afgebakend worden zonder kennis van de instandhoudingsdoelstellingen van de te beschermen soorten. ■ Op zeer korte termijn (voorjaar 2004) wenst het havenbedrijf werken uit te voeren aan de zuidkant van het Albert II-dok (FCT-terminal). Er is gezocht naar gebieden aan de retourkant en aan de noordkant van het dok die nog voor het komende broedseizoen geschikt kunnen gemaakt worden als alternatieve broedplaatsen voor de aanwezige beschermde vogelsoorten Grote stern, Visdief en Dwergstern. 	
Uitvoering	MBZ, AWZ en AMINAL	Uitwerken van een programma voor alternatieve broedgelegenheden op de korte, middellange en lange termijn cf. de adviezen van de werkgroep ad hoc.
Acties op de korte, middellange tot lange termijn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Op de zeer korte termijn wordt het bestaand sterneneiland een onderhoudsbeurt gegeven waardoor het verlies aan oppervlakte door afkalving teniet wordt gedaan en een kleine oppervlaktereserve wordt aangelegd voor toekomstige afkalving. Deze ingreep volstaat om de onmiddellijke verdere afwerking van de infrastructuur in de voorhaven mogelijk te maken (het bouwen van nog 1.050 m kaaimuur aan de noordzijde van het Albert II-dok, 200 m kaaimuur aan de zuidzijde en een eindkaai van 300 m tussen noord- en zuidzijde van het dok, waarop een tweezijdige aanlegsteiger aansluit). ■ Daarna moet het dok volledig worden uitgebaggerd. Met de uitgegraven specie worden de aanliggende terreinen opgehoogd zodat die als kaaiterreinen kunnen gebruikt worden. Aangezien hierdoor nog meer broedgebieden verloren gaan, wordt overwogen om het bestaande sternschiereiland gefaseerd gevoelig uit te breiden (tot 22 ha) als alternatieve broedgebieden. Dit wordt voorzien op de korte termijn ■ Deze twee ingrepen volstaan om heel het Albert II-dok te kunnen ontwikkelen en het meest westelijk deel van de FCT-terminal te verharderen. ■ Dit betekent ook dat alternatieve broedgelegenheden op het Albert II-dok en de FCT-terminal zelf enkel van korte termijn zijn gelet op de wens hier tegen 2005 economische activiteiten te ontwikkelen. ■ Op korte tot middellange termijn worden de daken van nieuwe loodsen ingericht als broedgebied. ■ Op de lange termijn wordt vanuit ecologisch standpunt geopteerd voor de aanleg van een schiereiland aan de buitenzijde van de oostelijke strekdam of het creëren van een eiland op de Paardenmarktsite. 	

Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR

Gelet op de aanwijzingen van de reeds conform verklaarde MER voor de ontwikkeling van de westelijke voorhaven (conform op 16.04.1998) wordt aangenomen dat een nieuwe MER-beoordeling van de verdere aansnijding van de westelijke voorhaven niet nodig is. De toenmalige aanwijzingen van het Instituut voor Natuurbehoud zijn tot op heden bij de ontwikkeling van de westelijke voorhaven en de aanleg van het sternschiereiland nauwgezet gevolgd. De werkgroep ad hoc levert bijkomende aanwijzingen in het kader van het gehele pakket aan instandhoudingsdoelstellingen, en de passende beoordeling is uitgevoerd. Op deze basis kan gefaseerd de ontwikkeling van de westelijke voorhaven verdergezet worden. Hiervoor worden de nodige stedenbouwkundige vergunningen verleend.

De discipline grondwater stelt vast dat het voorzien van nieuwe broedlocaties door middel van de creatie van nieuwe constructies in het marien milieu een wijziging van het marien watersysteem impliceert.

De veranderingen zijn vooral merkbaar dicht bij de oostelijke oever van de vaargeul. Vermits de vaarbaan van de binnenvarende schepen zich eerder asymmetrisch situeert aan de oostelijke kant van de vaargeul, is er mogelijk een directe invloed van de stroomwijzigingen op de navigatie. Daarnaast kan een uitgebreid schiereiland in de nabijheid van de vaargeul ook indirect aanleiding geven tot gewijzigde dwarskrachten op het schip via asymmetrische oeverzuiging. Mogelijk zal de golfwerking in de Voorhaven versterkt worden (zie nota Waterbouwkundig Laboratorium).

Kernbeslissing 6 Verbetering van de leefbaarheid in de dorpen en stadswijken	
Project	Uitwerking van een actie- en investeringsprogramma voor de verbeteringsacties in de dorpen en stadswijken, voor de buffering en het lokaal wegennet.
Kader	<p>Voor de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en omgeving worden op basis van het leefbaarheidsonderzoek volgende uitgangspunten en principes ontwikkeld die betrekking hebben op de leefbaarheid van de kernen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de haven van Zeebrugge vervult een taak als poort en motor van de economische structuur in de regio. Zij heeft een belangrijk aandeel in de tewerkstelling van de omliggende dorpen en wijken; knelpunten in de bestaande ontsluiting van de haven worden opgelost. Er zijn acties nodig met betrekking tot de verkeersleefbaarheid en veiligheid; ■ de ruimte voor de zeehaven is eindig. Grensstellende elementen zijn onder meer de naburige dorpen en wijken en waardevolle natuur; ■ dorpen en stadswijken in de omgeving worden maximaal behouden als leefbare woonomgevingen. De omvang van de kernen blijft behouden; algemeen wordt de leefbaarheid in de naburige kernen behouden en versterkt; ■ bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de haven wordt het voorzorgsprincipe toegepast. Dit betekent dat werk wordt gemaakt van een interne zonering, zowel bij de dorpen als bij de havenontwikkeling; ■ er wordt een goed nabuurschap nagestreefd tussen de haven en haar omgeving (bufferende maatregelen,...); ■ de beeldkwaliteit en het imago van de haven worden verbeterd (de woongebieden worden opgewaarderd, toeristische potenties worden ondersteund,...). <p>Voor iedere woonkern en stadskern is een programma van acties uitgewerkt. Samen met de bevindingen van het landschapsonderzoek en het onderzoek inzake ontsluiting werden deze principes toegepast in een reeks voorbeelduitwerkingen voor ieder dorp. Deze acties zijn afgewogen programma's die verder kunnen uitgewerkt worden in specifieke inrichtingsplannen en waarvoor vervolgens uitvoeringsbestekken kunnen opgemaakt worden.</p>
Aandachtspunten	Verdere afspraken dienen te worden gemaakt over de op te maken instrumenten, te voorziene financiële middelen en de uitvoering van deze acties.
Uitvoering	Diverse overheden en de MBZ maken samen afspraken over de selectie en de uitvoering van volgende mogelijke acties. Middels toetsing met de bevolking wordt inzicht verworven in de gewenste prioritaire acties. Dit inzicht dient als basis voor het stellen van prioriteiten door de bevoegde overheden. Zij zetten hieromtrent een informatie- en communicatiecampagne op. De uitvoerders rapporteren aan de plangroep.
Actie op korte termijn	<p>Er wordt een programma met prioritaire (voorbeeld)acties afgesproken zodat in ieder dorp en stadswijk zonder verwijl aantoonbare verbeteringen van de leefbaarheid worden gerealiseerd. Samen met deze acties worden een communicatie en overleg opgezet met de lokale bevolking. In samenspraak met de betrokken actoren kunnen uit het programma van voorbeeldacties prioritaire projecten gekozen worden. Op dat ogenblik moet de haalbaarheid, de realiseerbaarheid en de actualiteitswaarde afgewogen worden. Veel van de hier opgesomde acties zijn aangemeld door de lokale besturen en kunnen reeds in uitvoering zijn of achterhaald.</p> <p>De actiepunten worden meegenomen als aandachtspunten in de projecten van de betrokken besturen met toetsing van hun haalbaarheid en uitvoerbaarheid.</p> <p>In de specifieke deelrapporten en verslagen van de werkgroepen (leefbaarheid, milieuhygiëne, ontsluiting en landschap) is een gedetailleerd overzicht opgenomen van wenselijke acties (per thema en per dorp). Het gedetailleerde overzicht is als bijlage 1 opgenomen. Het betreft acties omtrent volgende thema's.</p>
1. Uitbouw van een samenhangend lokaal verkeerssysteem	

	2. Uitbouw van een samenhangend fietsnetwerk: recreatieve routes
	3. Uitbouw van een samenhangend fietsnetwerk: functionele fietsroutes buiten havengebied
	4. Uitbouw van een samenhangend fietsnetwerk: functionele fietsroutes binnen havengebied of voor woon-werkverkeer richting haven
	5. Versterken van het openbaar domein in de kernen
	6. Buffering van de kernen ten opzichte van het havengebied
	7. Bronmaatregelen ter beperking van de hinder afkomstig van havengebonden activiteiten
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ■ De Provincie West-Vlaanderen ziet het versterken van de woonfunctie in het dorp Zeebrugge (in het PRS West-Vlaanderen noch geselecteerd als woonkern, noch als (kust)hoofddorp) enkel mogelijk wanneer geen bijkomende juridische bestemming 'wonen' wordt gecreëerd. ■ De gemeente Knokke-Heist ondersteunt de maatregelen inzake de verbetering van de fietsinfrastructuur, meer bepaald de aanleg van een fietsverbinding ter hoogte van de Sasstraat en de aanleg van een fietsweg ter hoogte van de Van Nieuwenhuyssestraat. De gemeente vraagt de nodige aandacht voor de bereikbaarheid van deze straten voor de hulpdiensten. Als bijkomende optie stelt de gemeente de aanleg van een fietserstunnel voor onder de spoorweg aansluitend op de Moerstraat. Zo kunnen Saskul en de Baai van Heist veiliger ontsloten worden en verbonden met het bestaande fietsnetwerk. ■ AWZ is geen voorstander van de inrichting van een 'Saint-George's Day-wandeling' wanneer dit inhoudt dat de wandelroute verder richting zee wordt uitgebouwd. ■ Voor de bufferzone ter hoogte van Ramskapelle is de MBZ voorstander van de inrichting van een volumebuffer. ■ De MBZ pleit voor een interne zonering van het woongebied en vraagt te vermijden dat hindergevoelige activiteiten zouden ontwikkeld worden nabij het havengebied.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Vanuit het oogpunt van de discipline geluid werd in het plan-MER een indicatief voorstel uitgifte-maatregelen (geluidszonering) en van beheersmaatregelen aangegeven (zie kernbeslissing 11).</p> <p>Van belang is de vaststelling uit de beschrijving van de referentiesituatie in de discipline geluid. Op basis van de uitgevoerde geluidsmetingen kunnen we stellen dat momenteel te Lissewege, Dudzele en deels ook Ramskapelle de milieukwaliteitsnorm voor gebieden op minder dan 500 m van een industriegebied niet worden overschreden.</p> <p>In de woonkernen van Zwankendamme, Zeebrugge en aan de eerste woningen van Heist en in de Sasstraat te Ramskapelle wordt de milieukwaliteitsnorm voor zowel de dag- als de nachtperiode meestal overschreden. Niet alleen de huidige havenactiviteiten zijn daarvoor verantwoordelijk maar ook het wegverkeer.</p> <p>In de discipline geluid werden vervolgens de verbeteringsacties in het kader van de leefbaarheid van dorpen, stadswijken en badplaatsen geëvalueerd. Hieruit blijkt het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ algemeen kan men stellen dat een geluidsberm maar efficiënt kan werken indien de berm ofwel kort tegen de geluidsbron is aangelegd ofwel kort tegen de receptor. <p>Belangrijk is tevens te vermelden dat de geluidsberm of het geluidsscherm geluidsabsorberend moet zijn opdat er geen bijkomende reflecties zouden optreden. Een gronddam is uiteraard een goed geluidsabsorberend oppervlak;</p>

- een gronddam is echter iets minder efficiënt. In het algemeen kan men stellen dat de afschermen- de werking van een geluidsberm of gronddam van 4 m overeenkomt met een geluidsscherm van 3 m. Zoals reeds aangehaald speelt de afstand van de geluidsberm/scherm tot de geluidsbron een belangrijke rol. Hoe dichter de geluidsberm/scherm tot de geluidsbron kan geplaatst worden hoe beter. In eerste instantie gaat men ervan uit dat voor een geluidsscherm of berm die een dubbele van de afstand tot bron verder weg wordt geplaatst, één meter afscherming extra moet voorzien worden.
Ook kan men stellen dat de efficiëntie van het geluidsscherm sterk daalt op grote afstand achter het geluidsscherm;
- op meer dan 500 m is de geluidsafscherming in de praktijk meestal al gedaald tot 5 à 7 dB(A), terwijl dat op korte afstand (minder dan 50 m) nog 12 à 13 dB(A) kan opleveren;
- de hoogte en lengte van een geluidsberm of gronddam zal afhangen van locatie tot locatie en kan alleen maar voldoende gedimensioneerd worden indien de geluidsbronnen en knelgebieden ook voldoende gekend zijn. Voor wegverkeerslawaai zijn geluidsschermen van 3 m of grond- dammen van 4 m meestal voldoende om de geluidsimmissie op korte afstand achter het scherm te verbeteren. Dit geldt ook voor spoorweggeluid;
- de locaties voor gronddammen in het kader van het strategisch plan voor de haven van Zeebrug- ge, worden met voorliggende algemene methodiek geëvalueerd. De gronddammen die voorge- steld worden in Zwankendamme moeten echter minstens 5 m hoog zijn om enig effect op te leve- ren;
- het voorstel voor een gronddam tussen de AX en Dudzele (ten zuiden van de AX) werd eerder in dit plan-MER aangehaald als de meest efficiënte, vermits dan zowel de havenactiviteiten, het spoorweggeluid als het wegverkeersgeluid van AX kan gesaneerd worden. Deze gronddam zal minstens 4 à 5 m hoog moeten zijn om een voldoende geluidsafscherming te creëren;
- ook voor de andere receptorgebieden zal een geluidsberm alleen maar voldoende efficiënt zijn indien deze hoogte van de berm wordt gerespecteerd.

De discipline geluid stelt vast dat bij een eventuele volledige ingebruikname van de terreinen ten zuiden van het Verbindingsdok en langsheen het Boudewijnkanaal (als een mogelijke fasering van het strategisch haveninfrastructuurproject) als overslag- en opslagactiviteiten (aan de kades) een significante geluidsoverlast in de kernen Zwankendamme en Lissewege kan veroorzaken. Deze rand- voorwaarde moet meegenomen worden bij de nadere uitwerking van de inrichting van deze haven- gebieden en de toewijzing van activiteiten.

Vanuit de discipline mens (socio-organisatorische aspecten) wordt de uitwerking van een actie- en investeringsprogramma voor verbeteringsacties in de dorpen en stadswijken (buffering, versterken lokaal wegennet, ...) uiteraard als zeer positief geëvalueerd voor de bewoners van deze kernen. Zij zijn immers uitgewerkt om de ruimtelijke samenhang in de kernen, tussen de kernen on- derling en tussen de kernen en hun omgeving (open ruimte, haven, ...) te behouden en waar nodig versterken, de hinder afkomstig van de haven te beperken en de belevingswaarde voor de bewoners te optimaliseren. Door middel van landschappelijke ingrepen (buffervorming, lijnelementen, ...) wordt ook getracht een bepaalde grens te stellen aan het havengebied, wat het ruimtegebruik voor bewoning en ondersteunende functies (voorzieningen, ontsluiting, open ruimte, ...) veiligstelt. Per dorp, stadswijk/badplaats kunnen volgende concrete aanwijzingen meegenomen worden in de ver- dere uitwerking:

Zeebrugge

- Zoveel mogelijk beperken van de hinder (geluidshinder, luchtvervuiling en trillingen) door de aanleg van een (eventueel betreedbare) buffer voor de wijken ten opzichte van de NX, de Van- dammesluis, de voor- en achterhaven en door het nemen van bronmaatregelen binnen de Vla- rem-conflictzone wonen-bedrijvigheid van 500 meter. De spoorontsluiting van de Zweedse Kaai zal blijvend hinder opleveren, waarvoor naast bronmaatregelen en een gewijzigde bedrijfsvoering weinig milderende maatregelen voorhanden zijn. Monitoring van de reeds genomen verzachtende maatregelen moet aangeven of deze verder aangescherpt moeten worden. In de eerste plaats kunnen de overwegen geautomatiseerd worden. Op middellange termijn moet onderzocht worden of aan de Zweedse Kaai een alternatieve bestemming kan worden gegeven (die minder spoor- transport vraagt);

- beperken van de barrièrewerking tussen de verschillende delen van Zeebrugge. Dit kan onder meer door het behoud van de continuïteit van de Kustlaan voor lokaal autoverkeer, fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer, door de rechtstreekse aantakking van de NX op de N31 ter hoogte van de Transportzone en door het maximaal weren van doorgaand en havenverkeer op de Kustlaan via 'remmers' of 'poorten'. De ruimtelijke samenhang van Zeebrugge kan ook vergroten door de ruimtelijke relatie tussen de haven en bewoning te verbeteren (bijvoorbeeld door de herwaardering van de Saint-George's Day-wandeling en door een verbeterde fietstoegankelijkheid voor personen die in de haven werken);
- beperken van de ruimtelijke versnippering in de stationswijk (aandachtspunt bij aanleg tramtunnel);
- garanderen van de ruimtelijke samenhang tussen Zeebrugge en andere kernen in de omgeving door het behoud van een toegankelijk station in de stationswijk en van veilige lokale weg- en fietsverbindingen met Zwankendamme, Heist en Blankenberge. Deze lokale wegen dienen zoveel mogelijk losgekoppeld te worden van ontsluitingswegen voor de haven;
- garanderen van (minimaal) behoud en (waar nodig) versterking van de belevingswaarde in de verschillende buurten van Zeebrugge (vooral aandachtspunt in de stationswijk, zone aan de westzijde van Zeebrugge-dorp, ter hoogte van de Vandammesluis en bij de herinrichting van de Kustlaan);
- behoud, opwaardering en (indien mogelijk) versterking van de woonfunctie en ondersteunende functies in Zeebrugge. Dit is mogelijk door het herinrichtingsproject Kustlaan (zone aan de westzijde van Zeebrugge-dorp) en bij het eventueel vrijkomen van het militair domein grenzend aan de stationswijk.

Zwankendamme

Milderende maatregelen zijn:

- zoveel mogelijk beperken van de hinder (geluidshinder) afkomstig van de achterhaven door de verdere uitbouw van de lineaire groenbuffer [en volumebuffer](#) langs het Boudewijnkanaal en door de ontwikkeling van een nieuwe buffer ten opzichte van het havengebied ten noorden van Zwankendamme. Om de geluidshinder van het nieuwe vormingsstation te milderen, zal ook een nieuwe massieve groenbuffer (talud met opgaande beplanting) noodzakelijk zijn ten westen van het dorp (zie gegevens geluid). Voorts zijn bronmaatregelen nodig binnen de VLAREM-conflictzone wonen-bedrijvigheid van 500 meter. Hierbinnen valt onder meer ook het geplande vormingsstation en de te herstructureren Carcoke-site;
- garanderen van de functionele ruimtelijke samenhang tussen Zwankendamme en andere kernen in de omgeving (behoud en verder uitbouwen van veilige lokale weg- en fietsverbindingen naar Lissewege, Zeebrugge, Dudzele en de haven);
- de noodzakelijke geluidsbuffers ten oosten, noorden en westen van Zwankendamme zullen het dorp afschermen van de visuele en geluidshinder van de haven en het vormingsstation. Daarnaast zullen ze ook een visuele insluiting van het dorp met zich meebrengen. Weidse zichten zullen enkel in zuidelijke richting mogelijk zijn. De belevingswaarde voor de bewoners zal hierdoor significant afnemen. Daarom zullen de buffers een hoge beeldkwaliteit moeten hebben en waar mogelijk dienen de zichten open te blijven. Zo kan de buffer langs het Boudewijnkanaal open gehouden worden ter hoogte van het Verbindingsdok. Zo blijft de band met het water vanuit het dorp behouden (zicht op zeeschepen).

Lissewege

De hinder afkomstig van de N31 zal aanzienlijk verminderen indien de weg in een sleuf zal worden gelegd. Bovendien bestaat de mogelijkheid tot pleinvorming als een deel van de sleuf wordt overdekt.

Voorlopig ondervindt Lissewege weinig rechtstreekse hinder van de achterhaven. De huidige buffer langs het Boudewijnkanaal volstaat om de visuele en eventuele geluidshinder voldoende te beperken. Indien op lange termijn de activiteiten toch dichter richting Lissewege opschuiven (faseringsprogramma), kan worden geopteerd om de buffer verder te ontwikkelen. Voorts zal de nieuwe spoorbundel die ten noorden van Lissewege zal worden uitgebouwd, visueel en auditief moeten gebufferd worden. Voorstel is een massief groenbuffer (talud met opgaande beplanting). Voor de huidige geluids- en trillingenhinder afkomstig van de spoorlijn moeten milderende maatregelen gezocht worden (geluidsschermen, geluidsisolatiepremies, bronmaatregelen). De risico's op hinder nemen eventueel betekenisvol toe bij een verdere ontwikkeling van het strategisch haveninfrastructuurproject ter hoogte van Lissewege, weliswaar aan de overzijde van het kanaal.

Dudzele

Voor de kruising van de AX met het Boudewijnkanaal worden drie alternatieven afgewogen: een tunnel, een brug met 15 meter vrije doorvaarthoogte en een brug met 40 meter vrije doorvaarthoogte. Een tunnel zal uiteraard het minste geluidshinder opleveren, zeker wanneer de weg verder in de sleuf zou liggen. Daarnaast zal de geluidshinder van de spoorweg en de zuidelijke havenrandweg aanwezig blijven (naast de mogelijke effecten op de belevingswaarde voor Dudzele), waardoor de milderende werking van de tunnel gerelativeerd moet worden. Bovendien kan een brug een nieuw positief element in het landschap betekenen, op voorwaarde dat aandacht wordt besteed aan de vormgeving van deze constructie. Bovendien kan het een aanzet zijn om aantrekkelijke (imagorijke) bedrijfsgebouwen en kantoren te ontwikkelen in het zuidelijk deel van de achterhaven (zichtlocatie langs internationale weg). Omwille van de geluidshinder is een brug met 15 meter vrije doorvaart hoogte te verkiezen boven een hogere brug.

Ramskapelle

Om de visuele hinder voor het dorp te milderen wordt een talud met struikvegetatie voorgesteld tussen de spoorlijn en de bomenrijen langs het Schipdonkkanaal. Verder onderzoek moet uitmaken in hoeverre een eventuele verbreding van het Schipdonkkanaal de mogelijkheid van deze bijkomende buffering hypothekeert.

Heist

Bij het beoordelen van de alternatieven voor de verbeterde verbinding tussen de oostelijke havenrandweg en de oostelijke strekdam wordt het voorkeursalternatief vanuit het perspectief van ruimtegebruik als te verkiezen onderschreven. Met dit alternatief wordt immers de aansnijding van de nabijgelegen natuurwaarden vermeden. Ook zal dit alternatief (verbinding op berm tussen kanalen of overwelfd kanaal en via Minerva-plein) minder geluidshinder met zich meebrengen dan het alternatief dat het spoortraject volgt (afstand ten opzichte van het zuiden van Heist en de camping). Indien toch voor het tweede alternatief wordt gekozen (enkel te verdedigen omwille van de kostprijs), moet de weg gebundeld worden met de huidige spoorlijn naar Heist en kan het niet de bedoeling zijn de huidige groenbuffer tussen Heist en de haven teniet te doen. Tenslotte mag het schrappen van de Gustave Van Nieuwenhuysestraat geen bijkomend verkeer met zich meebrengen in de woonkern van Heist (N300). Verder mobiliteitsonderzoek is hiervoor aangewezen.

De lokale verbindingsfunctie met Zeebrugge valt ter hoogte van de zeesluis (grens met Zeebrugge) over een beperkt deel samen met de ontsluiting voor economisch verkeer. Hier zijn dan ook extra beveiligende maatregelen nodig voor zwakke weggebruikers.

Om de visuele hinder voor de bewoners van de dijk te minimaliseren, is in de Baai van Heist een smalle duingordel aangewezen. Deze dient opgebouwd te worden tegen de oostelijke strekdam. De duinen moeten het zicht ontnemen op enkele storende (lage) elementen (afrastering, geparkeerde vrachtwagens, ...) terwijl interessante zichten (vrachtschepen, LNG-terminal) boven de duinen uit bewaard zullen blijven.

<p>Het RVR beveelt aan om bij het ontwerp en inrichting van volumebuffers tussen de dorpen en trajecten van gevaarlijke transporten deze buffers na te streven die eveneens een gunstig effect hebben op de 'risico's van depots' en 'transportrisico's'. Het RVR beveelt voor type-afstandsregels aan om de ruimtelijke scheiding tussen een nieuw Seveso-bedrijf en woonzones/kwetsbare locaties te realiseren. Aanbevolen wordt deze voorwaarden tot ruimtelijke scheiding ook in acht te nemen bij het (eventueel) voorzien van nieuwe woonzones ten opzichte van reeds bestaande Seveso-bedrijven in de haven.</p> <p>Het RVR op strategisch planniveau wijst op basis van deze principes en tentatief delen van de zuidelijke Achterhaven aan waar locaties kunnen in aanmerking komen voor de eventuele inplanting van Seveso-bedrijven (gelet op de voldoende afstand ten opzichte van de kwetsbare functies buiten de haven).</p> <p>Tevens wordt aanbevolen om het transport van gevaarlijke goederen (spoor en weg) te beperken ter hoogte van de woonzones van Zeebrugge en Heist, vooral tijdens het toeristisch seizoen (omwille van de hoge bevolkingstoename).</p> <p>Globaal geldt dat de woonzones van Lissewege en Zeebrugge, en deze waar de bebouwing van de Brugse woonzones op minder dan 200 meter van de belangrijke transportassen zijn gesitueerd, als aandachtspunten moeten beschouwd worden met betrekking tot groepsrisico's.</p>
--

	Kernbeslissing 7 Zichtbare en gastvrije haven
Project	Opstellen van een actieplan ten aanzien van het toeristisch product van de zeehaven, rekening houdend met de beperkingen terzake op economisch en veiligheidsvlak.
Kader	Aansluitend aan de acties van diverse besturen (zoals het project van de oude vismijn) en de commerciële activiteiten binnen het zeehavengebied met een toeristische functie (aanleggen van cruiseschepen) kan gezocht worden naar bijkomende acties die de toeristische rol van het gebied specificeren en/of ondersteunen.
Uitvoering	De MBZ, Stad Brugge en het Provinciebestuur ondernemen acties op het domein van hun bevoegdheden.
Aandachtspunten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De aspecten betreffende wandelingen en kijkplaatsen in en rond de zeehaven zoals vermeld in het onderzoek betreffende de leefbaarheid (zie Zeebrugge). ▪ De afspraken omtrent het gebruik van het Prins Albertdok ten behoeve van de recreatieve vaartuigen.
Te nemen beslissing	De afbakening van het zeehavengebied ter hoogte van het Prins Albertdok en de oude vismijnsite.
Elementen van discussie	De mogelijkheden voor het aanmeren en lossen van professionele vissersboten (een beperkt aantal dagvissers) in het Prins Albertdok.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	

	Kernbeslissing 8 Verbeteren van de beeldkwaliteit en het imago van de haven
Project	Uitwerking van een landschapsbouwplan voor de landschappelijke inpassing van de haven en de verbetering van de beeldkwaliteit.
Kader	<p>Voor de gewenste landschappelijke ontwikkeling en beeldkwaliteit van de zeehaven en omgeving worden op basis van het landschapsonderzoek volgende uitgangspunten en principes ontwikkeld, deze werden mede onderbouwd vanuit het onderzoek naar de leefbaarheid van de kernen. In de haven van Brugge-Zeebrugge en omgeving wordt een duurzaam landschap nagestreefd. Dit is een landschap met een hoge beeldwaarde en bruikbaarheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoge beeldwaarde Het landschap moet een hoge beeldwaarde bezitten. Een hoge beeldwaarde ondersteunt het imago van de haven en levert een aantrekkelijke omgeving voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. Een aantrekkelijk landschap ondersteunt tevens de woonfunctie (aangename woonomgeving) en heeft een toeristisch-recreatieve betekenis. Met een landschap met een hoge beeldwaarde wordt ook een leesbaar landschap bedoeld. Een leesbaar landschap betekent onder andere een landschap met een leesbare verkeersinfrastructuur. ▪ Hoge bruikbaarheid Het landschap moet bruikbaar zijn. De landschappelijke inrichting houdt rekening met de rol die aan het gebied gegeven wordt. Er wordt rekening gehouden met het verschil in inrichtingseisen van verschillende functies. De zeehavenfunctie stelt andere inrichtingseisen dan bijvoorbeeld de woonfunctie of de ecologische functie. Er moet rekening gehouden worden met deze verschillen aan inrichtingseisen wil men het duurzaam karakter van de oplossing niet in het gedrang brengen. Landschapsbouw speelt een belangrijke rol in het nastreven van een goed nabuurschap tussen de haven en haar omgeving, vooral in functie van de effectieve buffering van hinderelementen (vooral visueel maar ook naar lichtvervuiling, akoestische hinder). <p>Volgende concepten zijn richtinggevend voor de uitwerking van het landschap van de zeehaven en omgeving:</p>

Kader	<ul style="list-style-type: none"> ■ Casco-concept als benaderingswijze Voor het landschapsconcept wordt gebruikgemaakt van het casco-concept als benaderingswijze. Deze houdt rekening in het verschil in proceskarakteristiek (hoogdynamische en laagdynamische functies) en het verschil in inrichtingseisen van verschillende functies. De oplossingsrichting (vanuit landschappelijk oogpunt) van het casco-concept bestaat in: <ul style="list-style-type: none"> □ de ruimtelijke ontkoppeling van functies die elkaar belemmeren qua proceskarakteristiek; □ de bundeling van functies met gelijkaardige proceskarakteristiek; □ het inbouwen van de nodige flexibiliteit voor hoogdynamische functies; □ zoeken naar zoveel mogelijk samenhang tussen functies die gebaat zijn met een lage ruimtelijke dynamiek. Naargelang de hoofdfunctie die aan een gebied gegeven wordt, worden verschillende types landschappen onderscheiden: woonlandschappen, werklandschappen, verkeerslandschappen en open-ruimtelandschappen. Voor elk type-landschap kan een landschappelijk raamwerk aangegeven worden. ■ Concept op macroniveau De landschappelijke inpassing van de haven op macroniveau wordt nagestreefd door de ontwikkeling van infrastructuurassen als forse groenstructuren die het polderlandschap compartimenteren. In dit concept schermen groenstructuren vanuit de open ruimte het grootste deel van de havenactiviteiten af. Enkel de bakens steken er bovenuit of worden in vista's zichtbaar gemaakt. 	
Uitvoering	Stad Brugge, Provinciebestuur, Vlaams Gewest en MBZ	Voor acties betreffende hun bevoegdheden.
	<p>In het deelrapport landschap zijn inrichtingsprincipes aangegeven per type-landschap. Ze worden aangegeven voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ het landschappelijk raamwerk (woonlandschappen, werklandschappen, infrastructuurlandschappen en open-ruimtelandschappen); ■ randen van landschappen of overgangszones tussen verschillende functies (tussen woonlandschappen en werklandschappen, tussen werklandschappen en open-ruimtelandschappen, en tussen werklandschappen en infrastructuurlandschappen); ■ strategische locaties of bijzondere plekken: locaties die een belangrijke rol spelen in de landschapsbeleving (pleinen, imagorijke bedrijfsgebouwen, bakens en infrastructuurknopen). <p>Alle richtinggevende uitspraken werden samengebracht in een landschapsstructuurschets. Het geheel vormt een kader om de verdere ontwikkeling van de zeehaven en omgeving vanuit een landschappelijke invalshoek bij te sturen en aan te vullen. Voor verschillende landschappen en deelgebieden werd een programma van acties uitgewerkt waarin deze principes kunnen toegepast worden. Dit programma is aangegeven in de nota voorbeelduitwerkingen landschap en leefbaarheid. Samen met de bevindingen van het leefbaarheidsonderzoek en het onderzoek inzake ontsluiting werden deze principes toegepast in een reeks voorbeelduitwerkingen. Deze acties zijn afgewogen programma's die verder kunnen uitgewerkt worden in specifieke inrichtingsplannen en waarvoor vervolgens uitvoeringsbestekken kunnen opgemaakt worden.</p>	

Aandachtspunt	De MBZ is van mening dat tot op vandaag er nog geen actief onderzoek werd verricht naar de mogelijkheden voor een project tot creatie van een nieuw landschap in het kader van mogelijke grondberging op land. De MBZ vraagt deze mogelijkheden eventueel in de toekomst nader te onderzoeken en toe te passen.
Te nemen beslissing	Er wordt een programma met (voorbeeld) acties uitgevoerd, onder meer in samenhang met de verbetering van de leefbaarheid en in samenhang met de verdere ontwikkeling met haven terreinen.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>De opmaak van een landschapsbouw voor de verbetering van de beeldkwaliteit en het imago van de haven wordt door de discipline landschap als zeer positief geëvalueerd. Bij de opmaak van dergelijk landschapsbouwplan dient voldoende aandacht uit te gaan naar de historiek van het gebied. Hierbij moet de waarde van de aanwezige landschapsrelicten correct worden ingeschat.</p> <p>De voorgestelde acties inzake landschapsbouw kunnen grotendeels onderschreven worden. Bij de voorgestelde acties wordt veel gebruikgemaakt van laanbeplanting en buffers. Met deze concepten dient met de nodige omzichtigheid te worden omgegaan. In het landschapsbouwplan dient vooraf een goede afweging (al dan niet met simulatie) te gebeuren ten aanzien van buffering. Niet alle havenactiviteiten en/of infrastructuur dienen gebufferd te worden. Ook in de haven dient voldoende aandacht besteed te worden aan de beeldwaarde. Goed ontworpen kunstwerken kunnen immers als baken in het landschap fungeren. De beeldwaarde van een havenlandschap kan eveneens enige aantrekkingskracht uitoefenen op bewoners en recreanten. Enkele 'verhoogde zichtpunten' (op dijken) voor recreanten en bewoners kan deze landschapsbeleving versterken (zoals bijvoorbeeld ter hoogte van Glaverbel-Zwankendamme, zie nota voorbeelduitwerking landschap en leefbaarheid (WES, 2003)).</p> <p>De discipline bodem evalueerde het uitvoerings- en opvolgingsprogramma baggerspecie en grondoverschotten.</p> <p>Essentieel hierbij is terug de grondbalans. Verschillende projecten binnen de haven dienen zoveel mogelijk op elkaar afgestemd te worden zodat de grondbalans in evenwicht is. De baggerspecie kan bijvoorbeeld benut worden bij de ophoging van terreinen of bij de aanleg van een volumebuffer.</p> <p>Op basis van de in de discipline bodem ingeschatte verhoudingen in de grondbalans zou men kunnen besluiten dat de grondbehoefte de grondproductie in sterke mate zal overtreffen. Houdt men daarentegen rekening met het ontwikkelingsscenario dan helt de grondbalans eerder over in de andere richting. De onderhoudsbaggerwerken in de voorhaven vormen immers een belangrijke en continue bron van gronden. De uitbreiding van het zuidelijk insteeddok (fasen 1 en 2) impliceert ook een zeer omvangrijk volume aan uitgravingen. Grondverzet is bijgevolg, rekening houdend met het ontwikkelingsscenario, een belangrijk aandachtspunt.</p> <p>Daarnaast is het kwalitatieve aspect van belang. De kwaliteit van de uitgegraven grond moet gecontroleerd worden conform de wetgeving (VLAREBO of VLAREA al naargelang het gaat om specie of uitgegraven grond). Er moet over gewaakt worden dat er geen verontreinigde grond wordt uitgespreid. Ook is het belangrijk voor ogen te houden dat de baggerspecie uit zilte milieus een verhoogde concentratie aan zouten bevat, wat (tijdelijk) een impact kan hebben op de groeiomstandigheden voor vegetatie.</p> <p>De discipline grondwater evalueert ophoging over grote oppervlakte in het kader van een landschapsplan als niet wenselijk, gezien dit het gehele watersysteem verstoort.</p> <p>Ook vanuit de discipline oppervlaktewater is ophoging over grote oppervlakte in het kader van een landschapsplan niet wenselijk, gezien dit het gehele watersysteem verstoort. Bestaande waterlopen worden gedempt en meestal niet vervangen door nieuwe waterlopen. Hierdoor neemt de afvoer capaciteit af en verdwijnen mogelijk waterlopen met een goede structuurkwaliteit.</p> <p>Indien er bermen/dijken worden aangelegd, dan zal het water op de helling minder infiltreren en dus meer afstromen. Aan de voet van de berm/dijk moet daarom een gracht voorzien worden die het afstromende water opvangt. Het opgevangen water dient zoveel mogelijk ter plekke te infiltreren.</p>

	Kernbeslissing 9 Rol van het havenbestuur ten aanzien van de lokale besturen en bewoners
Project	De MBZ ondersteunt een lokaal overlegorgaan en installeert een meldpunt voor opmerkingen en klachten. Het project kan verruimd worden door meer permanente communicatielijnen en overlegstructuren (bijvoorbeeld de ondersteuning van bewonersgroepen).
Aandachtspunt	Opstarten van een werkgroep communicatie.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	

	Kernbeslissing 10 Omgaan met de onderhouds- en uitdiepingsbaggerspecie en grondoverschotten bij haveninfrastructuurwerken
Project	De werkgroep heeft een voorstel van uitvoerings- en opvolgingsprogramma (op korte en (middel)lange termijn) voor het omgaan met onderhouds- en uitdiepingsbaggerspecie en grondoverschotten tijdens de planperiode van het strategisch plan. De beheerders (AWZ en MBZ) zijn gezamenlijk, naargelang hun bevoegdheden, verantwoordelijk voor de uitvoering en opvolging.
Kader	<p>In het deelonderzoek "onderhouds- en uitdiepingsbaggerspecie en grondoverschotten bij haveninfrastructuurwerken" zijn de mogelijkheden voor de berging en verwerking van onderhoudsbaggerspecie en grondoverschotten verkend en vergeleken met de vraag. De mogelijkheden bieden op korte en de (middel)lange termijn de nodige perspectieven voor de oplossing van deze problematiek. Ten behoeve van de concrete uitvoering kan het strategisch plan volgende elementen benadrukken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de uitvoering van het programmaonderhoudsbaggeren en verdiepingsprogramma is vrij goed gekend en aangegeven. Het programma kan door de uitvoerders en verantwoordelijken (MBZ en AWZ) gesitueerd worden binnen de vigerende regelgeving (Vlaams, Federaal en Europees). Er zijn geen aanwijzingen dat zich hieromtrent tijdens de planperiode fundamentele problemen kunnen voordoen; ■ het programma inzake de grondoverschotten bij haveninfrastructuurwerken is aan de vraagzijde vrij goed gekend naar omvang, kwaliteit en fasering. De onzekerheid naar de uitvoering (-stermijn) neemt evenwel toe bij het strategisch haveninfrastructuurproject. De mogelijkheden voor de verwerking en/of deponie van deze grondoverschotten (de aanbodzijde) zijn in het deelonderzoek in beeld gebracht en bieden voldoende mogelijkheden om gefaseerd deze specifieke grondbalans in de zeehaven in evenwicht te houden, mits aan volgende principes voldoende aandacht wordt geboden: <ul style="list-style-type: none"> □ fasering: kortetermijn- en langetermijnoplossingen worden duidelijk van elkaar onderscheiden. De kortetermijnprojecten kunnen vrij direct opgenomen worden. De langetermijnprojecten vergen grondige voorbereidingen, □ recyclage: de toepassing van de grondoverschotten in de bouwsector wordt actief nagestreefd (vermarkten); □ werk met werk: de actieve toepassing in verschillende havenprojecten in de ruime zin van het woord (haveninfrastructuurwerken zoals ophogingen, natuurcompensatiewerken zoals het sternschiereiland, landschapsbouw en buffering van de dorpen, zandoverschot bij de aanleg van de vierde LNG-opslagtank kan gedeponeed worden bij het sternschiereiland).

Uitvoering	<p>De verschillende uitvoerders van (haven-) (lijn-)infrastructuurwerken en flankerende infrastructuren (buffers en landschapsbouw) maken afspraken over de aanwending van de grondoverschotten.</p> <p>Op korte termijn wordt werk gemaakt van volgende projecten zodat de uitbouw van het zuidelijk insteekdok onverwijld kan verder gezet worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ogenblikkelijk starten met het vermarkten van de grondoverschotten; ▪ rechtstreekse aanwending van grondoverschotten bij werken inzake landschapsbouw, buffering en infrastructuurwerken. Dit betekent dat de grondoverschotten die vrij komen uit de eerstkomende fases van het zuidelijk insteekdok op de zeer korte in de onmiddellijke nabijheid kunnen aangewend worden voor de verdere ophoging van haventerreinen ter hoogte van het zuidelijk insteekdok, bufferingswerken tegenover Ramskapelle, de aanleg van een volumebuffer ter hoogte van de Dudzeelse polder (zijde achterhaven) en de aanleg van de AX (ophoging in afwachting van de aanleg van de weg); ▪ rechtstreekse of onrechtstreekse aanwending van grondoverschotten door ophoging in overhoogte van de terreinen ten westen van de Pelikaan. Nader onderzoek (door NMBS en MBZ) zal uitwijzen of hier in overhoogte kan gebleven worden. Tijdelijke deponie is mogelijk in functie van het vermarkten van deze grondoverschotten; ▪ starten met een uitbreiding van het sternenschiereiland in de oostelijke voorhaven. Het sternenschiereiland is in dit opzicht een opportuniteit voor de aanwending van grondoverschotten (verder onderzoek naar de technische haalbaarheid door AWZ). <p>Op middellange termijn wordt werk gemaakt van volgende projecten (eventueel ten behoeve van de verdere uitbouw van het zuidelijk insteekdok als bovenstaande oplossingen in hun totaliteit onvoldoende zijn en/of ten behoeve van de eerste fases van het strategisch haveninfrastructuurproject wanneer dit nodig is):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ aanwending van grondoverschotten bij andere landschapsbouw en bufferingswerken rond het zeehavengebied; ▪ definitieve aanwending van grondoverschotten in overhoogte in de achterhaven; ▪ verdere uitbreiding van het sternenschiereiland wanneer dit technisch mogelijk is en geen hypothec legt op de economische aanwendingsmogelijkheden van dit gebied op de langere termijn. <p>Op lange termijn wordt werk gemaakt van volgende projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ onderzoek naar de aanwending op de langere termijn van gronddeponie in zee in functie van het beschermend eiland voor het munitiedepot 'paardenmarkt' (dit onderzoek kan nu reeds opstarten); ▪ ophoging van de Dudzeelse polder wanneer beslist wordt tot aanleg van het strategisch haveninfrastructuurproject over de volledige diepte van de achterhaven.
------------	---

Aandachts- punten	<ul style="list-style-type: none"> ■ In het deelonderzoek landschapsbouw en leefbaarheid zijn minimale omvang en aanpak aangegeven voor de bufferelementen. Minimaal duidt dit op de noodzakelijke omvang die ingeschat wordt om effectief te bufferen. Soms is de omvang ook ingegeven door beperkende ruimtelijke randvoorwaarden. De uitwerking van het definitieve ontwerp van deze buffers en de voorbereiding van de realisatie zal toelaten te onderzoeken in welke mate hier een meer maximale aanpak van grondoverschotten kan nagestreefd worden zonder afbreuk te doen aan de leefbaarheidsaspecten en de gewenste landschappelijke opbouw van de omgeving. ■ Bij de uitbreiding van het sternenschiereiland moet er aandacht zijn voor de eventuele nadelige gevolgen op het plaatselijk golfpatroon en de scheepvaart in de invaargeul. Tevens is het mogelijk dat de zandspecie bij uitbreiding van het sternenschiereiland systematisch naar de vaargeul toestroomt zodat een keerconstructie moet aangelegd worden. Deze mogelijke gevolgen moeten verkend worden. Met AWZ is afgesproken dat deze aspecten onderzocht worden op hun technische haalbaarheid (ook in functie van de latere aanpak van het gebied als havengebied). ■ De MBZ vraagt om aandacht voor de financiering van een mogelijke uitbreiding van het sterneneiland. ■ De MBZ vraagt om bij de aanpak van volumebuffers en bij de aanpak van de AX de meest maximale aanpak van grondoverschot toe te passen. Bij vermarkten van grondspecie dient men naar aard en kwaliteit, als naar volume er steeds rekening mee te houden dat er geen tekort aan specie zou ontstaan als men de gehele haven toch zou aanleggen zoals oorspronkelijk voorzien. Zoniet zou men anders zand moeten invoeren. ■ Met de NMBS en de MBZ moet verder overlegd worden in welke mate de terreinen tussen de 'spoorbundel Pelikaan' en de Dudzeelse polder niet (gedeeltelijk) in een permanente overhoogte kunnen gebracht worden. De spoorontsluiting van deze terreinen is hierbij een afwegingselement. Hierbij merkt AWZ op dat bij de buffers ter hoogte van de AX: men minstens de ruimte moet vrijhouden die MBZ voorziet voor een eventuele binnenvaartverbinding tussen de afleidingsvaart en de dokken.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Het ophogen van terreinen bij de berging van grondoverschotten moet volgens de discipline grondwater oordeelkundig gebeuren, rekening houdende met de effecten op het grondwater (cf 'watertoets').</p> <p>De discipline bodem raadt aan om bij de planning van het grondverzet er telkens naar te streven dat de grondbalans op elk moment zo goed mogelijk in evenwicht is. Timing is van groot belang.</p>

	Kernbeslissing 11 Milieuveilige en milieuhygiënische haven	
Project	Aangeven van maatregelen om de milieuveiligheid en milieuhygiëne te vergroten. Opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau.	
Kader	<p>Probleempunten en maatregelen worden aangegeven om de milieuveiligheid en de milieuhygiëne te verhogen. Volgende elementen worden meegenomen ten aanzien van het milieuvergunningenbeleid voor exploitaties in de haven en het uitwerken van verbeteringsacties:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ analyse van de probleemstelling en voorgestelde oplossingen in het kader van het onderzoek 'Inpasbaarheid van de Haven van Zeebrugge' (Provinciebestuur West-Vlaanderen); ■ hinderanalyse in het kader van leefbaarheidsonderzoek en voorstellen inzake de VLAREM-afstandsregels ten aanzien van woningen (interne milieuzonering van de haven) (zie nota leefbaarheidsonderzoek); ■ het vermijden van nieuwe hindergevoelige activiteiten in de nabijheid van de haven die later bijkomende voorwaarden kunnen opleggen aan havenactiviteiten; ■ milieuvergunning voor de haven, toegekend door de bestendige deputatie op 19 december 2002. 	
Uitvoering	Opdrachthouders Werkgroep MBZ en bedrijven	Een ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau is opgemaakt en conform verklaard door de cel veiligheidsrapportage. Afspraken over de uitvoering van maatregelen om de milieubelasting verder te verminderen.
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR	<p>Het RVR op strategisch planniveau bevat mitigerende maatregelen (zie acties in supra).</p> <p>Het plan-MER bevat in de uitwerking van de discipline geluid duidelijke aanwijzingen voor de inrichting van de haventerreinen. Voorgesteld wordt een vorm van milieuzonering toe te passen. Concreet raden we aan dit verder uit te werken in een beheersplan door het havenbedrijf (deze kunnen uitgewerkt worden al dan niet in koppeling met het project-MER voor de achterhaven). Ze functioneren als toetskader voor de uitgifte van concessie, stedenbouwkundige vergunningen en milieuvergunningen.</p> <p>Gelet op de nodige afstemming tussen de taken van de gebiedsbeheerder (havengebied) en de vergunningverlenende overheid raden we aan hieromtrent procedures en overlegvormen af te spreken zodat de 'beheersplannen' gemeenschappelijk gedragen worden en doorwerken.</p> <p>Hierbij worden bij voorkeur volgende principes toegepast:</p> <p>Bedrijven die zich wensen te vestigen in het havengebied, dienen dan op voorhand aan te geven wat het te verwachten akoestische geluidsvermogeniveau zal zijn van hun activiteiten. Bovendien kan aan de hand van de activiteiten een kental geformuleerd worden waarmee dan een toewijzing in een bepaalde zone kan plaatsvinden. Het grote voordeel van deze methode is dat er economisch verantwoord wordt omgegaan met de toewijzing van bedrijven op een in te vullen industrieterrein. Omdat vooraf al een vastlegging (zonering op basis van geluidsvermogeniveau per m²) is gebeurd, kan met deze methode de toewijzing van een bedrijf eenvoudig en economisch verantwoord gebeuren. Eigenlijk kan je stellen dat de geluidsruimte van het industrieterrein zonegewijs is gereserveerd (uitgiftebeleid).</p> <p>De methode van milieuzonering voor geluid is een dynamisch gegeven. Een nieuw bedrijf past nooit exact in de indeling van kentallen. Bijgevolg kan (en dient) telkens er een nieuw bedrijf zich vestigt, een herberekening gemaakt worden van de nog in te vullen ruimte.</p> <p>Inzake het beheer en de opvolging van de milieuzonering wordt hier gedacht aan een soort kadaster, eventueel een computermodel waar de input van de geluidsgegevens wordt ingegeven en cumulatief bijgehouden en dit op een dynamische wijze. Dit instrument van beheer en opvolging zal door het havenbedrijf (als gebiedsbeheerder en goede huisvader) of door de overheid dienen uitgewerkt te worden (mensen en middelen ter beschikking stellen).</p> <p>Het is cruciaal dat een vorm van monitoring (beheer en opvolging) wordt opgesteld waar de invulling van het terrein wordt bijgehouden. Dit beheer van het havengebied moet op een actieve en dynamische</p>	

	<p>sche manier plaatsvinden. Een potentiële investeerder dient dan in te schatten wat de akoestische impact van zijn project zal zijn (omvang en bronvermogen van het project). Het is bovendien steeds vereist dat de bedrijven volgens het principe van best beschikbare techniek hun activiteiten uitvoeren (conform VLAREM II).</p> <p>Het is aangewezen dat het havenbedrijf in afspraak met de vergunningverlenende overheden een soort 'procedurehandboek' opstellen. Doel van deze maatregel is een draaiboek te maken waarin de procedures worden beschreven die moeten gevolgd worden voor, tijdens en zelfs na het uitvoeren van projecten binnen het havengebied. Dit draaiboek kan enerzijds een overzicht geven van de relevante wetgevingen, maar moet anderzijds vooral een praktische leidraad zijn bij de uitgifte en vergunningstracé voor de projecten.</p> <p>De discipline oppervlaktewater raadt aan dat verontreiniging van het oppervlaktewater ten allen tijde dient voorkomen te worden. Lozingen van verontreinigd water op het oppervlaktewater zijn niet aanvaardbaar. Water afstromend van verharde oppervlakken waarop veel verkeersbewegingen plaatsvinden, dient gezuiverd te worden door een koolwaterstofafscheider vooraleer het in het oppervlaktewater terechtkomt.</p>
--	--

Kernbeslissing 12			
Sociaalveilige haven			
Project	Aangeven van maatregelen om de sociale veiligheid (tegengaan van mensenhandel en illegalen-transport) en de bescherming tegen terroristische activiteiten te vergroten.		
Uitvoering	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%;">MBZ, lokale en federale politie</td> <td>Uitwerken van de nodige maatregelen binnen hun opdracht en bevoegdheden. Melding van interferentie met andere (mogelijke) keuzes in het kader van het strategisch plan.</td> </tr> </table>	MBZ, lokale en federale politie	Uitwerken van de nodige maatregelen binnen hun opdracht en bevoegdheden. Melding van interferentie met andere (mogelijke) keuzes in het kader van het strategisch plan.
MBZ, lokale en federale politie	Uitwerken van de nodige maatregelen binnen hun opdracht en bevoegdheden. Melding van interferentie met andere (mogelijke) keuzes in het kader van het strategisch plan.		
Aanwijzingen uit plan-MER, passende beoordeling en RVR			

WES



Baron Ruzettelaan 33
B-8310 ASSEBROEK-BRUGGE
tel. + 32 50 36 71 36
fax + 32 50 36 31 86
www.wes.be
info@wes.be