



OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ DE
RAADPLEGING VAN DE
PROJECTONDERZOEKSNOTA

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

VERSIE 2.0 – 10 NOVEMBER 2020



Dossiergegevens

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

Contactpersoon en correspondentieadres

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



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
2	RAADPLEGING.....	5
2.1	VERLOOP.....	5
2.2	INFORMATIEVERGADERINGEN	5
2.3	OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN	6
2.3.1	Adviezen	6
2.3.2	Inspraakreacties.....	7
2.4	AARD VAN EN OMGAAN MET INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN	8
2.4.1	Algemeen.....	9
2.4.2	Alternatieven	9
1.	Keuze locatie Visart	9
2.	Redelijkheid van de alternatieven	9
3.	Voortschrijdend inzicht	9
2.4.3	Ontwikkelingsscenario's	9
2.4.4	Projectonderdelen	10
2.4.5	Milieudisciplines	10
2.4.6	Mobiliteit	10
2.4.7	Energie	11
2.4.8	Nautische aspecten	11
2.4.9	MKBA	11
2.4.10	Flankerende maatregelen (leefbaarheid).....	11
2.4.11	Onteigenen – herlokalisatie (bewoners en bedrijven)	12
2.4.12	Procedure / proces	12



2.4.13	Participatie en communicatie.....	13
2.4.14	Tekstuele aanpassingen.....	13
2.4.15	Overzicht.....	13
3	Bijlagen	14



1 INLEIDING

In uitvoering van het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest een projectonderzoeksnota opgemaakt voor het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'. Dit document werd gefinaliseerd na een laatste bespreking op de taskforce van 20 mei 2020. Naast de formele adviesvraag aan de adviesinstanties is er ook voor geopteerd de projectonderzoeksnota voor te leggen aan het grote publiek. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het document die daaruit desgevallend voortvloeien.

2 RAADPLEGING

2.1 VERLOOP

Tussen 8 juni en 10 juli 2020 kon iedereen inspraak geven op de eerste versie van de projectonderzoeksnota. Adviesraden konden nog tot en met 17 juli hun adviezen doorgeven. De aangeschreven instanties zijn opgenomen in tabel 1.

Het publiek heeft de eerste versie van de projectonderzoeksnota op volgende manieren kunnen raadplegen:

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

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

2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN

Er werd omwille van de corona maatregelen geen publieke infomarkt gehouden. Er is een online toelichting gegeven op het actorenoverleg van 18 juni 2020.

Naar aanleiding van enkele reacties gedurende de periode van inspraak is een toelichting gegeven aan de actiegroep ZOD op 24 juni 2020 en aan een groep bezorgde eigenaars van de Stationswijk op 1 juli 2020.

Op 8 juli 2020 is een toelichting gegeven aan de GECORO van de stad Brugge.

Bij de aankondiging van en gedurende de raadpleging is eveneens een infokrantje verdeeld in Zeebrugge. Ook zijn infozuilen geplaatst met informatie over de projectonderzoeksnota voor het stationsgebouw Zeebrugge-Dorp en op het marktplein van Zeebrugge.



2.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

De ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierna opgelijst.

2.3.1 Adviezen

Overzicht van de aangeschreven adviesinstanties:

Tabel 1: Overzicht adviesinstanties

AANGESCHREVEN ADVIESINSTANTIE	ADVIES ONTVANGEN
Beleidsdomein Omgeving	X
Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	
Beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie	
Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	X
Beleidsdomein Landbouw en Visserij	X
Beleidsdomein Financiën en Begroting	
Beleidsdomein Kanselarij en Bestuur – Team Vlaams Bouwmeester	
Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed	X
Strategische Adviesraad MiNaraad	
MORA – Mobiliteitsraad van Vlaanderen	X
SERV – Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	
SALV - Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij	
College van burgemeester en schepenen van Brugge	X
College van burgemeester en schepenen van Knokke-Heist	
Provinciebestuur West-Vlaanderen	X
Fluxys	
Elia	
Farys	X
NMBS	



AANGESCHREVEN ADVIESINSTANTIE	ADVIES ONTVANGEN
Infrabel	X
Aquafin	X
MBZ	X
Oostkustpolder	X
Nieuwe Polder van Blankenberge	
Ministerie van Defensie – Materiaalbeheersectie Infrastructuur	

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

Het advies van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust – afdeling Kust (beleidsdomein MOW) werd afzonderlijk ontvangen.

Van het team MER werd een tussentijds advies ontvangen.

2.3.2 Inspraakreacties

Deze inspraakreacties werden ontvangen via de projectwebsite per e-mail (74), telefonisch (5) of per brief (8).

Naast de bovenvermelde adviezen (13 stuks) werden in het kader van de raadpleging in totaal circa 70 inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- bedrijven: 3;
- openbare dienst: 1 (Gecoro Stad Brugge);
- particulieren: 59;
- belangenverenigingen: 4 (Fietzersbond Brugge, Zeebrugge Onder Druk (ZOD), vzw Yacht en Royal Belgian Sailing Club);
- Reacties omtrent praktische zaken (ontvangst, copy aanvraag,...).

De weinige reacties van bedrijven hebben vooral te maken met het feit dat getroffen bedrijven reeds voor de inspraak individueel werden gecontacteerd.



Tabel 2: Overzicht ontvangen inspraakreacties

NAAM	TYPE
AXIUS BV	bedrijf
Ocean Gate Logistics	bedrijf
Apotheek Portpharma	bedrijf
Gecoro Stad Brugge	openbare dienst
Diverse particulieren (al dan niet anoniem)	particulier
Fietsersbond Brugge	belangenvereniging
Zeebrugge Onder Druk (ZOD)	belangenvereniging
Vzw Yacht	belangenvereniging
Royan Belgian Sailing Club	belangenvereniging

2.4 AARD VAN EN OMGAAN MET INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze opgesplitst in verschillende categorieën. De reacties worden hierna per categorie besproken.

Algemeen
Alternatieven
Ontwikkelingsscenario's
Projectonderdelen
Milieudisciplines
Mobiliteit
Energie
Nautische aspecten
MKBA
Flankerende maatregelen (leefbaarheid)
Onteigenen – herlokalisatie (bewoners en bedrijven)
Procedure / proces
Participatie en communicatie
Tekstuele aanpassingen



2.4.1 Algemeen

Het betreffen voornamelijk praktische vragen rond hoe kan worden gereageerd en/of vraag om bevestiging ontvangen inspraakreactie.

2.4.2 Alternatieven

1. Keuze locatie Visart

In de reacties van de particulieren is vaak teruggekomen op de keuze van de ligging van de nieuwe sluis. Deze ligging locatie Visart is echter verankerd in het voorkeursbesluit van 28 juni 2019.

2. Redelijkheid van de alternatieven

Een aantal reacties en/of adviezen handelden over het al dan niet redelijk zijn van bepaalde alternatieven. Enerzijds ging dit over de redelijkheidstoets, anderzijds om de vraag hierbij meer duidelijkheid te verschaffen hoe de keuze is gemaakt inzake welke alternatieven als redelijk en welke als niet-redelijk werden beschouwd. Dit is aangevuld in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

Voor wat betreft de keuze van de ligging toegangseul naar de jachthaven is in de geactualiseerde projectonderzoeksnota nader gemotiveerd waarom de noordelijke en de (noord)oostelijke voorstellen niet zijn weerhouden.

Voor de ligging van de sluis op de locatie Visart is gevraagd waarom een (nog) meer zuidelijke en een westelijke verschuiving niet zijn meegenomen. De motivering waarom deze niet redelijk zijn, is gedetailleerd opgenomen in de geactualiseerde projectonderzoeksnota. Of een (beperkte) oostelijke verschuiving haalbaar is, hangt samen met het te voeren nautisch onderzoek en kan in deze fase nog geen uitspraak over worden gedaan (te onderzoeken). Dit kan echter niet in conflict zijn met het voorkeursbesluit (bij een significante oostelijke verschuiving komen we in het locatie alternatief Visart-oost welke niet werd weerhouden).

3. Voortschrijdend inzicht

In de periode tussen de raadpleging/adviesvraag en de opmaak van de geactualiseerde projectonderzoeksnota zijn verschillende werkgroepen (mobiliteit, leefbaarheid, bedrijven,..) en overlegmomenten gehouden. Ook is de technische haalbaarheid van de redelijke alternatieven in die periode verder onderzocht. Op basis van dit voortschrijdend inzicht zijn de redelijke alternatieven verder verfijnd en zijn ook enkele bijkomende elementen van de redelijke alternatieven getoetst. Er zijn geen nieuwe redelijke alternatieven benoemd op basis van de inspraakreacties en de verdere verfijningen.

2.4.3 Ontwikkelingsscenario's

In de reacties werd gevraagd naar duidelijkheid rond welke ontwikkelingen (o.a. westelijke voorhaven, Nx-Oost) zullen worden meegenomen in de ontwikkelingsscenario's. In de geactualiseerde projectonderzoeksnota is een overzichtstabel toegevoegd van welke ontwikkelingen worden meegenomen.

Bijhorend is gevraagd hoe deze ontwikkelingen worden meegenomen in de beoordeling (bijv. geluid, mobiliteit, MKBA,...). Ook hierover wordt in de geactualiseerde projectonderzoeksnota duidelijkheid gegeven.



Er wordt weergegeven wat er opgenomen is in het nulalternatief 2030 en wat er zal bekeken worden als ontwikkelingsscenario.

2.4.4 Projectonderdelen

De aard van de reacties en/of adviezen m.b.t. de projectonderdelen was verschillend. In hoofdzaak was er vraag naar een meer gedetailleerde uitwerking (van de ligging) van de projectonderdelen. Gezien de fase van het complex project (opstart geïntegreerd onderzoek) kan hierop nog geen antwoord worden geformuleerd. Dit zal verder onderzocht worden in het geïntegreerd onderzoek.

Er is verder aandacht gevraagd voor ligging van ondergrondse leidingen en infrastructuren. Hiertoe is reeds de KLIP-KLIM aanvraag verstuurd. Ook is overleg gepleegd met nutsmaatschappijen in kader van mogelijkheden voor de verplaatsing van datakabels en de ondergrondse drinkwateropslag die in alle alternatieven in projectgebied valt.

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

De vragen om betrokkenheid bij verdere uitwerking van projectonderdelen is ondertussen verankerd in het proces (werkgroepen, ontwerpafels leefbaarheid of bilateraal overleg).

2.4.5 Milieudisciplines

Een aantal reacties en/of adviezen geven opmerkingen over het toetsingskader en methodiek (o.a. 2 extra meetpunten geluid (deze zullen voorzien worden), beoordelingskader lucht dient verduidelijkt, hoe ontwikkelingsscenario's meegenomen, welk klimaatscenario, omvang studiegebied, effecten verzilting (densiteitsafhankelijk model wordt meegenomen), ...). In de respectievelijke delen van de geactualiseerde projectonderzoeksnota wordt hierover bijkomende informatie/invulling gegeven.

Er wordt eveneens geadviseerd het studiegebied ruim genoeg te definiëren. Uit het geïntegreerd onderzoek zal blijken hoever de impact van het project reikt (bijv. verzilting).

Ook worden (mogelijke) effecten van de redelijke alternatieven benoemd in de inspraakreacties. De beschrijving en de beoordeling van de (mogelijke) effecten zal gebeuren in het milieueffectenonderzoek. Waar er (aanzienlijk) negatieve effecten worden verwacht, zal er gezocht worden naar passende milderende en/of flankerende maatregelen.

Voor wat betreft de deeldiscipline klimaat is gevraagd waarmee zal worden gewerkt voor wat betreft de zeespiegelstijging en de zeekering (kustverdediging). Er zal adaptief worden gebouwd zodoende kan er worden ingespeeld op het veranderende klimaat. Er wordt aangesloten op de bestaande zeekering.

2.4.6 Mobiliteit

De reacties over mobiliteit gaan vooral in op het ontwerp: veiligheid, toekomstig bestendigheid (waarmee wordt rekening gehouden) en leefbaarheid voor Zeebrugge (bereikbaarheid, hinder,...). Ook werd gevraagd na



te gaan of de voorgestelde alternatieven met aanpassingen aan de N31 wel redelijk zijn. In de werkgroepen mobiliteit (4 september 2020 en 17 september 2020) is dieper ingegaan op de (ontwerp)randvoorwaarden.

Samen met de opstart van het verkeerskundig haalbaarheidsonderzoek zijn de redelijke alternatieven getoetst. Er is bij deze toetsing o.a. gebleken dat het basisalternatief met een bovengrondse rotonde voor de wisselaar Nx-N31 niet haalbaar is door een onaanvaardbare terugval van de snelheid van de vrachtwagens. Het basisalternatief is hiervoor moeten worden bijgesteld in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

In de adviezen wordt gevraagd de nodige aandacht te besteden aan het inpassen in lopende projecten in de omgeving (fiets, spoor,...).

2.4.7 Energie

Voor energie is reactie gegeven op onderzoek naar walstroom voor sleepboten. Deze dient onderzocht indien er een nieuwe ligplaats komt voor de sleepboten.

2.4.8 Nautische aspecten

Het nautisch onderzoek werd ondertussen opgestart en zal een verdere optimalisatie kennen i.f.v. het geïntegreerd onderzoek. Reeds in voorgaande fase is afstemming geweest rond de te onderzoeken elementen.

Er is aangegeven dat in kader van de projectdoelstelling “nautische bereikbaarheid” het doorvaartkanaal voldoende breed dient uitgevoerd. Pas na afronden van het nautisch onderzoek zal blijken wat kan. Ook voor wat betreft het veilig in en uitvaren van de jachthaven dient onderzoek gedaan te worden naar passende maatregelen.

2.4.9 MKBA

Met betrekking tot de MKBA werden een beperkt aantal adviezen ontvangen.

Er wordt geadviseerd ook erfgoed te kwantificeren. Dit zal worden meegenomen. Er wordt ook gevraagd de baten voor fietsverkeer op te nemen. Dit valt echter buiten de scope van dit project.

2.4.10 Flankerende maatregelen (leefbaarheid)

Bij de publieke raadpleging is ook een infokrantje verdeeld in Zeebrugge. Hierin zat een vragenlijst met specifieke vragen aan de bewoners:

- Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.
- Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?
- Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken? Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?
- Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?



De meeste reacties van de particulieren zijn dan ook de antwoorden op deze vragen. Deze worden zoveel mogelijk meegenomen in de volgende stappen in het geïntegreerd onderzoek.

Er zaten bij deze inspraakreacties nog verschillende reacties over de keuze van de locatie Visart. Gezien deze vast ligt, is hier niet nader op ingegaan. De meeste bekommernissen gaan over de onzekerheden van het project op vandaag (wanneer starten de werken en hoe lang gaan ze duren?, impact van de werken op 'mijn' huis, ... en de concrete ligging en inrichting van de milderende/flankerende maatregelen). Antwoorden zullen pas na verder geïntegreerd onderzoek kunnen worden gegeven. In dit kader is ook een participatietraject opgezet voor betrokkenheid van de bewoners (of anderen) bij de uitwerkingen van deze bekommernissen gedurende het geïntegreerd onderzoek.

2.4.11 Onteigenen – herlokalisatie (bewoners en bedrijven)

Uit de reacties komt vooral de vraag of men zal worden onteigend of niet. Gezien de ruimtelijk impact van de milderende maatregelen nog niet is gekend kan hierover nog geen uitspraak worden gedaan. Woningen en bedrijven die zeker worden getroffen (bij elk redelijke alternatief) werden reeds gecontacteerd door de respectievelijke begeleiders voor een vrijwillige verwerving.

Er bestaat ook onzekerheid over de timing van onteigenen. Een overheid kan niet zomaar beslissen om al dan niet over te gaan tot onteigenen. Er dient immers steeds een onteigeningsnoodzaak aangetoond te kunnen worden opdat een overheid rechtmatig zou kunnen onteigenen. Die onteigeningsnoodzaak zal moeten blijken uit het leefbaarheidsonderzoek en de vorm en omvang van de buffer: die perimeter zal bepalen wat de mogelijke impact is op woningen buiten het projectgebied en voor welke zone er dus een noodzaak tot onteigenen is. Eens die perimeter vastgesteld werd, zullen met de betrokken eigenaars onderhandelingen opgestart kunnen worden om te komen tot een minnelijke verwerving.

2.4.12 Procedure / proces

In eerste instantie worden vragen gesteld over of gealludeerd op de lopende procedure bij de Raad van State. Zolang hierover geen uitspraak is, kan er worden verder gewerkt. Bij de Raad van State loopt geen procedure tot schorsing.

Een aantal inspraakreacties vragen om verdere verduidelijkingen omtrent de inhoud van het projectbesluit, welke projectonderdelen en milderende maatregelen maken deel uit van het project en hoe zullen deze dan gerealiseerd kunnen worden (plan en projectniveau)? Hiertoe is in de geactualiseerde projectonderzoeksnota een paragraaf toegevoegd aangaande bestemmingswijzigingen en opmaak GRUP en een paragraaf over de vergunningen en machtigingen.

Verder vraagt men ook voldoende afstemming met lopende projecten in de omgeving bij het voeren van het proces.

De nodige aandacht wordt gevraagd om de vooropgestelde timing te respecteren zodoende zo spoedig mogelijk duidelijkheid te kunnen scheppen bij de betrokkenen.



2.4.13 Participatie en communicatie

Een aantal reacties geven aan dat de teksten van de projectonderzoeksnota moeilijk zijn en de leesbaarheid van de kaarten ook niet optimaal is. Reeds ondernomen acties (nieuwsbrief, infokrantje, zuilen, website, ...) rond informeren over het (de) project(onderzoeksnota) werden positief onthaald.

Verschillende stakeholders vragen ook betrokken te worden bij de uitwerking van het project. In de meeste gevallen is dit ondertussen ook gebeurd (werkgroepen, bilateraal overleg). Ook voor communicatie zal een werkgroep worden opgestart.

Verschillende partijen hebben zich ook aangemeld voor deelname aan participatietraject leefbaarheid (vooral bewoners Stationswijk) en/of hebben zich ingeschreven voor de nieuwsbrief.

2.4.14 Tekstuele aanpassingen

Een aantal reacties en/of adviezen suggereren tekstuele aanpassingen. Voor zover deze op het project niveau relevant zijn worden deze meegenomen. Als dit voorstellen betreffen over voorgaand strategisch niveau worden deze niet meegenomen.

2.4.15 Overzicht

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



3 BIJLAGEN

Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties

MOXX.YYY inspraak/advies via digitale weg
 S00X schriftelijke inspraak/advies
 T00X telefonische inspraak/advies

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M001	Aquafin NV	Binnen dit project is er interferentie met onze leidingen en pompstation (PS Boudewijnkanaal), zie hieronder schematische voorstelling van onze leidingen in het rood aangeduid. In de bijlage bezorgen wij u onze as-buitplannen.
M002	SARO	We hebben uw mail goed ontvangen en wensen te verwijzen naar het SARO-advies van 25 april 2018 over het voorkeursbesluit inzake het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge (zie bijlage). SARO formuleerde in dit advies een aantal strategische bemerkingen. Ten aanzien van het gevoerde proces vroeg de raad aandacht voor a) het principe van trechtering, b) de geïntegreerde aanpak van de onderzoeken, c) het onderbouwen van het maatschappelijk draagvlak voor het voorkeursalternatief en d) de nood aan verder onderzoek om de leemten in de kennis in te vullen. Samenhangend vroeg SARO aandacht voor de nautische haalbaarheid en de bezorgdheden inzake leefbaarheid. We stellen vast dat de projectonderzoeksnota een operationele uitwerking is van de beslissing die de Vlaamse Regering genomen heeft ten aanzien van het voorkeursbesluit en dat hier geen strategische elementen meer aan bod komen.
M003	MORA	Zoals decretaal voorzien adviseerde de MORA in de onderzoeksfase over de alternatievenonderzoeksnota en over het voorontwerp van voorkeursbesluit voor het complex project Nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge. Met de projectonderzoeksnota bevindt het project zich momenteel in de uitwerkingsfase van het beleidsproces van de complexe projecten. In deze fase voorziet de regelgeving geen formele adviesvraag aan de strategische adviesraden. De MORA apprecieert het ten zeerste dat de projectonderzoeksnota toch voor advies wordt voorgelegd. De Raad besliste evenwel om geen formele rol op te nemen in de uitwerkingsfase van complexe projecten. De Raad ziet zijn adviesrol vooral op strategisch niveau en niet op concreet projectmatig niveau. Hij vraagt wel om verder geïnformeerd te worden over de voortgang van het project.
M004	Burger	Daar mijn woonst dicht bij het project in Zeebrugge (nieuwe zeesluis + nx) ligt heb ik toch een aantal vragen, ongerustheden. Graag zou ik, eventueel samen met nog een enkele bewoners van onze straat, een rustig gesprek aanvragen met iemand die ons iets meer info kan geven over het verdere verloop van het project, de eventuele impact en leefbaarheid tijdens en na de werken,... Ik beklemtoon een rustig gesprek ! Hier in Zeebrugge heeft een groep mensen zich verzameld om oproer, protest, onbeleefde niet aanvaardbare mails , .. te verspreiden. Hierdoor zijn we bang dat de stem van de zeer dicht wonende bij het project, verloren zal gaan. Het is niet mijn bedoeling om een grote groep mensen te verzamelen. Enkele mensen die NIET tegen de zeesluis zijn , het belang voor de haven van Zeebrugge begrijpen maar die wel ongerust zijn omdat ze er zo dichtbij wonen. Het zou de bedoeling zijn dat wij dan onze burens (veel oudere mensen, anderstaligen, ..) de juiste info kunnen doorgeven op een rustige manier.
M005	Burger	Op voorgaande vergaderingen werden ons voorlopige ontwerpen van de Nx getoont. Hierop stond de weg voor het 'plaatselijk verkeer' langs de huidige Isabellalaan. Dit is dus duidelijk geen weg voor plaatselijk verkeer maar de toegangsweg naar het havengedeelte van de nieuwe vismijn. Deze is ingepland tegen de afsluitingen van de achterzijde van de woningen uit de evendijk oost. Daar het verkeer hier bijna volledig uit vrachtwagens zal bestaan die nog veel dichtert tegen onze huizen dan nu zal passeren hoop ik dat jullie begrijpen dat dit door lawaai en uitlaatgassen voor ons niet leefbaar zal zijn. Een voorstel van de bewoners van de evendijk oost is indien deze weg er komt toch minimum een geluidswand er tussen te plaatsen.
M006	Anoniem	<i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Het effect van een tallud en zeker een zeer beperkte kan men gaan bewonderen aan het Stevin centrale. Om de zoveel tijd is er daar een aardverschuiving omdat met wegens de te beperkte ruimte de wanden te steil dient te maken en dit ondanks maatregelen van fixatie met matten en aanleg van begroeiingen. Als me kiest voor deze manier moet deze voldoende groot zijn en tevens een soort parkfunctie-ie hebben zodat er eventueel ook veilig op gewandeld kan worden. <i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> * Bijlage 3 S-MER Bezorgdheden - Er is een vrees voor het optreden van waardevermindering van gronden en gebouwen in het overblijvende (kleinere) deel van de Stationswijk welke volledig omsloten zal worden door hinderlijke installaties: -Zeesluis -NX tunnelmonden en gleuf -Voorhaven met toenemend havenverkeer -Baron de Maerelaan met de toegang tot de voorhaven zowel voor vrachtverkeer als spoorlijnen. Vraag: Onderzoeken of er een waardedaling van gronden en gebouwen kan /zal optreden en dit voor de gehele Stationswijk gezien dez toch in zijn geheel getroffen is. Mildernede maatregelen ; in voorkomend geval premie/vergoeding van deze waarde vermindering. Het effect van de Revitalisering (indien ooit uitgevoerd) is (nog) niet te beoordelen. * Afdeling Mens -gezondheid: Psychologisch effect op de overblijvende bewoners. Angst om de toekomst over hun sosio-economische waarden van hun eigendommen met eventueel toegenomen armoedekans wegens verminderen van hun geldbuffer wegens verlies van waarde van hun eigendom bij verkoop bij reeds vaak zeer precare situaties van de bewoners en gezien het hoge aantal sociale bewoningen in deze wijk. <i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Een goed evenwicht tussen economische vooruitgang en toch nog een voldoende rustgevende omgeving om zich te kunnen ontspannen in zijn vrije tijd.
M007	Anoniem	<i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Voor zoutgehalte lijkt enkel vergeleken te worden tov de huidige situatie. Wat is de toekomstvisie is en hoe houdt het voorliggende ontwerp hier rekening mee. Zowel op vlak van achterhaven als op vlak van boudewijnkanaal. Hoe verspreid het zout uit het boudewijnkanaal naar de omgeving en eventueel welke maatregelen zijn nu nodig om dit te milderen alsook zijn deze eventuele maatregemaatregelen ook mogelijk in de toekomst rekening houdend met de klimaatverandering.
M008	Burger	Ik heb met belangstelling de website van het project doorgelezen. 1.Kunt u mij aangeven waar exact (ter hoogte van de oude Statie, verder?) de tunnel van de nieuwe Nx uitkomt richting Goemarelaan. (Uitgang tunnel en lengte van de helling van de baan). Dit om te kunnen inschatten wat de geluidshinder zou kunnen zijn voor de Stationswijk. 2.Welk zijn de maatregelen die voorzien zijn om geluidshinder te telmen. (Groene dijk, eventueel geluidspanelen...). Dit is niet duidelijk zichtbaar op de projectplannen. 3.Wat met de trafiek op de spoorlijn die hoogst waarschijnlijk gaat stijgen, welk zijn de maatregelen hieromtrent om de hinder in te perken.
M009	Anoniem	<i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Betreffende geluidshinder bij uitkomen van de tunnel Nx richting Goemarelaan, waar precies (ter hoogte van de oude statie, verder?) komt het verkeer uit de tunnel ten opzichte van stationswijk. Daarenboven, zal het treinverkeer verhogen. Welke maatregelen zijn er voorzien om de geluidshinder in te dempen voor de stationswijk. (groene dijk...)
M010	Anoniem	Ik hoop dat er met de nieuwe sluis rekening wordt gehouden met de fietsers, zodat er eindelijk een veilige verbinding komt tussen Zwankendamme en Zeebrugge Dorp
M011	Havenbestuur - MBZ nv	Is het mogelijk ons de link naar de projectonderzoeksnota nog eens door te mailen aub.
M012	GECORO-B	Vorbereidende nota ivm de presentatie van "projectonderzoeksnota nieuwe sluis Zeebrugge" op de GECORO-B van 8 juli 2020 Ik denk dat het volgende als leidraad kan gebruikt worden voor de presentatie : - De samenvatting van de projectonderzoeksnota zoals vermeld op de website nieuwsluiszeebrugge is mi reeds een mooie samenvatting zonder in een te technische uitleg te vervallen. - De relatie tot de Revitaliseringsstudie Zeebrugge en het addendum "Toekomst Zeebrugge, vandaag en morgen" waarbij ook indien mogelijk wordt aangegeven wat dit addendum bevat/welk het resultaat is van dit addendum. Wat is de relatie tot het leefbaarheidsplan en wat houdt dit plan in ? - De relatie tot het Gemeentelijk RUP 'Vissershaven Zeebrugge' dat in behandeling is en ook destijds reeds ter advies aan de GECORO-B werd voorgelegd (wat en op welk gebied zal dit invloed hebben op dit voorstel RUP bv. toegang tot de jachthaven en op de jachthaven en omgeving). - Planologische en stedenbouwkundige acties (cfr. bv. pg 183 : Sommige cruciale plekken vergen een aanpassing van het huidige planologisch kader. Een belangrijke taak bestaat uit de opmaak van de nodige RUP's) . Dit zal dus ook zijn weerslag hebben op de werking van de GECORO-B. Kan men al inschatten welke RUP's zullen dienen opgemaakt te worden, wie zal deze opmaken en welke timing is voorzien zodat eventueel ook al een timing kan voorzien worden voor de GECORO-B.
M013	Burger	Goede morgen, Met veel belangstelling heb ik de informatiekrant van juni 2020 doorgenomen. Naar mijn bescheiden mening ontbreekt er een zeer belangrijk deel aan de projectonderzoeksnota, en dat zijn schema's. Uit de overvloed aan tekst en toelichting is het voor een leek en buitenstaander moeilijk om een beeld te vormen van de inplanting van de nieuwe sluis en de Nx in het hele plaatje. Ook al is alles nog niet definitief en al zijn er nog alternatieven bij de uitwerking mogelijk, begeleidend schema's maken het voor een gewone burger veel makkelijker om te begrijpen en zo nodig gegronde commentaar te leveren. Zo vermijden jullie ook opmerkingen die niet ter zake doen. Schema's zijn zeer handig om suggesties te onderbouwen. Niet iedereen beschikt over de nodige vaardigheden en/of apparatuur om websites te raadplegen. En dat weten jullie als projectleiders uiteraard ook, anders zouden jullie geen bijlage voorzien op papier om onze mening schriftelijk te ventileren. Ter illustratie : ik heb vandaag getracht te grasduinen op de website www.nieuwsluiszeebrugge.be maar heb geen schema's gevonden. De projectzuilen zijn natuurlijk een welkome aanvulling op de nota. Gezien ik het moeilijk heb om mij te verplaatsen kijk ik uit naar uw advies hoe ik schematische voorstellingen (plannen) kan inzien.

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M014	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> Naast de Van Damme sluis is er plaats om een tweede sluis te bouwen, de firma Cobelfret neemt daar nu een groot deel van in beslag, zij zouden beter verhuizen naar de achter haven. De Van Damme sluis beschikt al over een controle toren, twee sluisen bedienen zou goedkoper zijn. Ook de scheepvaart die recht uit zee naar de sluis kan varen en niet de bocht moet nemen richting Visart is een beter maritieme oplossing. Iedereen weet dat de schepen steeds groter en groter worden, ze kunnen de bocht niet nemen zonder hulp van sleep boten bij veel wind. Erger is het fijn stof dat boten uitstoten. Er is op geen enkel manier gedacht aan de volksgezondheid van het dorp. De overheersende ZW en westen wind zal de hele dorps kern en de appartementen op de rederkaai voorzien van roet. Het alternatief om een tunnel te graven kan ook aan de Van Damme sluis, zo zal het verkeer van de haven er ook niet meer het dorp hinderen. Het is een beetje raar dat het stadsbestuur een haven wenst en ook bouwvergunningen heeft gepromoot aan de rederkaai en de oude vismijn. Hopelijk is de politiek ernstig genoeg bezig met de bevolking haar bekommernissen over gezondheid en dergelijke en steekt ze zich niet weg achter het excuus er een klein stukje natuur gebeid (zonder waarde) is naast de Van Damme sluis of dat het project Visart goedkoper is. Voor het alternatief Van Damme is er geen enkele onteigening nodig, alleen dit zou al voldoende motiverend moeten zijn.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> De flankerende maatregelen en de inspraak zijn één grote maskerade. Onteigeningen is geen optie als er een alternatief is. De Flankerende maatregelen zijn een wortel die men een ezel voor houdt.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken? Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Ik heb een gezin van vier kinderen en kan mij geen ander plek bedenken waar ik wonen wou en waar ik het ook betalen kon aan de kust.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Wees verstandig en luister naar de actie comités, er is zeker nood aan een tweede sluis maar de optie Visart is de slechtste plek die jullie konden bedenken, ook dat was duidelijk te lezen in jullie eigen nota met de zes opties.</p>
M015	Oostkustpolder	<p>De locatie voor de bouw van de nieuwe zeesluis werd bepaald op de site van de huidige Visartsluis. Dit heeft geen invloed op de afwatering van het Leopold- en het Schipdonkkanaal en bijgevolg ook niet op de waterhuishouding binnen het ambtsgebied van de Oostkustpolder. Er wordt geadviseerd om de keuze voor de zeevarende sluis zeker in overweging te nemen. Hierdoor zou de instroom zeewater, dat van nature zout is, beperkt blijven. Met het oog op het veranderende klimaat en de stijgende verzilting in poldergebieden is de instroom van nog meer zout water naar het hinterland te vermijden.</p>
M016	Burger	<p>geachte graag ontving ik de laatste brochure of andere gedrukte actuele info over hogergenoemd project met dank</p>
M017	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Als het uiteindelijk de keuze toch de Visart wordt (na uitspraak Raad Van State), pleiten we absoluut voor het inrichtingsalternatief waarbij de sluis meer zuidelijk komt te liggen en de bestaande havengeul behouden blijft. We hopen dat de omringende bedrijven hierdoor ook kunnen blijven bestaan (Twerfje, scheepswerven).</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Maak dringend werd van de reconversie van de unieke oude Vismijn site.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Wij wonen in de Tijdokstraat. Voor ons is het uiterst belangrijk dat de jachthaven, Twerfje, Marine Technics en Scheepwerf Van Damme bewaard blijven. Zij vormen een essentieel en uniek geheel voor het jachthavengebied en de economische activiteiten in dit gedeelte van Zeebrugge.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> We hebben een bezwaarschrift tegen de keuze voor de Visart ingediend. Spijts alle flankerende maatregelen, blijft voor ons het alternatief van de "verbindings sluis" de beste optie voor zeer veel partijen.(Maritiem, leefbaarheid Zeebrugge)</p>
M018	Burger	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Nee de voorgestelde locatie of andere mogelijkheden op de locatie Visart zijn niet aanvaardbaar. Zie mijn eerder ingediende bezwaarschrift!</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> De flankerende maatregelen zijn totaal ontoereikend.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Had men bij de vorige fases van het project rekening gehouden met de bewoners dan zou er niet voor de locatie Visart maar voor het Verbindingsdok gekozen zijn.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Eén of twee nieuwe sluisen op de locatie verbindingsdok gekoppeld aan een degelijk mobiliteitsplan en rekening houdende met de resultaten van de revitalisatiestudie hadden ervoor kunnen zorgen dat Zeebrugge terug een toekomst had om te wonen en te werken.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Als de sluis er toch moet komen op de locatie Visart, wees dan tenminste zo redelijk om iedereen die in die omgeving woont de kans te geven om onteigend te worden aan menselijke voorwaarden.</p>
M019	Apotheek Portpharma	<p>Er zijn niet veel handelszaken langs mijn kant van de toekomstige nieuwe sluis, behalve het shell tankstation (vroegere Octa +), die er ook van zou afzien natuurlijk; Veel hebben wij niet te zeggen; er zijn belangrijker zaken dan mijn kleinere handelszaak; dit begrijp ik. Misschien om in uw achterhoofd te houden... : Zo er geen/weinig passage meer zou zijn gedurende de werken omwille van omleidingen, zou ik mij graag willen vestigen in een mobiele apotheek (dmv containers) op wel passage/bereikbare plaats; (misschien bv samen met een EHBO/first aid voor het project op zich?) (op een stuk concessie/ plaats te huren of misschien nieuwe stuk(ken) grond (die jullie voorzien voor een nieuwe definitieve betere locatie voor handelszaken na de werken?) Ik heb slechts een kleine 300m2 nodig; met wat parkeermogelijkheid.</p>
M020	Farys	<p>Naar aanleiding van het digitale actorenoverleg van 18/06 wenst FARYS nogmaals te benadrukken dat de versie zonder installaties of wegebouw bovenop het drinkwaterreservoir voor haar primeert. Voor de overige installaties willen wij verwijzen naar de eerder overgemaakte documenten.</p> <p>Met dank voor het in acht nemen van de drinkwaterinstallaties.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M014	* locatie Visart ligt vast met het voorkeursbesluit. * flankerende maatregelen zullen voor de Visart worden onderzocht. Bekommernissen die toen werden geuit over de locatie Visart worden meegenomen. Alles komt samen in kansen-knelpunten kaart per thema.	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M015	zie ook S003 Een (zeewerende) sluis (niet op locatie Visart) maakt geen deel meer uit van de uitwerkingsfase.	Alternatieven								
M016	link naar de verschillende digitale documenten werd verstuurd	Algemeen								
M017	* maakt deel uit van het alternatievenonderzoek * maakt geen deel uit van het complex project. Hiervoor verwijzen naar stad Brugge. * Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid * zie onderzoeksfase	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M018	* zie onderzoeksfase * flankerende maatregelen worden nader onderzocht * bekommernissen uit inspraak voorgaande fase worden, voor de locatie visart, meegenomen in de leefbaarheidsstudie * zie onderzoeksfase * er komt verduidelijking omtrent minnelijke verwerving en onteigening. Echter, er bestaat geen recht op onteigening.	Onteigenen – herlocalisatie (bewoners en bedrijven)					X			
M019	* er is rechtstreeks contact opgenomen met de betrokkenen. Is uitgenodigd (en ingeschreven ondertussen) voor de verdere uitwerking van flankerende maatregelen (schil 1) Indien project invloed heeft op de (fysieke) uitbatingsmogelijkheden zullen de nodige afspraken worden gemaakt.	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M020	Randvoorwaarde ontwerp. Plan met ligging reservoir opgevraagd. Ook klip-klim aanvraag. Ondertussen ook contacten gelegd en prijs ontvangen voor verleggen van drinkwaterinstallaties.	Projectonderdelen			X			X		

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M021	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i></p> <p>Vooraf: Het basisalternatief sluis waarbij de sluishoofden aan de oostelijke zijde gelegen heeft een nefaste impact op de jachthaven, op de inwoners van de jachthaven, op het park omsloten door de Paardemarkstraat en Ommookaai, op de uitkijkpost ter hoogte van het Visserskruis, op het Visserskruis. De impact betreft het zo goed als verdwijnen van het park, uitzichtpost, wandelroutes, milieuhinder (geluid, trillingen, en lucht). Door deze inplanting zijn er geen treffende milderende maatregelen nodig gezien de korte afstand tot de woonzone. Deze positie is op geen enkele mogelijk manier te verantwoorden. Ik kan mij echter wel vinden in het uitvoeringsalternatief van het basisalternatief sluis, waarbij het zeewaarts hoofd met sluisdeuren en kelder aan de westzijde wordt geplaatst, met een zuidelijke verschuiving van de lengte as, waarbij de ingang tot de jachthaven ligt ter hoogte van de inplanting zoals bij het basisalternatief mits het volgende te beschouwen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Onder de toegang tot de jachthaven is een tunnel voorzien voor voetgangers en fietsers met aansluiting van het fietspad op de fietspaden omgeven de sluis en Kustlaan boulevard. 2. De aanleg van een park in de zone tussen de toegang en olopend naar de groene bermen rond de sluis. 3. Het voltrekken van het park langs de sluisbermen met aansluiting op de Kustlaan boulevard. 4. het voorzien van een promenade langs de invartroute van de schepen. 5. Een plek voor het visserskruis in deze zone. 6. Groene bermen omheen de sluis die hinder (geluid, geur) tegengaan. <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i></p> <p>De flankerende maatregelen zijn onvoldoende met betrekking tot de impact van de sluis is de Visserswijk. Over de andere wijken kan ik mij niet uitspreken. Flankerende maatregelen als geschetst hierboven kunnen een aanzet zijn om de impact van de sluis te milderen. Als aangegeven zullen geen enkele milderende maatregelen die horen bij het basisalternatief werking hebben. Naast de maatregelen hierboven vermeld, dient er walstroom voorziening te zijn. Voorts moet er voor gezorgd worden dat de sleepboten geen geur- of lawaaihinder bezorgen aan de omwonenden.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <p>Hoe wordt het vrachtverkeer tussen de Baron de Maerelaan en het sluisencomplex vermeden? De inrichting van de verkeersinfrastructuur rondom de Pierre Van Dammesluis is erbarmelijk, dit kan niet op dezelfde manier gebeuren. Impact van verkeer rondom sluisen moet beken worden en milderende maatregelen te treffen.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De omgeving moet groener. Bij elke inrichting dient hier rekening mee gehouden te worden. 2. De wijken moeten in elkaar overvloeien, met wandel- en fietspaden. 3. De verschillende woonzones moeten op aangename manier gescheiden worden van de havenzone. 4. Gezonde lucht 5. Behoud van authenticiteit <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>De NSZ op de Visartlocatie is slechtst mogelijke locatie zoals gebleken is uit de revitaliseringsstudie. Het basisalternatief sluis heeft een zeer nefaste impact op de Vissershaven. Met de nieuwe RUP Vissershaven wou Stad Brugge nu net het volgende ondernemen met deze buurt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verhogen van de leefkwaliteit; - Verloedering tegengaan; - Realiseren van economische en toeristische trekkers; - Afgewogen residentiële invulling; -Opwaardering van de buurt; -Zorgen voor een kwalitatieve en aantrekkelijke woonomgeving; -Herinrichten openbaar domein: kades, waterfront, publieke ruimte met centrale plekken,beleving van de vissershaven in de volledige wijk, reconversie van de Oude Vismijnsite; -Buffering ter hoogte van de directe raakvlakken met de haven; <p>Als participant reken ik erop dat deze doelstellingen op zijn minst gehaald zullen worden.</p>
M022	Anoniem	<p>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</p> <p>Laat heel de wijk onteigenen , dan hebben wij als bewoner er geen last van. Hebben we geen last van het 10 jaar lang werk en ook eens aan onze gezondheid denken! En schade aan onze woning ! Welke schade gaan we niet hebben ?</p> <p>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</p> <p>Doe een buurtvraag en vraag wie er nog wilt blijven. Leefbaarheid ? ?</p> <p>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</p> <p>Ik woon zeer dicht bij de Visart , als die sluis op de Visart komt dan kan het niet aangenaam zijn om er te wonen. Mijn huis zal veel schade hebben en het zal ongezond zijn om er te leven.</p> <p>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</p> <p>Laat heel de wijk onteigenen!! Als de sluis daar moet komen kan je meer industrie maken door heel de wijk plat te smijten.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M021	<p>* voorstellen alternatieven, mobiliteit en inrichting. Geen nieuwe alternatieven. Zullen worden meegenomen bij de uitwerking van de redelijke alternatieven.</p> <p>* voorstellen milderende maatregelen</p> <p>* verfijning mobiliteit</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X	<p>X (verfijning milderende effecten geluid, luchtkwaliteit, leefbaarheid)</p>		X			
M022	<p>* gans de wijk onteigenen</p> <p>* enquête + bewonersbrief (ook met vraag onteigenen)</p> <p>* Wat is leefbaarheid?</p> <p>* gans de wijk onteigenen</p>	Participatie en communicatie				X	X			X

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M023	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Nee. Elk uitvoeringsalternatief op de Visartlocatie is een slechte locatie, die nooit een goede nautische toegankelijkheid kan geven. Door de voorgestelde sluis te verschuiven, kan men de vele negatieve gevolgen voor het dorp met zijn gemeenschap niet verzachten.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Nee, de voorgestelde flankerende maatregelen zijn niet voldoende.</p> <p>De sluis die wordt voorgesteld, snijdt de Zeebrugse gemeenschap in 2. Op welke manier kan dit worden vermeden? De sluis die wordt voorgesteld, op gelijk welk uitvoeringsalternatief, vraagt onteigeningen voor de sluis én voor de werfzone. Hoe kan een 'halve' wijk nog leefbaar blijven, met een sluis aan de ene kant en een rangeerstation aan de andere kant? De sluis die wordt voorgesteld, heeft zeer zware gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden. Hoe wordt de overlast door de werken tot een minimum beperkt? Wat wordt beschouwd als het minimum? Hoe worden de trillingen opgevangen veroorzaakt door de werken en later door de stationerende boten in de sluis? Hoe wordt de luchtverontreiniging teniet gedaan, die enkel bij deze keuze van sluis aanwezig is? In de onderzoeksnota zijn nog heel wat vragen te beantwoorden die afkomstig zijn van de meer dan 700 bezwaarschriften die door Zeebruggenaren werden ingediend.</p> <p>Idee voor de beoordeling van de maatregelen: kom met voorstellen voor milderende maatregelen, zodat ook u met plezier een huis zou kopen in Zeebrugge, zelfs in de aanpalende stationswijk. Zodat mensen niet moeten inboeten aan 'leefbaarheid', maar zich hier zelfs kunnen in verbeteren, als ze zoveel belastingsgeld zien verdwijnen in een overbodige sluis en niet naar de gezondheidszorg. (welke ze zelf meer zullen nodig hebben door alle negatieve invloeden op hun leefmilieu door de sluis)</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> De verschillende onderzoeken moeten uitgevoerd worden met cijfers uit recente studies, niet met cijfers van jaren geleden. De verschillende onderzoeken moeten alle aspecten onderzoeken, niet enkel deze die in het voordeel van de Visart zouden kunnen spelen (veel zijn er dat niet). Waarom wordt bv. zwavel uit de studie van de uitstoot gelaten? Omdat dit overduidelijk zou aantonen dat de bevolking onderhevig zou zijn aan ziekmakende luchtvervuiling!</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat de prachtige revitalisatiestudie, gemaakt door stad Brugge, integraal kan worden uitgevoerd. Dit kan dus niet met de Visartsluis. Dat er gezond verstand gebruikt wordt in de RvS, zodat Zeebrugge een geheel kan blijven. Dat alle havenactiviteit in de haven wordt gehouden (sluis in verbindingdoks), zodat dorp en haven mooi naast en mét elkaar kunnen blijven bestaan.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Waarom doet men zoveel moeite om de mening van de Zeebruggenaren te vragen, als daar toch niet naar geluisterd wordt? Zowel de uitvoerders, als de bewoners, kunnen niet naast het feit kijken, dat dit de slechts mogelijke keuze van locatie is voor de nieuwe zeesluis die de nautische toegang moet verbeteren. Waarom kunnen projectleiders dit niet beter overbrengen naar de politiek, zodat deze een beslissing kunnen nemen die breedgedragen wordt? Dit is de slechts mogelijke, zeer politiek gestuurde keuze.</p>
M024	Anoniem	<p>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk. Jazeker, het verbindingdoks is een veel betere locatie!!! Minder storend voor de lokale bevolking en nautisch ook haalbaar! Terwijl deze optie bij Visart geen evidentie is!</p> <p>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen? Die zijn mij tot op heden totaal onduidelijk! Concrete voorstellen van ons??? Wij hebben al geruime tijd geleden onze klachten neergelegd en wachten op de uitspraak RVS.</p> <p>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken? Ja en ja en ja!!!! We hebben jullie nu al zo dikwijls gewezen op de feiten dat Visart een slechte keuze is!!! Dat er een nieuwe sluis moet komen is voor de inwoners geen probleem!! Maar hou aub rekening met de locatie ervan! Verbindingdoks is zoveel beter! Ik hoef dat hier als simpele burger niet verder uit te leggen, zelfs de meest simpele mens op de straat weet dat je met Visart geen boot binnenhaalt bij de minste wind....</p> <p>Waar is het jullie trouwens allemaal om te doen? Centen en centen en euros???? Hebben jullie dan echt al die grootdoende studies nodig om aan te tonen de roetuitstoot en de lawaaihinder van deze boten op 50 meter van onze deur nefast is???? Plus het bouwen van dergelijke sluis... dat dit verzakkingen, breuken en scheuren aan onze huizen zal veroorzaken? Zijn jullie dan echt zo simpel van geest?? ? Of bekommeren jullie zich echt niet meer om de gezondheid van de mens? En gaat geld echt boven alles? Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken? Een Zeebrugge zonder roetuitstoot! Zonder geronk van motoren, zonder de ondertussen vele windmolens waarvan het lawaai ons 's nachts uit onze slaap houdt! Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota? Ja, jullie pakken het compleet verkeerd aan!!! De bevolking in een positie dwingen om hen te laten meewerken aan een project waar ze heel duidelijk neen tegen hebben gezegd.... beware!!!! Je kent ze echt nog niet!!!!</p>
M025	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> De sluis zou in het verbindingdoks moeten gebouwd worden. Zo heeft dat de minste impact op het dorp.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Geen sluis op de locatie visartsluis.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Geen sluis op de locatie visartsluis.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Geen nieuwe sluis op de locatie visartsluis maar op het verbindingdoks.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Geen nieuwe sluis aan de locatie visartsluis</p>
M026	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> De keuze voor Visart is de meest bedenkelijke keuze en vooral nautisch een heel slechte keuze! Dit is bewezen en toch kiest men voor deze locatie ... onbegrijpelijk.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Welke flankerende maatregelen? Er werd ons nog niets voorgesteld dat nog maar een tikkeltje concreet is & eerlijk ... zo'n sluis temidden een gemeenschap is sowieso schadelijk, met of zonder flankerende maatregelen !!!</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Nautische veiligheid en efficiëntie is nooit ten volle naar voor gebracht, want deze scoort ondermaats bij de keuze van deze locatie! Onderzoeken op vlak van draagkracht bij bevolking, de leefbaarheid en de gevolgen op vlak van gezondheid zijn veel te miniem, vaak zelfs onbestaande !!!</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat er gekozen wordt voor LEEFBAARHEID VAN BEVOLKING & HAVEN !!! Deze locatie ondermijnt beide zaken op termijn.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> De bevolking wordt niet bereikt via deze kanalen, we worden gewoon genegeerd door de politiek en door deze manier van werken !!! Het is een schande dat zoiets kan. Als de raad van State dit goedkeurt dan is er iets grondig mis met ons systeem !? Men kiest hier voor de goedkoopste oplossing, zonder rekening te houden met de bevolking, veiligheid en gezondheid! En een oplossing die op termijn meer zal kosten !!!</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M023	<p>* negatief over keuze locatie visart (ook met zuidelijke verschuiving). Locatie Visart ligt vast. Zuidelijke verschuiving deel van geïntegreerd onderzoek</p> <p>* extra aandacht voor verbondenheid van de wijken, leefbaarheid na onteigenen, gezondheid, overlast werken</p> <p>* aandacht voor recente data. Dit zal nu het geval zijn (geluidsmetingen worden opgestart, trafiekprognoses opgesteld en externe controle, meenemen SO2, trillingsmetingen)</p> <p>* link met revitaliseringsstudie is gegarandeerd. Ook aanstellen van gebiedscoördinator. locatie visart ligt vast</p> <p>* aandacht meenemen van bekommernissen (vroeger, nu en tijdens proces). Participatietraject is opgestart + vroegere opmerkingen locatie visart worden meegenomen in leefbaarheidsstudie</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			x		x			x
M024	<p>* locatie visart ligt vast</p> <p>* flankerende maatregelen worden nog uitgewerkt, deel van het geïntegreerd onderzoek</p> <p>* frustraties rond keuze visart aandacht voor lucht !</p> <p>* Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid</p> <p>* aandacht voor stakeholder</p>	Participatie en communicatie			x		x			x
M025	<p>* locatie visart ligt vast</p>	Algemeen								
M026	<p>* locatie visart ligt vast</p> <p>* onderzoek naar de noodzakelijke maatregelen en uitwerking ervan maken deel uit van deze uitwerkingsfase (geïntegreerd onderzoek)</p> <p>* er wordt nautisch onderzoek, evenals leefbaarheidsstudie, gevoerd in deze fase van het complex project</p> <p>* zie onderzoeksfase</p> <p>* bereikbaarheid van de bevolking (kanalen), blijvende aandacht voor bekommernissen</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			x		x			x

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M027	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> ja het verbindingdoks is de ultieme oplossing. Geen leefbaarheidsplan nodig, geen onteigeningen, geen gezondheidsrisico's voor de wijken dorp en vissershaven wegens uitlaatgassen scheepsmotoren. In het S-MER wordt duidelijk verwezen naar een groot risico voor de volksgezondheid. Geen enkele alternatieve uitvoering op locatie Visart kan dit probleem verhelpen. Ook zullen flankerende of milderende maatregelen nooit het risico kunnen verzachten laat staan verhelpen. Mocht de Raad van State toch uitspraak doen in het voordeel van de Visartlocatie dan zou ik de sluis zuidelijker inplanten zodanig dat de jachthaven gedeeltelijk gevrijwaard blijft samen met de oude ingangsgoed. De oude vissershaven is een toeristische trekpleister; Met Visartsluis, bruggen, weg en tramtraject rond de sluis wordt heel de site verneukt en zal dit een gedrocht worden.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> mensen onteigenen voor een project waar er alternatieven voor bestaan. De politiek en uitvoerders van zo'n desastreus beslissing moesten zich schamen. De keuze Visart is een gedrocht op zich; Milderende en flankerende maatregelen zijn er niet nodig in dien voor het verbindingdoks geopteerd wordt. Alle adviezen voor Visart locatie waren negatief. Er wordt niet geluisterd naar de bevolking - zie de 750 bezwaarschriften. Er is geen draagvlak voor dit project op deze locatie. Wanneer gaan jullie dit beseffen of inzien dat de keuze dient teruggedraaid te worden. Waarom wordt er niet teruggekomen op deze foute beslissing. Waar is jullie voortschrijdend inzicht in deze.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> ER dient dringend werk gemaakt te worden van metingen van de luchtkwaliteit. De haven van Amsterdam heeft 47 "neuzen" staan op haar grondgebied; Luchtkwaliteit wordt constant gemonitord en gegevens zijn vrij toegankelijk. Er is open communicatie in deze. Hier voor zo'n belangrijk project waar de gezondheid van een heel dorp mee is gemoeid moet men nog starten met metingen of heeft men schrik van de resultaten... Simulatie is perfect mogelijk rond de Vandammesluis waarom gebeurt dit niet; Waarom wordt de NX tunnel niet meteen doorgetrokken onder de Vandammesluis om zo de huidige verkeershinder eindelijk eens voorgoed op te lossen. Een project dat gelimiteerd is naar 1 miljard euro...wat als er onvoldoende geld ter beschikking is om de milderende flankerende maatregelen uit te voeren. Welke zijn de garanties naar de bevolking toe. Er wordt ons de mogelijkheid gegeven om te reageren op het voorkeursbesluit maar jullie houden hiermee totaal geen rekening (zie de bezwaarschriften en de antwoordennota) De antwoordennota was gewoon een lachertje waarbij elk hachelijk punt doorverwezen werd naar een volgende fase. Jullie hebben zich nog niet eens de moeite getroost om in jullie infokrant concrete tekst en uitleg te geven. Alles blijft bewust vaag, mijn insziens; Jullie ontwijken de echte problematiek en denken ons zoet te houden met een bankje en een bloemenperkje; Ons gaat het om de leefbaarheid, onze gezondheid, deze van onze kinderen, kleinkinderen en ouderen, de kwetsbare groepen. Dat bloemenperkje, bankje, aarden of stenen wal naast de sluis is een doekje voor het bloeden...een excuus dat jullie wel begaan zijn met de bewoners, dat jullie inspraak gegeven hebben.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat het haven en stadsbestuur (verantwoordelijk voor het havenbeleid) tenminste evenveel respect heeft voor haar bewoners zoals voor haar klanten. Alles moet wijken voor de commercie, geen enkele inspanning wordt geleverd naar de bevolking toe. De uitbating en verdere ontwikkeling van de haven dient in symbiose te gebeuren met de levensgemeenschap. MBZ en stadsbestuur zijn verweven met elkaar; je kan geen 2 meesters tegelijkertijd dienen. In dit dossier is dit nog maar eens gebleken. Een heel land wordt economisch platgelegd voor de bestrijding en beheersing van het covid19 virus. Begrijpelijk...volksgezondheid primeert. In dit dossier wordt de gezondheid van een hele leefgemeenschap op het spel gezet niettegenstaande een alternatief is</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Bouw garanties in dat alle flankerende maatregelen, eens opgesteld, ook worden uitgevoerd gekoppeld aan de bouw van sluis en NX. Wat gaan jullie doen met het ADR-wegtransport (gevaarlijke goederen) dat niet door de NX-tunnel mag. Hoe gaan jullie het onmogelijk maken dat deze transporten door het dorp rijden?17 Wat gebeurt er met al de opmerkingen vermeld in de bezwaarschriften, ik vind hiervan niets terug...in hoeverre is hiermee reeds rekening gehouden. Welke garanties krijgen de bewoners tijdens de bouw en in gebruikname van de sluis (schade, verzakkingen, trillingen, geluidshinder, fijnstof en roetneerslag). Welke beroepsmogelijkheden worden ingebouwd..voor de bewoners indien hinder, welke dan ook wordt vastgesteld.</p>
M028	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Nee. Verhuizen naar verbindingdoks</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Zullen nooit voldoende zijn. Nooit! Vergeet Visart en verhuis naar verbindingdoks</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Doe een groot deel van de marine, Rederskaai en jachtclub weg dat het binnenkomend schip rechtdoor de nieuwe sluis kan varen. Anders zal die sluis nooit gebruikt worden</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Sluis verleggen naar verbindingdoks.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Onderzoek eens grondig het verbindingdoks</p>
M029	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> Uiteraard, de locatie Verbindingdoks. Zo worden zowel de werken als de sluis zelf ver genoeg weggehouden van de dorpskern. Zo zal de waarde van de huizen van de inwoners niet drastisch dalen en komen mensen niet dichtbij een sluis of tunnel te wonen (zonder daar zelf voor gekozen te hebben). Het is al erg genoeg dat het hier vol met windmolens wordt gezet (ook enorm dicht tegen de woonkern) en dat we met een extreme plaag aan transmigranten zitten. Die situatie is niet meer leefbaar. Als ze van Zeebrugge een industriegebied willen maken, onteigenen ze beter heel het dorp dan middenin een dorp (en eigenlijk zo twee dorpskernen letterlijk te scheiden van elkaar) een gigantische sluis te leggen. De noodzaak is er, akkoord, maar er zijn alternatieven waar de politiek jammer genoeg oogkleppen voor draagt. Denk aub aan onze kinderen, aan onze toekomst.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Geen enkele flankerende maatregel zal voldoende zijn. Het is gewoon niet te verantwoorden dat er op dergelijke locatie zo'n grote zeesluis zal komen. Om nog maar te zwijgen van hoeveel verkeersoverlast het iedere dag zal veroorzaken tijdens de bouwfase, wat je met het alternatief Verbindingdoks perfect kan vermijden.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Haven- en industriegebied gescheiden houden van de woonkernen. Het komt alsmat dichterbij. Als ik vanuit mijn zetel naar tv kijk zie ik in mijn ooghoek constant een windmolen draaien, verschrikkelijk vind ik dat. Mensen kiezen voor Zeebrugge omdat het een rustig dorp is waar iedereen elkaar kent, een soort verborgen parel. En jullie gaan het karakter van het dorp nog meer om zeep helpen, heel jammer.</p>
M030	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Ik blijf bij de vaststelling dat de Visartlocatie de verkeerde keuze is. De enige keuze die mogelijk was, om Zeebrugge leefbaar te houden als leefgemeenschap, qua toerisme en qua lokale economie, is en blijft de locatie Verbindingdoks. De locatie Visart betekent het einde van Zeebrugge als woonkern, en dat geldt voor alle wijken van Zeebrugge. De bouw van de haven, in de jaren 70 en 80, heeft het toerisme naar de prullenbak verwezen doordat het strand veel te breed werd, zonder flankerende maatregelen, doordat de zone rond de Rederskaai onaantrekkelijk werd, doordat, door de werken en door de aanwezigheid van de haven, de aantrekkelijkheid van het hele dorp verdwenen is. Hoe je ook schuift of draait met die locatie Visart, het is en het blijft het einde van Zeebrugge als dorp.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Nee, de flankerende maatregelen zijn onvoldoende en zullen dat altijd blijven. Je kunt niet een dorp doormidden snijden door een gedrocht van een sluis en dan denken dat je dat kunt oplossen met een paar flankerende maatregelen. Als die sluis daar dan per se toch moet komen, dan is de enige mogelijke flankerende maatregel dat je iedereen gaat onteigenen, het dorp opgeeft en het helemaal in havengebied verandert. De flankerende maatregelen kunnen en zullen nooit in staat zijn om de luchtvervuiling, de teloorgang van de natuurlijke omgeving, het vernietigen van de leefkwaliteit,... op te vangen. Welke maatregelen je ook neemt.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Men had de alternatieven objectief en beter moeten onderzoeken. Dat is in casu niet gebeurd. De effecten op lange termijn voor de leefbaarheid van het dorp zijn niet onderzocht, de milieu-effecten zijn niet onderzocht, toch niet op een objectieve manier, en er is geen rekening gehouden met de economische gevolgen op lange termijn. Zoals de coronacrisis recent heeft uitgewezen heeft de hele auto-activiteit in Zeebrugge maar een vingerknip nodig om volledig plat te vallen. Wat zal er gebeuren op lange termijn met die auto-activiteit en wat met Brexit die daar ook nog een keer bij komt. Rekening houdende met wat we de laatste maanden gezien hebben, valt het aan te nemen dat de auto-activiteit in de komende 10 tot 15 jaar dermate zal afnemen dat er niets meer van over blijft, of dat het maar een marginale activiteit zal worden met een zeer kleine tewerkstelling. Is het dan werkelijk nodig om alles op te offeren voor een activiteit die duidelijk op haar einde loopt. Tegen de tijd dat die sluis afgewerkt is, is er bijna geen autotraffic meer.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat Zeebrugge een woonkern met een haven kan blijven, geen haven met een woonkern zoals dat nu gaande is. Als die sluis er komt op de locatie Visart dan is Zeebrugge afgeschreven als woonkern, dan is het gewoonweg einde verhaal.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Dat het misschien wenselijk zou zijn om een keer te kijken naar een dergelijk project met de visie van de volgende generaties die met die beslissingen zullen moeten leven. Op korte termijn kan het allemaal aardig en leuk lijken voor diegenen die er politiek gewin uit kunnen halen, op lange termijn is het een fout op een fout bouwen. De haven van Zeebrugge had er al nooit moeten komen in de jaren 70, die was onnodig en eigenlijk een cadeautje aan de betonboeren en de ontwikkelaars van die periode. En nu gaat men verder bouwen op iets wat al een kemel was. Daarenboven is op geen enkele wijze rekening gehouden met de opmerkingen van de bewoners, met hun bezwaren en met een toch wel zeer stevig verzet tegen de beslissing Visart. Het feit dat mensen massaal naar de raad van state zijn gestapt in vernietiging van de beslissing wil wel wat zeggen. Het lijkt verloren tijd om opmerkingen te maken om dat er geen rekening mee wordt gehouden. Dat is de ervaring die we al hebben sinds men nog maar startte met heel de procedure. Jullie luisteren gewoonweg naar niemand en zijn dan nog zo arrogant om de mensen te staan uitlachen. Straks stellen jullie een gebiedscoördinator aan die waarschijnlijk niet eens de streek kent, laat staan dat het een lokaal iemand zal zijn. Hoe gaan jullie die aanstellen? Politieke connecties? Vriendje van deze of gene partij? In de zakken van deze of gene onderneming? Of gaan jullie echt moeite doen om iemand aan te stellen die verbindend kan werken en gaan jullie iedereen toelaten tot de selectieprocedure? Wijzelf, onze bureaus en nogal wat mensen die ik ken hebben er in ieder geval de kwalificaties voor. Gaan wij ook de kans krijgen om deel te nemen aan de sollicitaties? Of zal het weer een rondje vriendjespolitiek worden? Waar is de vertegenwoordiging van de bevolking in het havenbedrijf?</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M027	<p>* visart ligt vast. Vraag of nog zuidelijker ligging visart sluis mogelijk is (zie ook advies Brugge M069.014). In PON redelijkheid onderzocht</p> <p>* keuze Visart</p> <p>* lucht - projectvoorstel (à la Amsterdam neuzen)</p> <p>mobiliteit: droortekken tunnel onder vandamme sluis : de aansluiting op Nx-Oost zal niet worden gehypothekeerd. Nx-Oost maakt geen deel uit van dit complex project.</p> <p>voorgaande bekommernissen rond visart van tijdens VKBSL worden meegenomen</p> <p>nadere uitwerking (van de inrichting) van de noodzakelijk maatregelen (te relateren aan het complex project) maakt deel uit van deze uitwerkingsfase (en projectbesluit).</p> <p>aandacht voor belangen alle stakeholders. Is met leefbaarheidsstudie, inspraak, participatie al meegenomen</p> <p>* de noodzakelijke maatregelen naar aanleiding van het uitvoeren van dit complex project maken deel uit van het projectbesluit.</p> <p>* in de mobiliteitsstudie wordt de ontsluiting voor ADR transport onderzocht. De tunnelveiligheidsstudie dient nog uitgevoerd. Op basis hiervan zullen de nodige (ontwerp)maatregelen worden genomen.</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)	Het alternatief 'zuidelijke verschuiving' en de argumentatie waarom dit alternatief als niet redelijk wordt beschouwd, wordt uitvoerig beschreven in hoofdstuk 6.1. De milderende maatregelen zullen onderdeel uitmaken van het Projectbesluit. De realisatie ervan is bijgevolg gewaarborgd. Dit aspect is op verschillende locaties in de PON aangevuld.	X	X		X	X		
M028	<p>* visart huidige locatie ligt vast.</p> <p>* keuze visart ligt vast</p> <p>* opschuiven westelijk. Reeds onderzocht voogaande fase. Verduidelijking in de geactualiseerde PON</p> <p>* keuze visart</p> <p>* keuze visart</p>	Alternatieven	Het alternatief 'westelijke verschuiving' en de argumentatie waarom dit alternatief als niet redelijk wordt beschouwd, wordt uitvoerig beschreven in de geactualiseerde PON hoofdstuk 4.4.1.2.							
M029	<p>* visart huidige locatie ligt vast. Waardevermindering huizen: dit wordt zo goed als mogelijk ingeschat. Waardevermindering tijdens de werken is moeilijker. Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid Verbinding stationswijk met de rest van zeebrugge(-dorp)</p> <p>* ook in de bouwfase worden maatregelen genomen om onder meer de verkeersoverlast tot een minimum te beperken (minder hinder plan)</p> <p>* scheiden wonen van industrie</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M030	<p>* over zeebrugge (flankerende maatregelen - rivitalisering)</p> <p>* volledig onteigenen. pas mogelijk onteigenen indien getroffen door het project</p> <p>* visie op</p> <p>* -</p> <p>* aandacht voor participatie, bekommernissen die reeds werden gegeven over Visart, gebiedscoördinator met kennis van de regio (zelf kunnen deelnemen) suggesie van vertegenwoordiging van bevolking in havenbestuur. Niet relevant voor project.</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			X

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M031	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> naast de eventdijk-oost, minder onteigenen maar waarom onze mening, jullie beslissing is toch al gevallen want er zijn al onteigeningen gebeurt, wat doet het er toe ? Er liggen al stapels papieren dat de mensen van Zeebrugge er tegen zijn.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> We leven hier graag in Zeebrugge maar als de bruggen allemaal open staan, leven we op een eiland, we zijn volledig afgesloten</p>
M032	Burger	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Nee</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Nee</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Willen jullie eens beter uitzoeken voor het verbindingsdok een veel betere optie. En ook de leefbaarheid voor de zeebruggenaars. Wij zijn niet tegen een sluis maar wel op de juiste plaats. Of is het de bedoeling een tweede doel te maken? En juist voor het kapitaal te kiezen en zijn de mensen niet belangrijk.... Ik denk dat jullie het intussen wel weten wat de fouten zijn maar iedere keer dezelfde vragen stellen tot we toegeven of moeten. Hopelijk komt het gezond verstand boven en doen jullie de juiste keuze.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Wij wonen 32 jaar in zeebrugge en het was hier super leuk tot jullie het eens zouden veranderen.....en zeker niet verbeteren.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Onteigen heel Zeebrugge, dan heb je alles. Dan kunnen we ergens gaan wonen waar we niet vergast worden</p> <p>Weet je wel gezondheid van de mens ... Corona en nog eens Corona waar jullie zo veel voor doen ? En dan anders mensen laten sterven door roetdeeltjes om toch jullie gedacht te krijgen. Top.</p>
M033	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Neen</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Neen</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Dat de kordate keuze op de visart is gevallen,is lovenswaardig. Dat deze keuze op de visart is gevallen,omdat de prijs laag is,en de keuze een eenzijdige "egotrip" keuze was,is dat niet. Vanaf het begin van de onderzoeken,is maritiem gebieken ,een slechte keuze,en toch heeft men geen andere mogelijkheden,als mogelijke keuze naar voorgeschoven het moet en zal de visart worden. Dit is absoluut geen lovenswaardige keuze,of is het beter een paar mensen te onteigenen,in plaats van een paar bedrijven,bvb in het verbindingsdok.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat er echt eens naar de mensen word geluisterd. Al te vaak staat alles in het teken van vooruitgang..een goede zaak..maar als dat ten koste gaat van mensen,die hier leven,en de haven helpen groeien,is dat minder. Leefgemeenschap,die al moet leven met zwaar verkeer.dat steeds groeit. Mensen sparen voor een huis of appartement,kiezen een plaats waar ze willen wonen,moeten verhuizen. Een rustige straat,die plots als invalsweg word verbreed. Ik woon hier al 32 jaar.....mij mag je dan ook onteigenen,en bij deze gans Zeebrugge..</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Maak een betere keuze.....de lagere kostprijs,zou hier geen rol mogen spelen. De nieuwe sluis zal hier toch ook minstens 30 plus jaren renderen.....op de juiste plaats.</p>
M034	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> De optie verbindingsluis in de achterhaven. 2 nieuwe sluizen in de achterhaven bouwen en bestaande P. Vandamme sluis buiten dienst stellen en als aanloopgeul naar het nieuwe sluisencomplex te gebruiken.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Neen. Er wordt niet genoeg gekeken naar de omwonenden van het dorp die in isolement dreigen te geraken.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Het isolement en de hinder die veroorzaakt zullen worden voor de blijvende omwonenden.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Vlotte mobiliteit zonder gemengd te zijn met de havenactiviteiten. Zodoende dat Zeebrugge strand geen desolate bestemming meer is.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Dat men meer aandacht zou spenderen aan de lange termijn visie. Visart optie laat maar een beperkte tonnenmaat van schepen door. Die nu al te klein is naar huidige normen. De optie verbindingsluis zou meer garant staan voor een florierend havenbeleid met een visie voor de toekomst. Dit zowel op sociaal als economisch vlak.</p>
M035	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Als je voor deze locatie gaat zijn de mogelijkheden beperkt. Volgens mijn zeker niet de juiste plaats nautisch gezien dan.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Ik woon in de Evendijk Oost. Persoonlijk heb ik nog niet veel flankerende maatregelen gezien die voor mij iets zouden betekenen.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Jullie plaatsen een tunnel om de leefbaarheid zeebrugge te verbeteren wordt toch gezegd. Helaas denk ik daar helemaal anders over. Er wordt een nieuwe brug gebouwd die de achterhaven West met de A11 verbind. Dit is een zeer goede zaak. En dit verbetert onze leefbaarheid. En deze van Lissewege. Eigenlijk vraag ik mij af of die tunnel dan nog nodig is? Ik weet dat dan het havenverkeer nog over die sluis moet maar dit zal zeer weinig zijn. Tegenover de vervuiling die we zullen moeten verdragen van de schepen in de sluis. Een schip vaart met 1000 p.p. zwavel stookolie en een wagen rijdt op 10 p.p. zwavel gasolie. 1 schip dat ongeveer 4 ton verbruikt per uur. Dezelfde vervuiling veroorzaakt dan 80000 wagens. Dit per schip. Dan is ook nog mijn tweede punt de uitgang van de tunnel kom op ongeveer 50 meter van de huizen uit op de eventdijk Oost. Alle geconcentreerde gassen zullen juist daar uitkomen. Laat ons maar zwijgen over het lawaai.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Graag een groene zone maken rond Zeebrugge dorp. Dit vanaf de oude sluis langs de school zo verder tot de nieuwe sluis. Zoiets als zwakkendamme.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Indien die tunnel er komt graag die zo ver als mogelijk van de woonkern plaatsen. Zodoende dat we alleen maar problemen hebben van de sluis en niet deze van die tunnel erbij.</p>
M036	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> geen goede locatie</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> andere locatie b.v. aan Vandamme sluis</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Er kunnen misschien onderzoeken komen voor de omliggende huizen die niet onteigend worden en die in waarde zullen verminderen, hoe ze er nu uitzien of zijn en hoe ze zullen zijn na de werken i.v.m.. schade verzakkingen ...enz.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat Zeebrugge terug een gemeente zou kunnen worden maar dat ze door die nieuwe sluis in 2 wordt gedeeld er zijn al zoveel problemen met die ophaalbruggen die er nu zijn en ze gaan er nu weer bouwen, elke dag file vooral in de vakantie periode soms heb je een uur nodig om thuis te geraken !</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M031	* meer opschuiven sluis naar evendijk-oost = alternatief Visart-oost van de onderzoeksfase. Niet meer van toepassing. * Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M032	* - * - * keuze visart huidige locatie ligt vast * - * volledig onteigenen (zie boven). Pas indien getroffen door project. Gezondheid (roet)	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M033	* - * - * keuze visart * aandacht voor bekommernissen onteigeningswens - er bestaat geen recht op onteigenen * keuze visart	Algemeen								
M034	* keuze visart ligt vast * risico op isolement. Onderzoek naar verbinding wijken maakt deel uit van leefbaarheidsstudie * Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid * aandacht tonnage / gabarriet sluis	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			X		X			
M035	* aandacht nautische => nautische studie * Flankerende maatregelen dienen nog verder uitgewerkt. Lucht wordt onderzocht * (groene) publieke ruimte wordt onderzocht wanneer deze is te relateren aan het project. Aansluiting wordt gezocht met andere initiatieven. * ligging tunnel(mond) wordt onderzocht	Milieudisciplines			X		X			
M036	* keuze visart ligt vast * keuze visart huidige locatie ligt vast * waardevermindering * aandacht tonnage / gabarriet sluis	MKBA				X				

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M037	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Visart is niet redelijk</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Geen idee</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Nee</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat men voordat men de Visart-site als voorkeur kiest, rekening houdt met de mensen die in Zeebrugge wonen. Ik denk dat deze keuze duidelijk maakt dat we letterlijk en figuurlijk kunnen stikken.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Nee</p>
M038	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Laat dit ten eerste zéér duidelijk zijn: wij gaan NIET akkoord met de - nog altijd niet bevestigde - inplanting van de nieuwe sluis. U heeft gelijk ; open communicatie én INSPRAAK zijn belangrijk, maar blijkbaar alleen als doekje voor het bloeden want volgens jullie is de huidige inplanting al definitief. Ergens las ik dat met de huidige (voorlopige) inplanting van de Visartsluis nog kan geschoven worden dus mijn voorstel is schuif ze zo vër mogelijk naar achter, voor mijn part tot in Brugge (kunnen de cruiseschepen daar ineens aanmeren) en laat die gemeente nu eens de lasten dragen, zij hebben nu alleen de voordelen lees : inkomsten.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Over de voorgestelde flankerende maatregelen heb ik nog niet veel gelezen. Gaat daar geld voor zijn? Welke ideeën kunnen wij voorstellen om zo'n groot megalomaan project in onze wijk tot minder hinder te laten leiden??? Geluidsoverlast, stof, luchtvervuiling tijdens de werken, die jaren zullen duren, hoe kunnen wij nu ideeën hebben om dit te verminderen. Onder de grond werken misschien???? Niets kan de hinder verminderen. Of misschien een minder hinder premie zodat wij met z'n allen een tental (of langer?) jaren kunnen verhuizen.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Geef ons eerst eens een duidelijk getal over hoeveel de Visartsluis gaat kosten. Is het echt maar de helft van het andere alternatief? Weten jullie dit zelf al? Is daar al een studie rond gemaakt? 2de voorstel : steek die plannen eens gewoon weg en gebruik die centjes om Zeebrugge aangenamer te maken.</p> <p>Vraagjes : Is een 2de grote sluis nodig? Ik woon zelf met zicht op de Visartsluis, Van Dammesluis én de containerhaven. Zeebrugge is Antwerpen niet. Hoeveel grote schepen gaan er door die nieuwe sluis varen? Als er nu windkracht 4 of 5 is (wat op dit moment al enkele dagen is) zie ik 4 sleepboten een kleiner schip met man en macht tegenhouden om maar niet tegen de kaaimuren aan te botsen door de wind en de stroming. Reken dan ook maar meteen wat sterkere sleepboten bij in jullie budget. Kan de Van Damme sluis geen extra capaciteit aan? Nogmaals Zeebrugge is Antwerpen niet. Als die 2 grote sluisen dan op volle capaciteit werken, waar gaan al die schepen dan afmeren. Is het de bedoeling dat Zeebrugge gewoon verdwijnt en opgeslokt wordt door de haven?</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Wij wonen hier nog geen 2 jaar maar het is voor ons al zeer duidelijk dat Zeebrugge enorm stiefmoederlijk wordt behandeld. Zeebrugge is gewoon in 3 gekapt, hoe gaat dit ooit kunnen opgelost worden? Er wonen hier zeer vriendelijke, warme, nuchtere mensen die alles met lede ogen aanschouwen. Alles wordt boven hun hoofden beslist, afgebroken maar er komt NIETS in de plaats. Er wordt niet naar hen geluisterd, niet ivm Visart, niet ivm de transmigranten. Hoe denken jullie dat het in een dorp aangenaam wonen wordt, moeten jullie dat nu echt aan ons vragen?</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Beslis nu eens voor 1 keer niet over onze hoofden maar LUISTER, LUISTER, LUISTER. Wie heeft er gelezen en geluisterd? Graag antwoord.</p>
M039	vzw Yacht	<p>Geachte Mevrouw, Meneer</p> <p>Graag wil ik volgende standpunten kwijt inzake de verbetering van de nautische toegang van de haven van Zeebrugge :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Onderbouwd door verschillende studies blijkt dat de optie "Visart" vanuit vele invalshoeken, niet in het minst de leefbaarheid van onze gemeenschap, de slechtst denkbare optie is. •Onze mening werd gevraagd, gegeven en gemotiveerd, maar hier werd nooit terdege rekening mee gehouden. •Er is feitelijk nooit sprake geweest van verschillende opties. Ben Weyts (N-VA), toenmalig Minister in de Vlaamse regering en bevoegd voor mobiliteit, heeft meermaals voor zijn beurt gesproken. <p>Op basis van bovenstaande argumenten hebben wij als v.z.w. Yacht dan ook beroep aangetekend via de Raad van State.</p> <p>Nu wordt onze mening gevraagd in "Uitwerkingsfase en projectbesluit" :</p> <ul style="list-style-type: none"> •MBZ kan zich nu al niet houden aan de geldende afspraken die opgenomen zijn in hun statuten : balans mens-natuur-economie. •De financiering van het ganse project, op eender welk niveau, staat op losse schroeven. •Er is geen enkele garantie op flankerende de maatregelen. •Voorafgaand werd duidelijk aangegeven dat er geen enkele verplichting is om rekening te houden met de adviezen. <p>Om deze schabouwelijke vertoning verder goed te kunnen volgen wensen wij te participeren bij het opmaken van het leefbaarheidsplan.</p> <p>Uitkijkend naar uw uitnodiging, teken ik</p>
M040	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> De Visartlocatie houdt te weinig rekening met het behoud en de opwaardering van de woonfunctie in Zeebrugge. Een paar sluisen in het verbindingsdok zijn een betere oplossing.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Nieuwe, milieu- en woonvriendelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Visartsluis worden onmogelijk gemaakt. Het Visart-alternatief brengt relatief veel negatieve verkeers- en gezondheidseffecten alsook visuele hinder met zich mee. Het sociale weefsel en enkele bouwkundige en sociale erfgoelementen verdwijnen of worden bedreigd. Er wordt voorbijgegaan aan de duidelijke voorkeur van de waardevolle Revitaliseringsstudie voor de woonvriendelijke ruimtelijke ontwikkeling van Zeebrugge en het complexe project is onvoldoende uitgewerkt. Leemten in de kennis over het zoutgehalte van het grondwater maken de verwerping van het alternatief Verbindingsdok betwistbaar.</p> <p>De kosten voor het alternatief Verbindingsdok zijn te hoog ingeschat. Het Visart-alternatief scoort het slechtst op nautisch vlak. De lokale economie wordt aangetast. Het plan leidt tot te veel patrimoniale schade en onzekerheid bij de eigenaars. Schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het redelijkheidsbeginsel. Het voorkeursbesluit met keuze voor het Visart-alternatief houdt onvoldoende rekening met het belang van een herwaardering van de woonfunctie en bedreigt de leefbaarheid.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M037	* keuze visart huidige locatie ligt vast	Alternatieven								
M038	* keuze visart huidige locatie ligt vast. Zuidelijke verschuiving wordt onderzocht. * milderende maatregelen tijdens en na de werken worden onderzocht. Voorstel hinder premie (ergens anders wonen tijdens werken) - kan een milderende maatregel zijn in kader van leefbaarheid tijdens werken * vraag om kostprijs (criterium keuze locatie) sluis echt nodig ? noodzaak wordt niet in vraag gesteld. Vlaanderen gekozen iedere zeehaven dubbele toegang * Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			x		x			
M039	* keuze visart huidige locatie ligt vast * financiering project maakt deel uit van het projectbesluit in projectbesluit zullen ook de noodzakelijke milderende maatregelen worden opgenomen (in budget) actieve deelname participatie	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					x		x	x
M040	* keuze visart huidige locatie ligt vast * verschillende argumenten tegen visart worden aangehaald (keuze visart huidige locatie ligt vast) andere elementen rond wat is leefbaarheid , aandacht voor erfgoed (zie ook vraag dep Omgeving verwerken erfgoed in inrichting)	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			x		x			

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M041	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Er kan onvoldoende benadrukt worden dat optie Visart het meest slechte alternatief is voor alle betrokken actoren. Indien er feitelijk beslist wordt dat deze finaal daar zou moeten komen te liggen dan is de meest zuidelijke optie de best mogelijke. Ingang jachthaven blijft behouden, gebouw militair domein moet niet worden gesloopt, recent aangelegde stormmuur moet niet worden gesloopt, "bosje" aan het Visserskruis blijft grotendeels intact, ... Zeewaarts hoofd aan de Westzijde en het landwaarts hoofd aan de Oostelijke zijde. Alternatief met parallelle ontsluiting haven. Uitvoeringsalternatief : mobiliteit volgt ruimtelijke structuur. Ik stel me de vraag of het een optie is om de nieuwe sluis onder de nieuw aan te leggen Nx te plaatsen in de plaats van er boven ? Veel grotere werfzone met een minder grote impact voor de bewoners van de stationswijk. Het Prins Filipsdok en het Oud Ferrydok moeten immers toch worden gedempt.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Neen. Flankerende maatregelen gaan voorbij aan de essentie ; Het verbinden van de 4 kernen. Daarenboven zullen de flankerende maatregelen nooit de overlast van optie Visart oplossen. Niet in het minst die van de volksgezondheid ! Suggesties : Wat mij betreft is er veel te weinig aandacht voor de aanleg van de groene ruimte. Alles zou met elkaar moeten verbonden zijn door parken, bossen, hagen, bloemen en planten. Enkel op deze manier kunnen we nog verbinden. Waar en indien mogelijk kunnen hoge bomen, in combinatie met laag struikgewas overlast (geluid, licht en roetuitstoot) enigszins temperen. Op de Rederskaai, langs de Paardenmarktstraat en de Graaf Jansdijk zou je een glooiende groene berm (lus) kunnen maken die fungeert als stormmuur. Speels doorheen de jachthaven in de plaats van de betonnen landingsbaan die het nu is. Volledige heraanleg van het bos ter hoogte van het Visserskruis. Maak een groene dreeffietspad van de vervallen treinbedding in de jachthaven en laat deze doorlopen naar voormalig militair domein Knaepen. Verder wil ik zeker ook aandacht voor de ingang van de jachthaven ter hoogte van de ABC cruiseterminal. Deze is bijzonder gevaarlijk ! Altijd en voor iedereen, maar zeker voor kinderen die vanuit de jachthaven naar het speelplein willen en omgekeerd. Maak van Zeebrugge een geheel. Ik geef Nieuwpoort graag als voorbeeld ! Iets die op vele vlakken aan elkaar hangt en niet als een door compromissen en gebrek aan lange termijnvisie aan elkaar genaaide lappendeken.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Ja. In de theorie is "complexe projecten" een sterk initiatief, maar in de praktijk is het waardeloos. Er werd nooit terdege rekening gehouden met de wensen van bewoners en tweede verblijvers : Chinese democratie. Het politieke spel tussen Antwerpen en Zeebrugge is u wel bekend. <i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Het wordt tijd dat zowel de Vlaamse overheid als de stad Brugge de beloftes gaan inlossen aan de kant van de bewoners en tweede verblijvers. Reeds 20 jaar wordt er gesproken over de revitalisering van Zeebrugge ! Het is belangrijk dat het evenwicht wordt hersteld en dat de industrie niet steeds weer de overhand neemt zonder rekening te houden met de bewoners. Belangrijk om te wonen in Zeebrugge zijn : rust, netheid, propere lucht, goede burens, geen overlast, natuur, tevreden toeristen, de gezelligheid van de jachthaven, leuke restaurantjes, ...</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Ik wens jullie veel succes met dit dossier die veel weggeeft van een regeringsvorming op het federale niveau.</p>
M042	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> Neen</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> - Duidelijkheid over de omvang van het project en de impact van de omwonenden. <i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> - het voorstel van een kustpark is een stap in de goede richting. - meer groen: bomen, vergroening van de trambedding, bloemenperken, ... - tijdens het project erop na zien dat er geen krakers komen gebruik maken van de leegstaande (onteigende) woningen.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> - duidelijkheid over de inname van huizen rond het project. - mogelijkheid tot onteigende stukken over te kopen die niet tot het project behoren?</p>
M043	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> Nee , op deze locatie zijn geen redelijke alternatieven mogelijk daar dit sowieso steeds een te grote impact geeft op de woningen in de directe buurt . (Amper 50 meter) Enkel de eerste rij huizen onteigenen zijn enkel en alleen maar schone schijn . Op die manier zijn ook pottenkijkers verdwenen voor de uitvoerende firma's.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen ?</i> Een boompje en een bloemetje zullen de hinder en overlast niet wegnemen en nog minder doen vergeten . Deze maatregelen zijn enkel bedoeld om een rad voor de ogen te houden. Als puntje bij paaltje komt zullen die er toch niet komen vanwege allerlei excuses die op dit moment uit de mouw zullen geschud worden.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Een grondige doorgedreven onafhankelijke studie die de impact op de resterende huizen en bewoners zal hebben zou al een goede start zijn en is een gemiste kans in de voorgaande onderzoeken waar er maar oppervlakkig naar gepeild is. Het staat als een paal boven water dat er verzakkingen zullen optreden want dit is nu al het geval bij geringe werken . Op 50 meter van een zeesluis wonen is nefast voor de bewoners. Geluid van scheepsmotoren, de zeesluis zelf , de bruggen erover die open gaan en hun geluidssignaal dat ermee gepaard gaat, trillingen van de scheepsmotoren, geurhinder van de uitstoot van diezelfde motoren, en de impact ervan op de gezondheid waarvan algemeen gekend is hoe schadelijk die is .</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> De enige juiste optie was de optie verbindingsdok . Wat je ook voorziet of doet aan maatregelen , met een sluis op 50 meter van je deur en een tunnel op 20 meter van je deur is het gewoonweg onleefbaar , en dan spreken we nog niet over de werken die jaren zullen duren. Er is geen rekening gehouden met de bewoners waarschijnlijk omdat men bang is voor een tweede Doel scenario.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Gebruik het gezond verstand en denk niet aan het goedkoopste scenario , althans voorlopig op papier het goedkoopste en snelste . Op langere termijn is een ander verhaal . Ook wraakroepend dat dit de enige reden is om voor Visart te kiezen . Terwijl alles erop wijst dat dit het slechtste scoort in alle onderzoeken en aanbevelingen .</p>
M044	Burger	<p>Geachte heer, mevrouw Ik heb mijn opmerking op de PON verstuurd. Kan u mij bevestiging van ontvangst en copy bezorgen hiervan? Hoe verloopt het verder?</p>
M045	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Neen,de Visart locatie is de slechtste plaats om de zeesluis te bouwen. Het zal Zeebrugge in twee delen met grote gevolgen hoofdzakelijk voor alle bewoners.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Neen deze zijn niet voldoende. De schepen die in de sluis liggen te wachten met draaiende motoren zullen veel trillingen teweeg brengen ,maar ook nog luchtvervuiling van de uitlaten , en zwavel uitstoot (ik heb vroeger zelf 17 jaar op zeeschepen gevaren met 18.000 pk en zwaardere motoren en weet wel wat er uit de schoorstenen komt . Voor deze sluis zijn er toch een aanzienlijk aantal huizen die moeten onteigend worden . Hoe leefbaar gaat de wijk nog zijn ?</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> De verschillende onderzoeken moeten alle aspecten onderzoeken, niet enkel deze die in het voordeel zijn van de Visart. De zwaveluitstoot is in de studie weggelaten, wat zeer schadelijk is voor de mens en er meer gevallen van longziektes gaan voorvallen . Maar daar wordt over gezwegen . De personen die de beslissingen nemen wonen hier niet of het zou anders beslist worden indien wel en kennen de situatie hier niet enkel op papier .</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat er beter moet nagedacht worden over de locatie van de sluis te plannen en niet enkel naar de grote firma's luisteren die bang zijn om een stuk grond te verliezen en proberen de beslissende minister onder druk te zetten van als je de sluis hier bouwt verhuizen wij met de firma.....'.en x aantal werklozen. De beste locatie is in het verbindingsdok, geen hinder voor alle bewoners zowel lawaai als lucht als trillingen. Zo kan Zeebrugge als woongemeenschap blijven bestaan.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Er wordt toch niet geluisterd naar de bewoners, alles wordt al beslist achter de schermen en de infodagen worden gehouden omdat het verplicht is , de bewoners te sussen en ze koest houden. Om meer protest te vermijden en de start van de werken vertraging zouden op lopen . De visarend Sluis is de slechtste keuze die er is als je al de mogelijkheden op de plannen bekijkt . De projectleiders moeten het beter uitleggen aan de politiek zodat die beter een juiste beslissing nemen.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M041	<p>* keuze visart huidige locatie ligt vast voorkeur meest zuidelijk alternatief + zeewaarts hoofd westzijde eventueel nog verder zuidwaarts (onder/achter Nx) => is dan niet visart huidige locatie</p> <p>* voorstel om de Nx zeewaarts van de nieuwe sluis te leggen. De tunnel (als verbinding tussen de N31 en Ronsestraat) wordt dan enerzijds erg lang (financieel) en anderzijds dienen dan ook alle aansluiting naar de achterhaven in tunnel uitgevoerd. Naar kosten en baten een niet te verantwoorden redelijk alternatief.</p> <p>* nood aan verbinden 4 kernen (sluis doorsnijdt 2) + volksgezondheid + suggesties berm en groen (ontwerp publieke ruimte)</p> <p>* bekommernissen werden niet meegenomen => participatietraject opgezet</p> <p>* aandacht voor revitaliseringsstudie</p> <p>Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid * -</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M042	<p>* -</p> <p>* onderzoek lopende aangaande omvang (werken en project)</p> <p>* Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid</p> <p>* duidelijkheid (inname huizen) delen die geen deel uitmaken van het project worden niet onteigend</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M043	<p>* perceptie ook uitvoerders niet goed gaan doen</p> <p>* geen vertrouwen milderende maatregelen er gaan komen => worden "verankerd" in projectbesluit</p> <p>* kans op verzakkingen => grondmechanisch onderzoek + in leefbaarheidsstudie zal worden aangegeven hoe wordt omgegaan met (kans en potentiële schade) verzakkingen wat is leefbaarheid ?</p> <p>* -</p> <p>* keuze visart huidige locatie ligt vast</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			X		X	X		
M044	email gestuurd naar de betrokkene	Algemeen								
M045	<p>* keuze visart huidige locatie ligt vast</p> <p>* trillingen en luchtvervuiling + hoe leefbaar blijft wijk na onteigenen => deel van geïntegreerd onderzoek</p> <p>* SO2 onderzoeken (zie ook dep Omgeving): zal worden onderzocht</p> <p>* keuze visart huidige locatie</p> <p>* -</p>	Milieudisciplines			X		X			

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M046	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i></p> <p>INRICHTINGSALTERNATIEF SLUIS met zuidelijke verschuiving lengte-as Met zeewaarts hoofd aan de westelijke zijde en het landwaarts hoofd aan de oostelijke zijde. Zou nog verder mogen verschuiven naar het zuiden, meer plaats voor de inkom van de jachthaven vind ik een van de betere opties, indien de stationswijk blijft in zijn huidige indeling, verschuiven de tunnel, de brug, de sluisdeuren. En rijden de goederentreinen minder dicht bij de bewoning, meer plaats voor geluidswerende maatregelen.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i></p> <p>De stationswijk, word een stuk onteigend, volgens de tekeningen, wordt deze ruimte niet echt ingenomen, voor de aan te leggen wegen, is dit de plaats van het fietspad? Wanneer worden deze huizen gesloopt? Wanneer deze gesloopt worden, zou er reeds een definitieve afscherming moeten komen, de resterende huizen dienen beschermd te worden tijdens de werken. Waarom niet verder onteigenen, meer ruimte voor een bufferzone.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <p>Nog onduidelijk waar precies de grens komt van de werkzone, (wij wonen in Genuastraat). Zal er vooraf een berm of geluidsscherm geplaatst worden, die dan na de uitvoering, definitief kan blijven. Zal er gebruik gemaakt worden van de woonstraten, om de werkzone te bereiken.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i></p> <p>Wij zijn hier beiden geboren, wonen 50 jaar in ons huidige huis, zijn dus best tevreden hier te Zeebrugge, wij evolueerden mee met de drukte van de haven, het verkeer en de parkeerdruk, de verwaalde vrachtwagens, worden ons nu toch teveel, wij vrezen dat tijdens de werken onze omgeving niet leefbaar zal zijn. Achteraf geloven wij wel dat het allemaal goed komt en dat de wijken wel terug verbonden zullen zijn, maar voor ons persoonlijk vrezen wij de werken, gezien onze leeftijd hopen wij nog het eindresultaat te zien. Rekening houden met de bewoners tijdens de werken, zou een prioriteit moeten zijn.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>De kaaimuren van de sluis verhogen tegenover het huidige peil, vind nergens terug hoeveel, de wegen en trambedding, blijven deze op het huidige niveau.</p>
M047	ZOD	<p>Geachte heer Buffel,</p> <p>naar aanleiding van onze samenkomst dd 24 juni 2020, willen wij u op de hoogte stellen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZOD ervan overtuigd is en blijft dat het bouwen van de Visartsluis geen oplossing biedt voor de verbetering van de nautische toegang van de haven van Zeebrugge. De impact van dit project zal veel schade berokkenen aan de hele gemeenschap en is een bedreiging voor onze gezondheid. - dit dossier nog steeds lopende voor Raad van State. De mogelijkheid om een onmiddellijke schorsing aan te vragen zal aangegrepen worden indien nodig. - wij dit leefbaarheidsdossier graag verder opvolgen, samen met u. Wij zijn benieuwd hoe jullie degelijke oplossingen kunnen voorstellen voor de negatieve invloeden van de Visartsluis, welke duidelijk aangegeven zijn in de meer dan 700 bezwaarschriften. We zijn ervan overtuigd dat in de loop van de procedure duidelijk zal blijken dat Visart de slechtst mogelijke optie is, die niet te combineren valt met de term leefbaarheid. Wij willen meewerken aan een leefbaarheidsplan, doch dit zal gebeuren onder voorbehoud van alle rechten, in acht genomen de lopende procedure voor de Raad van State. <p>Met vriendelijke groet, ZOD</p>
M048	Fietsersbond Brugge	<p><i>Algemene opmerkingen :</i></p> <p>Er is veel te weinig rekening gehouden met de fietser. Er is nergens een duidelijke totale overzichtsfietskaart. Fietspaden worden omgeleid of afgeschaft. Nergens wordt de F31/F34 getekend of besproken in het ontwerp. Nergens worden de punten van de F31, die nu reeds beslist zijn, opgenomen in dit ontwerp.</p> <p><i>Verder te onderzoeken :</i></p> <p>De New Yorklaan zou afgesloten moeten worden van de N34 : N34 is geen havenweg meer; in sommige alternatieven wordt dit gekozen, waarom niet in het Basisalternatief ? Er is een veilige verbinding door de tunnel onder de N34.</p> <p>De integratie van de fietssnelwegen, F31 en F34, in dit project.</p> <p>Ipv het "hollands-complex" zou er een fietsbrug op deze plaats moeten komen zodat de oostelijke F31-tangent logisch wordt verbonden met westelijke F31-tangent.</p> <p>Voor "Havenverkeer-NX" is enkel het Basisalternatief aanvaardbaar omdat anders "de haven" nog meer richting Lissewege verschuift : de haven schuift, nu al, steeds meer richting Lissewege : transportzone, 2XL, "hollands-complex" en de voorgestelde alternatieven ...</p> <p>De Fietsersbond stelt voor een fietsbrug over de sluis, in het verlengde van de Kustlaan, dus geen omweg langs de sluisdeuren, deze fietsbrug is steeds naar beneden zolang de sluis niet gebruikt is en dit is het merendeel van de tijd.</p> <p>Evendijk-West kan, voor de fietsers, verbonden worden met het fietspad langs de Lanceloot Blondeellaan en dit langs de Ovonde thv N31/NX.</p> <p>Wordt (stopplaats-)station-Zeebrugge-dorp afgeschaft ?</p> <p><i>Kan u bijkomend het volgende onderzoeken :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -De mogelijkheid om de fietsers over de roldeuren te laten rijden, ipv over de bruggen. Dit splits het fietsverkeer van de rest en maakt de omleiding voor fietsers minder groot. Bij de nieuwe Royerssluis zullen de roldeuren gebruikt worden voor verkeer indien de bruggen defect zijn. -De invloed van het "MBZ-havengebied-statuu" op het fietsverkeer. Momenteel is op een groot deel van de haven normaal fietsverkeer niet mogelijk. <p>MvG Fietsersbond Brugge</p>
M049.01	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i></p> <p>bijkomende alternatieven:</p> <p>1) nieuwe sluis naast de visart aan de westelijke zijde, dit betekend inderdaad meer onteigeningen, (oostelijke woonblokken van de stationswijk) maar is directer naar de omwonende die anders 8à10j op een 'werf' zullen wonen met de vraag en onzekerheid of het leefbaar zal blijven?!! De stationswijk ligt zowel aan noordelijke zijde als aan zuidelijke zijde met water omgeven, dus er is directe doorvaart mogelijk wat ook het nautische obstakel bij storm (aan rode boei marinebasis) oplost.</p> <p>De positieve punten van dit alternatief :</p> <ul style="list-style-type: none"> -behoud van toegang jachthaven die anders bij een nieuwe noordelijke toegang enorm zal te lijden krijgen van noorderlijke winden; trouwens de jachthaven en sportvissershaven is onlangs nog maar helemaal vernieuwd en opgewaarderd. -behoud van het monumentale visserskruis, de plaats is ook heel belangrijk voor uitvarende vissersschepen, alsook voor heel wat nabestaanden van vissersfamilies. -behoud van de visartsluis, het startmonument van de start van de ZeebrugsBrugse haven. Deze visartsite kan dan eventueel gebruikt en ingericht worden als buffer voor het dorp. In het revitaliseringsplan van stad Brugge (2018) was er voor de visartsite ook al een sociale functie voorzien, dit kan nu ook met als bijkomstig een buffer tegen lawaai, stof en uitstoot als ik het goed voorheb is de Straussbrug ook nog een beschermd erfgoed. -de visart kan blijven dienst doen als reserve toegang tot de achterhaven in geval de Van Dammesluis defect raakt tijdens de werken, ik besef dat dit niet geldt voor de hele grote schepen maar wel voor de andere, alsook voor scheepvaart naar Brugge. 2) idem als hierboven maar dan met onteigening van de hele stationswijk om de nieuwe sluis groter te bouwen. Daar mvr. minister Peeters Lydia zegt, en ik citeer: "De nieuwe sluis bouwen we niet alleen voor morgen, maar voor de volgende 100 jaar" stel ik mij de vraag waarom de nieuwe sluis dan ook niet meteen groter wordt gebouwd, als men van kennis is dat de schepen steeds evolueren in grootte, volume. Dan kan men ook meteen de havenactiviteiten van noord naar zuid doortrekken. De aanleg van de NX kan hier ook door getrokken worden met rechte aansluiting op de Isabellalaan. Er is dan ook geen investering nodig voor flankerende maatregelen voor de leefbaarheid of voor schade aan woningen etc. en er is dan ook makkelijker verwezenlijking voor het plaatselijke verkeer. <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i></p> <p>De flankerende maatregelen zijn volgens mij niet voldoende, maar ook heel onduidelijk. Dit is ook heel moeilijk als er nog geen definitieve plannen zijn.</p> <p>Ik pleit voor meer onteigeningen of toch ten minste bewoners de kans tot inkoop te geven als ze dit willen. Uit ervaring weet ik dat het bouwen van deze sluis een enorme negatieve impact zal hebben op onze woonwijk. Destijds heb ik de bouw van de Van Damme sluis van dichtbij meegemaakt (wonende in de oostelijkst stuk van sint - donasstraat) en ik heb er ook aan meegebouwd, ik weet dus maar al te goed wat er op ons afkomt. Als je weet dat de sluis die op de visartsite zal gebouwd worden veel dicht bij de woonblokken is dan hou ik mijn hart vast. Alsook na de werken, want als een schip in de sluis ligt wachtend tot de ene brug dicht is en de andere open veroorzaakt dat heel wat trillingen en ronkende motoren.</p>
M049.02	Anoniem	<p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -garantie van leefbaarheid tijdens de werken -verkeersbeleid tijdens de werken; daar ik merk dat er op heden bij kleine wegenwerken (Kapitein Fryatstraat-Lanceloot Blondeellaan) al heel wat problemen zijn voor de vrachtwagens die onze wijk als doorgang gebruiken terwijl dit verboden is. -bereikbaarheid met dorp en visa versa. -inwoners informeren over mogelijke overlast en schade, en hoe, wat en waar ze hiervoor moeten doen -Geluidsonderzoek niet enkel op volume (Db) maar ook op aanhoudende laagtoongeluiden. -Hoe menselijk is het om mensen, omwonenden voor 8 à 10 jaar in een situatie te doen leven die ze zelf niet hebben gekozen? Maar waartoe ze eigenlijk gedwongen worden. Onzeker, stresserende jaren kunnen toch heel wat emotionele en psychische gevolgen hebben. <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i></p> <p>Ik, net zoals mijn echtgenote en 3 kinderen zijn 'echte Zeebruggenaars', zijn hier opgegroeid, schoolgelopen alsook de haven zien evolueren.</p> <p>Wij vinden het dan ook spijtig dat er weeral monumenten moeten verdwijnen ten koste van de haven. Alle begrip er moet inderdaad heel dringend een nieuwe sluis maar dit moet ook op een menselijke manier kunnen, met minimale impact op de geschiedenis en opstart van de haven van Zeebrugge.</p> <p>30 jaar geleden heb ik mijn woning gekocht op de stationswijk, in een residentiele wijk, weg van de Van Dammesluis, waavan we de overlast en gevolgen kenden. Ik heb toen niet gekozen om naast een werf te wonen of langs een drukdoorvaarbare sluis, met mastodonte, ronkende, rokende schepen. Ik zal er nu wel toe verplicht worden, wat ik eigenlijk niet wil ik hou van onze rustige, vriendelijke wijk, en had dit graag zo behouden, maar het ziet er naar uit dat we eigenlijk midden in havenactiviteiten terecht komen, bye bye residentiele wijk.</p> <p>Mijn woning is mijn zekerheid voor mijn oude dag, nu wordt hier deftig aan gesprokkeld; woningen dalen in waarde, nu verkopen is geen optie en schade zal hoogstwaarschijnlijk niet te vermijden zijn; graafwerken voor tunnel aan zuidzijde en voor sluis aan westzijde, wetende dat er indertijd ook heel wat beschadigde woningen waren die verder van de Van Dammesluis lagen, en vergoedingen maken je huis nooit meer tot het originele stabiele gebouw wat het was, dat vermindert ook de waarde voor verkoop na de werken.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>Ga voor een directere eerlijke aanpak tov de bewoners van de stationswijk.</p> <p>De visie van 'zo weinig mogelijk onteigeningen' is misschien in eerste opzicht de menselijkste maar als men zo dicht 8à10j bij een werf, in een werf moet wonen lijkt mij dit niet de beste visie, met dan nog de onzekerheid of het bij werking van de nieuwe sluis nog wel leefbaar zal zijn. Het zal zeker nooit meer de wijk zijn die het ooit was.</p> <p>Geef de mensen die het willen de kans om hun verder leven voor te zetten in een leefomgeving die ze zelf willen en niet waartoe ze gedwongen worden te overleven.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M046	<p>* voorkeur zuidelijke verschuiving, zeewaartse deuren westelijk, landwaarts oostelijk vraag na te zien nog meer zuidelijk => zuidelijke = onredelijk (onderbouwd in geactualiseerde PON (spoor, kritieke infrastructuur,...-> zie ook stad Brugge))</p> <p>* timing sloop en invulling van de vrijgekomen ruimte (deel van nog te voeren onderzoek)</p> <p>* inrichting werfzone en milderende maatregelen in kader van de werken dienen nog onderzocht (bij uitwerking inrichtingsalternatief)</p> <p>* Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid</p> <p>* onderzoek lopende</p>	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)	zie PON 6.1.2. voor de niet redelijkheid van de verdere zuidelijke verschuiving van de sluis				X	X		
M047	<p>* huidige locatie Visart ligt vast</p> <p>* raad van state (dreiging onmiddellijke schoring - nu nog niet zo)</p> <p>* betrokkenheid leefbaarheidsstudie (schil 1): vraag deelname verstuurd</p>	Procedure / proces							X	
M048	<p>* afstemming fietsers (ontwerp, plan, maatregelen,...) gebeurt in de mobiliteitsstudie en in samenspraak met de actoren (WG mobiliteit opgenomen)</p> <p>* mobiliteitsstudie (ontwerp) bekijkt deze aanbevelingen</p> <p>* fietsers over roldeuren: aandacht voor wat mogelijk is gezien gans sluiscomplex kritische infrastructuur is (port security ISPS)</p> <p>* MBZ-havengied statuut vs fietsverkeer: maakt geen deel uit van dit project</p>	Mobiliteit		X	x			X		
M049.01	<p>1) nieuwe sluis "volledig" westelijk naast visart huidige locatie betekent groot direct ruimtebeslag en onteigeningen met zich mee, spoor!, ... onredelijk</p> <p>2) volledig onteigenen (zie voorgaande - enkel door het project geïmpacteerde gebouwen/infrastructuur komen in aanmerking)</p> <p>* klopt, milderende maatregelen nog te onderzoeken (persoon met ervaring =>uitnodigen voor participatie ikv leefbaarheid)</p>	Alternatieven	Het alternatief 'westelijke verschuiving' en de argumentatie waarom dit alternatief als niet redelijk wordt beschouwd, wordt uitvoering omschreven in hoofdstuk 6.1. De tekst in hoofdstuk 4.2.1 aangaande het sociaal begeleidingsplan is wat uitgebreid mbt minnelijke schikking, onteigening, ...				X			X
M049.02	<p>* leefbaarheid wordt onderzocht tijdens en na de werken (op basis van resultaten MER en ontwerp). Er wordt in de studie ook informatie verschaft rond wat tijdens de werken en hoe erop voorbereiden. wat is leefbaarheid (tijdens de werken) ? Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid Geluid ook op lage db (=> trillingen: ok)</p> <p>* wat is leefbaarheid ? schade werken => verduidelijking hoe en wat in leefbaarheidsstudie waardevermindering woningen => wordt mee onderzocht</p> <p>* "wijkgevoel". duur werken => snel duidelijkheid over (zomer 2021)</p>				x					

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M050.01	GECORO-B	<p>Advies van de GECORO-Brugge betreffende de projectonderzoeksnota (PON) toegelicht door ir Frederik Buffel en mevr. Katrien Schelfhout (Arcadis) op de vergadering dd. 8 juli 2020.</p> <p>1) Pg. 115 stelt : "Gezien het projectbesluit zowel een vergunbaar project als herbestemmingsplan beoogt is de effectbeoordeling tweeledig, beoordeling op planniveau in functie van herbestemming en beoordeling op projectniveau in functie van vergunningen. De beoordeling op planniveau, zal enkel gebeuren eens het gekozen alternatief gekend is. Pas dan zal duidelijk zijn welke herbestemmingen noodzakelijk zijn ."</p>
M050.02	GECORO-B	<p>Advies van de GECORO-Brugge betreffende de projectonderzoeksnota (PON) toegelicht door ir Frederik Buffel en mevr. Katrien Schelfhout (Arcadis) op de vergadering dd. 8 juli 2020.</p> <p>2) Pg.183 stelt : " Sommige cruciale plekken vergen een aanpassing van het huidige planologisch kader. Een belangrijke taak bestaat uit de opmaak van de nodige RUP's." Gezien er verschillende BPA's bestaan in Zeebrugge en het voorstel RUP Vissershaven Zeebrugge reeds geadviseerd werd op de GECORO-B en dus het alternatief, dat definitief weerhouden zal worden, mogelijks een weerslag kan/zal hebben op dit RUP Vissershaven en op andere BPA's (bv. BPA Stationswijk...) vraagt de GECORO-B dat zij op de hoogte wordt gehouden van de verdere evolutie van het project, het resultaat ervan en welke RUP's dienen opgemaakt of gewijzigd te worden zodat ook hiermee rekening kan gehouden worden voor de timing van de werking van de GECORO-B. Tevens wordt ook de bezorgdheid uitgedrukt dat dit proces de revitalisering/reconversie van de oude vismijnsite en omgeving niet mag vertragen of in het gedrang brengen.</p>
M050.03	GECORO-B	<p>Advies van de GECORO-Brugge betreffende de projectonderzoeksnota (PON) toegelicht door ir Frederik Buffel en mevr. Katrien Schelfhout (Arcadis) op de vergadering dd. 8 juli 2020.</p> <p>3) Bij de voorgestelde alternatieven voor het doorgaand en havengebonden verkeer via Nx wordt naast het basisalternatief ook een 2° alternatief met wisselaar Nx-N31, een 3° alternatief met wisselaar N31 x Nx en rechtstreekse ontsluiting voorhaven-west op de Nx en een 4° alternatief met parallelle ontsluiting haven voorgelegd voor verder onderzoek. De GECORO-B merkt echter op dat in alternatief 3 en 4 blijkbaar een deel van de geplande infrastructuur voorzien wordt doorheen het domein Knaepen. De GECORO-B kan echter niet inschatten welke oplossing hier concreet wordt voorzien nL bovengrondse of ondergrondse verbindingsweg of een combinatie van beiden (deels ondergronds/deels bovengronds). De GECORO-B vreest echter dat beide alternatieven de visie over deze site Knaepen zoals voorzien in de revitaliseringsstudie (als 1 van de 11 cruciale plekken van Zeebrugge waarbij geopteerd werd om op deze site een groene long en verbinding tussen de Strandwijk en de Stationswijk te maken en aldus een nieuw stadspark voor Zeebrugge te realiseren) doorkruisen. Tevens kan opgemerkt worden dat het stadsbestuur Brugge, van zodra het eigenaar is van betreffende site, blijkbaar wil starten met de concrete invulling van deze site en de intentie heeft verwoord om de bevolking van Zeebrugge maximaal te betrekken bij de uitwerking van het project.</p>
M050.04	GECORO-B	<p>Advies van de GECORO-Brugge betreffende de projectonderzoeksnota (PON) toegelicht door ir Frederik Buffel en mevr. Katrien Schelfhout (Arcadis) op de vergadering dd. 8 juli 2020.</p> <p>4) De GECORO-B wil ook bijzondere aandacht vragen voor de realisatie van een goed en efficiënt fietsnetwerk dat zowel de leefbaarheid van Zeebrugge zelf, de verbindingen met de haven en met het hinterland en de fietsroute langs de kust moet verzekeren en verbeteren.</p>
M051	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i></p> <p>Ze zijn momenteel aan het werken aan de visart, waarbij alle camions omgeleid worden via de Genuastraat ik nodig jullie uit: neem een stoel mee en kijk eens een paar uur hoe het er aan toe gaat, lichtpalen worden scheef gereden, auto's worden beschadigd, de bloembakken op iedere hoek worden kapot gereden, KINDEREN moet wegspringen. Mijn voorstel is de eerste blok zou MOETEN onteigend worden voor de leefbaarheid anders is er geen draagvlak.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i></p> <p>Ze zijn momenteel aan het werken aan de visart, waarbij alle camions omgeleid worden via de Genuastraat ik nodig jullie uit: neem een stoel mee en kijk eens een paar uur hoe het er aan toe gaat, lichtpalen worden scheef gereden, auto's worden beschadigd, de bloembakken op iedere hoek worden kapot gereden, KINDEREN moet wegspringen. Mijn voorstel is de eerste blok zou MOETEN onteigend worden voor de leefbaarheid anders is er geen draagvlak.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <p>Ze zijn momenteel aan het werken aan de visart, waarbij alle camions omgeleid worden via de Genuastraat ik nodig jullie uit: neem een stoel mee en kijk eens een paar uur hoe het er aan toe gaat, lichtpalen worden scheef gereden, auto's worden beschadigd, de bloembakken op iedere hoek worden kapot gereden, KINDEREN moet wegspringen. Mijn voorstel is de eerste blok zou MOETEN onteigend worden voor de leefbaarheid anders is er geen draagvlak.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i></p> <p>Dat wij uit genuastraat niet bang moeten zijn als onze kinderen buiten spelen</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>Ze zijn momenteel aan het werken aan de visart, waarbij alle camions omgeleid worden via de Genuastraat ik nodig jullie uit: neem een stoel mee en kijk eens een paar uur hoe het er aan toe gaat, lichtpalen worden scheef gereden, auto's worden beschadigd, de bloembakken op iedere hoek worden kapot gereden, KINDEREN moet wegspringen. Mijn voorstel is de eerste blok zou MOETEN onteigend worden voor de leefbaarheid anders is er geen draagvlak.</p>
M052	Ocean Gate Logistics	<p>Geachte,</p> <p>Wij richten u dit schrijven naar aanleiding van de projectonderzoeksnota (PON) "verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge" in het "complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge" van 2 juni 2020.</p> <p>Wij verzoeken u om absoluut onderzoek te doen naar de noodzaak/haalbaarheid om ons onroerend goed aan de Kustlaan 157 (rode omkadering) mee te nemen in de werfzone voor de bouw van de nieuwe zeesluis.</p> <p>Wij verwijzen dienaangaande ook naar de diverse besprekingen en contactmomenten (meer bepaald op 24 oktober 2016, 17 mei 2017, 15 maart 2018 en 31 januari 2019) tijdens het lange voortraject dat geleid heeft tot het besluit van de Vlaamse Regering van 28 juni 2019 houdende de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit betreffende het complexe project "Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge". Nu er een voorkeursbesluit is, verzoeken wij bij de verdere detaillering of aanpassing van het alternatief op perceelsniveau rekening te houden met de vraag om de locatie van ons bedrijf mee te nemen in de werfzone met het oog op minnelijke verwerving/herlokalisatie c.q. onteigening.</p> <p>U hiervan een goede ontvangst toewensend en vooralsnog vertrouwend op een passend gevolg.</p>
M053	Burger	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.</i></p> <p>Mijn concrete ideeën zijn vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waarom vraagt U redelijke uitvoeringsalternatieven voor één keuze (Visartlocatie) die niet redelijk voor de mensen en de Zeebrugge gemeenschap is? - Behalve één gedwongen steun aan het project? Een redelijk alternatief voor de mensen is de site van de Verbindingsdok. <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i></p> <p>Neen, de voorgestelde flankerende maatregelen zijn onvoldoende.</p> <p>Na de onteigeningen (voor de sluis en de werfzone) hoe kan nog een halve wijk leefbaar blijven?</p> <p>Hoe wordt de overlast veroorzaakt door de werken tot één minimum beperkt? Met welken definitie van één minimum?</p> <p>Voor de inwoners, hoe wordt effectieve de werkelijke luchtvervuiling (roetuitstoot en NOx) van stationerende boten in de sluis beperkt?</p> <p>Hoe ver zijn jullie met één effectief antwoord aan alle vragen van de meer dan 750 bezwaarschriften die door de Zeebruggenaaers werden ingediend?</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <p>Wat zijn de gevolgen van de covid-19 crisis op de financiële toestand van bestaande bedrijven in de haven? Is de nieuwe sluis onder deze vorm nog nodig? Op welke termijn zal dit investeringsplan rendabel zijn?</p> <p>60 miljoen voor de onteigeningen terwijl de rest van de Vlaamse economie één tsunami kent!</p> <p>Destructie van nieuwe gebouwen ook! Proficiat: één goed gevoel voor de mensen!</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken ?</i></p> <p>Zeebrugge is een dorp met als vogelkind één wereldhaven.</p> <p>Evenwicht tussen dorp en haven moet blijven. Nu met de sluis op de Visartlocatie is de haven één grote koekoek geworden. Koekoek die veel Zeebruggenaaers aan de "zee" zal werpen en die de resterende inwoners in gevaar brengt. Een nieuwe Doel dorpje?</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>Waarom zoveel inspanningen voor één koppige en slechte keuze (Visartlocatie).</p> <p>Waar is het gezond verstand gegaan?</p> <p>Maar hebt U echt de moed om naar de prioriteit van de mensen te luisteren?</p> <p>Ik was in het Frans opgevoed, en toen ik studeerde Nederlands, er was één beleefde vorm van respect: "U" Geeft uw mening a.u.b. enz.</p> <p>Nu met zinnen zoals "Geef jouw mening " : jouw : "ton, ta ,tes" gaat het om één vorm van gebrek aan respect ten opzicht van de inwoners van Zeebrugge. Dat kan ook beschouwd als "infantilisatie" van de mensen.</p> <p>Ik veronderstelde dat in de toekomst ik zal ook zonder probleem de Minister en alle politieke verantwoordelijken mogen tutoyeren... Vergeet niet dat met het meermaals gebruik van "jouw" daar komt één meervoud "en".</p> <p>Met dit meervoud krijgt U één "jouwen" van het project...</p>
M054	AXIUS BV	<p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <p>volgend aspect verdient m.i. extra-aandacht: integrale minnelijke verwerving van de blok Fryattstraat-Kustlaan-Azorenstraat</p> <p>graag bevestiging van ontvangst van huidig bericht via hj@axius.be</p> <p>namens AXIUS BV,</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M050.01	er zal worden verduidelijk waar het project op ingrijpt, plan of project, en welk instrumenten hiervoor kunnen worden ingezet, dit voor de verschillend disciplines.	Algemeen	Er is een nieuw hoofdstuk toegevoegd (hfdst 14) waarin dieper wordt ingegaan op mogelijke effecten op planniveau en mogelijke herbestemmingen en de opmaak van een GRUP. Er zijn ook figuren toegevoegd met aanduiding van locaties waar een bestemmingswijziging		x					
M050.02	* blijvend (tijdig) informeren invloed op bestaande planologische processen. Er wordt een begeleidingsgroep opmaak GRUP ingericht. Zien welke rol GECORO zal/kan opnemen hierin. * impact op lopende ontwikkelingen worden in kaart gebracht (referentiesituatie + ontwikkelingsscenario's)	Procedure / proces					x		x	
M050.03	* visie site knaepen (zie ook stad Brugge) als groene long tussen strandwijk en stationswijk beter niet doorkruisen (ontwerp-randvoorwaarde). Stad Brugge en bevolking betrekken bij invulling (indien deel uitmaakt van project zal dit worden mee opgenomen in de participatie).	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					x	x		x
M050.04	* maakt deel uit van mobiliteitsonderzoek	Mobiliteit		x						
M051	* impact werken zal worden onderzocht en maatregelen voorgesteld (kan o.a. onteigenen zijn) * groot onteigenen: enkel door het project geïmpacteerde gebouwen komen in aanmerking	Onteigenen – herlocalisatie (bewoners en bedrijven)					x			
M052	* Lijkt ver te liggen van invloedgebied project. Uit nader onderzoek zal moeten blijken of in aanmerking komt voor minnelijke verwerving of onteigening.	Onteigenen – herlocalisatie (bewoners en bedrijven)					x			
M053	* keuze Visart huidige locatie ligt vast * leefbaarheid halve wijk ? Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid. milderende maatregelen dienen nog onderzocht bekommernissen over site visart uit voorgaande fase worden verder meegenomen * noodzaak sluis n.a.v.economische covid crisis. Noodzaak wordt niet mee ronderzocht in deze fase. *_ * communicatie "u" ipv "jou"	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					x	x		x
M054	* voorstel zone voor verwervingen. Dient nog onderzocht.						x			

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M055.01	Royal Belgian Sailing Club	Geachte heer, mevrouw, Hierbij de feedback van de Royal Belgian Sailing Club (RBSC) op de projectonderzoeksnota van de nieuwe Zeesluis te Zeebrugge (Visart site). Hierbij vinden jullie de punten die wij graag laten onderzoeken en opgelost zien: •Onderzoeken of de jachthaven aan de Oostzijde zou kunnen verbonden worden met de zee, om zo niet direct in de aanlooproute naar de nieuwe Visart-sluis terecht te komen. Hiermee bedoelen we om te onderzoeken of het haalbaar is om de huidige toegang aan de Westzijde van het dok volledig af te sluiten en een nieuwe toegang te maken aan de Oostzijde, op zo'n manier dat de in- en uitvaart van de jachthaven op een grotere afstand komt van de aanlooproute naar de nieuwe Visartsluis en van de Vandamme sluis (bv langs het militair dok).
M055.02	Royal Belgian Sailing Club	•Onderzoeken welke maatregelen kunnen genomen worden om de pleziervaart via de huidige toegang tot het jachthavendok toch te kunnen laten passeren naast een groot schip dat de nieuwe zeesluis in- of uitvaart, bv door een afzonderlijke vaargeul te reserveren voor de pleziervaart ten Oosten van de toegangseul naar de sluis, die breed genoeg is en die fysiek afgescheiden is van de toegangroute voor de zeesluis, bv met een muur, of een staketsel, of met palen, zodat die afzonderlijk vaargeul altijd kan gebruikt worden, dus ook terwijl er vlak naast een groot schip de nieuwe Visartsluis binnen- of buitenvaart. onderzoek gepland
M055.03	Royal Belgian Sailing Club	•In het onderzoek een aangename locatie voorzien voor een nieuw clubhuis met sanitaire voorzieningen, dichtbij het huidige havenkantoor aan de Rederskaai 1, in de onderstelling dat het huidige clubhuis Alberta moet verdwijnen, of onbereikbaar zou worden vanaf de Rederskaai door de nieuwe jachthaventoegang over het huidige visserskruis.
M055.04	Royal Belgian Sailing Club	Onderzoeken of een volledige nieuwe jachthaven kan gebouwd worden aan de Oostzijde van de haven, bv in een nieuw dok ten Zuiden van het Britanniadok, of ten Oosten van het huidige Britanniadok buiten de huidige Oostelijke strekdam, met in dat geval een nieuwe jachthaventoegang eveneens aan de Oostzijde van de huidige Oostelijke strekdam, waardoor die jachthaven dan vlakbij de toeristische omgeving van Heist zou aansluiten.
M055.05	Royal Belgian Sailing Club	Onderzoeken om de jachthaven beter te ontsluiten voor het openbaar vervoer, bv door een tramhalte te plaatsen dicht bij de kruising van de Rederskaai met de Kustlaan – in de onderstelling dat de zee-toegang tot de jachthaven aan de Westzijde blijft.
M055.06	Royal Belgian Sailing Club	Onderzoeken om de jachthaven beter te ontsluiten voor fietsers en wandelaars, bv door een breed fietspad en voetpad tussen de jachthaven en Heist.
M055.07	Royal Belgian Sailing Club	Garanderen dat de jachthaven gedurende de ganse bouwfase toegankelijk blijft, zowel vanaf het land voor auto's, fietsers en voetgangers, als vanaf de zee.
M055.08	Royal Belgian Sailing Club	De hinder tijdens de bouwfase (geluid, stof, trillingen, beperkingen voor in- en uitvaart) zoveel mogelijk beperken.
M056	Anoniem	<i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Deze locatie is enkel geschikt voor pleziervaart en kleinere schepen zoals vissersschepen. Een jachthaven bij Zwankendamme en Lissewege. Appartementen op de grond na hotel Ibis richting zeesluis. Voorhaven met tunnel verbinding voor vrachtverkeer richting achterhaven. Site watertoren kan woon en/of kmo zone worden. Dubbele zeesluis aan 1 zijde is logischer en beter te realiseren. Ingang tunnel niet naast het dorp maar in de haven. <i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Flankerende maatregelen zijn onvoldoende <i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Jullie onderzoeken zijn naar mijn mening niet correct verlopen. Ik vermoed dan ook dat partijdigheid hier een rol speelt. De kosten/analyse raming lijken mij niet correct. Bagger en sleepwerken zullen de kosten doen oplopen. De trilling die deze reuze schepen maken is gigantisch en nefast voor onze woningen. Het dorp zit vast tussen 2 actieve sluisen, achterhaven en voorhaven. Als er zo'n diepe geul gegraven wordt tussen dorp en station, is er dan onderzoek gedaan naar de invloed van de trilling van de graaf en boorwerken op de grond waar de huizen op staan. Gezien de grond in Zeebrugge voornamelijk bestaat uit zand en klei die onder het zeeniveau liggen. Is dit reeds uitgetest op een schaalmodel? <i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> De 3 verschillende delen van Zeebrugge met elkaar verbinden. Gebied Knapen in orde maken. Vrachtverkeer volledig weren door rechtstreekse verbindingen te creëren. De grond tussen Total en strandwijk veranderen in bouwgrond. <i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Het verbindingsdok mag dan misschien de duurste keuze zijn, het is en blijft de beste. De visartlocatie gebruiken is enkel omdat er aan de portemonee gedacht wordt.
M057.01	bewoner Stationswijk	<i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> 1) De sluis meer landinwaarts inplanten zodat het haven- en treinverkeer verder van de woonwijk plaatsvindt en zodat de sleepboten een ruimere hoek kunnen maken bij het verlaten van de sluis. Dit laatste is noodzakelijk om de sluis en bijgevolg de achterhaven toegankelijk te maken bij hogere windsnelheden dwars op de sluis. 2) De stationswijk onteigenen, de woningen gebruiken voor de mensen van het project en nadien herbestemming geven voor haven gebonden industrie. Dit zou, vertrekkende vanuit het voorkeursbesluit, socio-economisch het meest gunstige zijn. Mensen hoeven niet langer te vrezan voor de kwaliteit van hun leven, het budget van het project wordt positief beïnvloed, de industrie in de haven kan zich verder ontplooiën, ... (meer uitwerking in antwoord hieronder) <i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> De flankerende maatregelen zouden de impact op de leefbaarheid vóór, tijdens en na de werken moeten compenseren, alsook de financiële impact. Deze laatste geldt niet alleen op de waarde van de woning maar geldt ook zeker op kosten die gemaakt moeten worden ten gevolge van de werken. De voorgestelde flankerende maatregelen zijn hierin niet voldoende beschreven en zijn bovendien zeker niet compenserend. Zaken om de impact op de leefbaarheid te compenseren: - aantrekken van een supermarkt en andere zelfstandige zaken om de lokale gemeenschap staande en leefbaar te houden. Dit zou moeten uitgevoerd worden vóór aanvang van de werken en rekening houdend met de bereikbaarheid gedurende het ganse project. - een groene connectie maken met het strand. Dit zou samen met het Domein Knapen moeten uitgevoerd worden vóór aanvang van de werken. - bouwen van sportinfrastructuur, zoals bijvoorbeeld een zwembad, een manege, een fitness, een squash/tennis/paddel club, ... Hierbij kan het opportuun zijn om dit samen met de politie en het leger op te zetten en uit te baten. Naast de structurele en financiële synergieën, helpt dit mee aan de uitbouw van een gezonde samenleving met minder criminaliteit en betere integratie. - tijdens de werken zouden er maatregelen genomen moeten worden om het verkeer niet te moeten laten omrijden langs de achterhaven en de maatregelen zouden er tevens voor moeten zorgen dat er geen files gecreëerd worden te midden van de woonkern. - tijdens de jaren van de uitvoerende werken zou er rekening gehouden moeten worden met de rust van inwoners. Pompen die het sluisdok continu droog houden, vrachtwagens voor de werf die op en af rijden, beep geluiden van achteruitrijdende werf toestellen, boren, hameren, ... verhinderen de fysieke en mentale rust van de inwoners en kunnen ernstige gezondheidsproblemen veroorzaken. Beperkende maatregelen enkel gedurende de nacht toepassen is niet compenserend voor de vele mensen die shiftwerk of interventies uitvoeren buiten de gewone business hours. - gunstige werkregimes en werfstop tijdens de zomer moeten geëvalueerd worden - er moet ten allen tijde gekozen worden voor materialen die het geluid én trillingen naar de woonkern tegengaan. Dit geldt zowel voor de werken als voor de operaties nadien. - transparante monitoring en aangepaste maatregelen ten opzichte van geluid, trillingen en luchtkwaliteit. De locatie van de monitoring moet nuttig en in samenspraak met de inwoners en experts gebeuren. - aantrekkelijke geluidsberm tegen het vrachtverkeer, treinverkeer en bootverkeer. Dit zou moeten uitgevoerd vóór indienstneming van de faciliteiten. - compenserende maatregelen zouden moeten getroffen worden voor het stof - andere extra maatregelen: goede verkeersaanduiding om file te vermijden (niet zoals bij de Vandammesluis), strikte opvolging van het sluipverkeer in de woonkern, strikte opvolging van de uitstoot van de schepen en boten zodat er geen extra NOx en SOx uitstoot is, ... Zaken om de financiële impact te compenseren: - Gratis toegang tot de sportinfrastructuren voor de bewoners of tenminste een significante kortingskaart - Plaatsbeschrijving van elke woning vóór aanvang van de werken door een onafhankelijke partij - Navenante premie die compenseert voor alle kosten die inwoners moeten maken ten gevolge van het project - Compensatie premie voor de waardevermindering van het huis Deze voorstellen zijn uiteraard niet beperkend en moeten aangevuld worden met andere ideeën en moeten eventueel ook bijgestuurd worden naar gelang het uitvoeringsproces vordert en bijkomende problemen die optreden.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M055.01	Met de jachthaven gebruikers is op 8 oktober 2020 overleg gepleegd. Verschillende liggingen toegangseuul werden onderzocht. Onderzoek en resultaten worden meegenomen in de geactualiseerde PON . Volgende alternatieven worden als niet-redelijk bevonden: - Alternatief Marinedok (geul tussen rederskaai het marinedok ten oosten van de marinebasis): beperkte ruimte, voetgangersbrug vereist - Alternatief Marinebasis (geul tussen rederskaai en de marinebasis): interactie met marinebasis, voetgangersbrug vereist	Alternatieven	In hoofdstuk 6 worden de niet-redelijke alternatieven voor de toegang tot de jachthaven toegevoegd.							
M055.02	via nautisch onderzoek (lopende)	Nautische aspecten						X		
M055.03	indien clubhuis wordt geraakt door project zal gezocht worden naar een andere locatie maakt deel uit van onderzoek wat kan	Alternatieven								
M055.04	herlocalisatie van de volledige jachthaven maakt geen deel uit van het project/studie	Algemeen								
M055.05	geen deel van het project/studie	Algemeen								
M055.06	geen deel van het project/studie (indien wordt geïmpacteerd wel meenemen)	Algemeen								
M055.07	zal worden gegarandeerd via de best mogelijke wegen. Tijdens de bouwfase wordt de meeste hinder verwacht.	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X			X			
M055.08	er worden milderende maatregelen voorzien om de hinder gedurende de werken maximaal te beperken	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)			X		X			
M056	* voorstellen herontwikkelingen (indien relevant/projectgebonden zullen deze mee worden geëvalueerd) verbinding westelijke voorhaven met tunnel wordt onderzocht in mobiliteitsstudie (gerelateerd aan site Knaepen) * maatregelen dienen nog verder onderzocht * Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid kostenraming vorige fase (keuze locatie) reeds afgerond * Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid * locatie visart huidig ligt vast	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M057.01	1) sluis verder zuidelijk (wordt als onredelijk beschouwd en toegevoegd aan de PON) 2) volledige wijk onteigenen: enkel door project geïmpacteerde zaken worden meegenomen. * voorstel verschillende maatregelen (leefbaarheid), ook tijdens de werken wordt mee onderzocht . Maatregelen die geen deel uitmaken (als file aan vandamme sluis) maken geen deel uit van het project. verkeersstromen worden wel meegenomen in het verkeersmodel. * proces in kader van vermijden van schade door werken wordt besproken in leefbaarheidsstudie (o.a. plaatsbeschrijving). Schade te relateren aan de werken worden vergoed.		zuidelijk verschuiving niet redelijkheid - zie geactualiseerde PON 6.1.2		X					

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M057.02	bewoner Stationswijk	<p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <p>Eigenlijk mogen we stellen dat de impact op de inwoners van de stationswijk te groot zal zijn. De impact op de mentale en de fysieke gezondheid zal enorm groot zijn, terwijl de flankerende maatregelen deze niet evenredig zullen compenseren en bovendien een te groot budget zullen vergen. Er zou moeten onderzocht worden om de volledige stationswijk te onteigenen. Je kan mensen immers geen 3 jaar in onzekerheid laten wachten en daarna nog eens 10 tot 12 jaar te midden van één van de grootste werven van België te laten leven waar er 24 op 24 en 7 op 7 hinder, lawaai, trillingen en vrees voor schade zal zijn. Het leven na indienstneming is daarenboven ook zeer onzeker. Bovendien zijn er heel wat budget argumenten en opportuniteiten om dit in overweging te nemen.</p> <p>Voorstel van uitvoering: 1) Onderzoek voeren naar het draagvlak met de juiste communicatie 2) Modaliteitenbepaling van de 'onteigening': a. Alle vastgoed eigendommen worden door een onafhankelijke partij geschat waarbij de waarde geschat wordt volgens het scenario dat er geen nieuwe sluis gebouwd zou worden. Deze waarde wordt integraal overgemaakt op het moment dat de eigenaar en het project een overeenkomst sluiten. b. Hulp bieden bij de relocatie van de inwoners, dit is belangrijk voor de zelfstandige zaken, alsook voor mensen op leeftijd en gezinnen die het financieel moeilijk hebben. c. Aanvullend op de waarde van het eigendom, worden de notariële kosten en de verhuiskosten door het project gefinancierd. d. Het verlaten van de woning zou overeengekomen kunnen worden ten laatste 6 maanden voor aanvang van de uitvoering, zodat de woningen aangepast kunnen worden naar de noden van het project (burelen + verblijfsaccommodaties). 3) Aanpassing van de omgeving naar de noden van het project, waarbij er wel nog rekening gehouden wordt met het doorgaand verkeer. 4) Aanstellen van een project ontwikkelaar die voorstellen uitwerkt voor de bestemming van het gebied nadien.</p> <p>Op deze manier wordt de oppervlakte van de stationswijk maximaal gevaloriseerd en kunnen beide partijen, project en bewoners, verder met een win-win. De bewoners hebben niet gekozen voor deze impact maar krijgen een waardig alternatief om hun leven verder te zetten. Het project moet geen gigantische uitgaven doen aan flankerende maatregelen en ze vermijden de huurkosten voor accommodatie en burelen gebonden aan het project. De kosten voor de onteigeningen worden bovendien gecompenseerd door de meerwaarde creatie van de bestemming nadien.</p> <p>Het is belangrijk: -om de vraag bij de inwoners na te gaan met open vragen zodat zij hun bezorgdheden van onteigening te kunnen uitdrukken, bijvoorbeeld de termijn, de waarde, ... en niet zomaar ja of nee moeten antwoorden. -om bij dit onderzoek duidelijk te vermelden dat de onteigening correct zal verlopen -om bij dit onderzoek een onderscheid te maken met de huisvestingsmaatschappij en zijn inwoners. Zij hebben immers een ander standpunt en andere belangen.</p> <p>Om het uit te drukken in hedendaagse termen; dit onderzoek zou moeten gevoerd worden om een dergelijk project future proof te maken op socio-economisch vlak. Laat het een voorbeeld project zijn waarbij echt meerwaarde gecreëerd wordt en waarbij er geen drama voor de samenleving en de belastingbetaler is.</p>
M057.03	bewoner Stationswijk	<p>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De rust: je kan er op dit moment slapen op eender welk moment van de dag, wat zeer belangrijk is voor mensen die soms nachtelijke interventies of shifts hebben op het werk. Dit laatste maakt inherent deel uit van de mensen die in de haven wonen en werken. 2) De stilte: ik vind het belangrijk om te kunnen ontspannen in mijn woning en tuin. Daarom heb ik ook voor mijn woning gekozen. Normaal is het een zeer rustige en aangename buurt, waar ik makkelijk kan ontspannen en kan de-connecteren zonder op reis te moeten gaan. 3) De luchtkwaliteit: desondanks de bedrijvigheid van de haven is de luchtkwaliteit er goed. Dit is ook te danken aan de wind die meestal in het voordeel ligt en doordat de schepen nu door de Vandammesluis gaan, wat ver genoeg is om geen last te hebben van de uitstoot. 4) De connectie met het strand en andere sportfaciliteiten: sport is niet alleen belangrijk voor de gezondheid van het individu, het maakt de gemeenschap ook gezond in alle vormen (lees ook: minder criminaliteit en betere integratie). 5) De nabijheid van kwalitatieve voorzieningen zoals een bakker, een apotheker, viswinkel, post, bank, ... <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>Naast het onderzoek om de stationswijk te onteigenen, is een iteratieve participatie van de inwoners zeer belangrijk. De nota bevat op dit moment immers te weinig detail om deze met detail te beantwoorden. Zo kan er moeilijk feedback gegeven worden op trillingen en lawaai als bijvoorbeeld de materiaal keuze voor de bak van de sluis nog niet gekozen is. Een kleine bedenking hierbij is dan ook dat het mij budgettair onmogelijk lijkt om het project (zelfs zonder de flankerende maatregelen) uit te voeren zoals vooropgesteld. Het ondersteunen van bepaalde kades na baggerwerken om de toegang te verzekeren is bijvoorbeeld nog niet voorzien, maar zal wel een grote impact hebben op de werken.</p>
M058	bewoner Stationswijk	idem als M057
M059	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoeken of de jachthaven aan de Oostzijde zou kunnen verbonden worden met de zee, om zo niet direct in de aanlooproute naar de nieuwe Visart-sluis terecht te komen. Hiermee bedoelen we om te onderzoeken of het haalbaar is om de huidige toegang aan de Westzijde van het dok volledig af te sluiten en een nieuwe toegang te maken aan de Oostzijde, op zo'n manier dat de in- en uitvaart van de jachthaven op een grotere afstand komt van de aanlooproute naar de nieuwe Visartsluis en van de Vandamme sluis (bv langs het militair dok). - Onderzoeken of een volledige nieuwe jachthaven kan gebouwd worden aan de Oostzijde van de haven, bv in een nieuw dok ten Zuiden van het Britanniadok, of ten Oosten van het huidige Britanniadok buiten de huidige Oostelijke strekdam, met in dat geval een nieuwe jachthaventoegang eveneens aan de Oostzijde van de huidige Oostelijke strekdam, waardoor die jachthaven dan vlakbij de toeristische omgeving van Heist zou aansluiten. <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoeken welke maatregelen kunnen genomen worden om de pleziervaart via de huidige toegang tot het jachthavendok toch te kunnen laten passeren naast een groot schip dat de nieuwe zeesluis in- of uitvaart, bv door een afzonderlijke vaargeul te reserveren voor de pleziervaart ten Oosten van de toegangsgeul naar de sluis, die breed genoeg is en die fysiek afgescheiden is van de toegangsroute voor de zeesluis, bv met een muur, of een staketsel, of met palen, zodat die afzonderlijk vaargeul altijd kan gebruikt worden, dus ook terwijl er vlak naast een groot schip de nieuwe Visartsluis binnen- of buitenvaart. - In het onderzoek een aangename locatie voorzien voor een nieuw clubhuis met sanitaire voorzieningen voor RBSC, dichtbij het huidige havenkantoor aan de Rederskaai 1, in de onderstelling dat het huidige clubhuis Alberta moet verdwijnen, of onbereikbaar zou worden vanaf de Rederskaai door de nieuwe jachthaventoegang over het huidige visserskruis. <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Garanderen dat de jachthaven gedurende de ganse bouwfase toegankelijk blijft, zowel vanaf het land voor auto's, fietsers en voetgangers, als vanaf de zee. - De hinder voor de jachthaven tijdens de bouwfase (geluid, stof, trillingen, beperkingen voor in- en uitvaart) zoveel mogelijk beperken. <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoeken om de jachthaven beter te ontsluiten voor het openbaar vervoer, bv door een tramhalte te plaatsen dicht bij de kruising van de Rederskaai met de Kustlaan – in de onderstelling dat de zee-toegang tot de jachthaven aan de Westzijde blijft. - Onderzoeken om de jachthaven beter te ontsluiten voor fietsers en wandelaars, bv door een breed fietspad en voetpad tussen de jachthaven en Heist. <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p> <p>Geachte,</p>
M060	Provincie West-Vlaanderen	<p>De dienst mobiliteit van de provincie is betrokken bij de aanleg van de nieuwe zeesluis als promotor, samen met de stad Brugge, van de fietssnelweg F31 Brugge-Zeebrugge. Zoals u weet, voorziet het afgesproken voorkeustracé van die fietssnelweg vanaf Zwankendamme een vertakking, enerzijds westelijk naar de overkant van de N31 richting Strandwijk en anderzijds oostelijk via de Lanceloot Blondeellaan naar de Stationswijk. Die laatste tak kruist uw projectgebied en het stemt ons dan ook tevreden dat u in de projectonderzoeksnota aangeeft dat de F31 daar een plaats moet krijgen. Hoe het tracé daar best kan verlopen, zal moeten blijken tijdens het verder verloop van het proces. Afhankelijk van het gekozen alternatief voor de aansluiting vanaf de N31 op de Nx, komt u ook al vroeger in aanraking met de F31 (eventuele nieuwe brug over de N31 t.h.v. Wulfsberge, eventuele verbinding Wulfsberge – Lanceloot Blondeellaan) . Gelieve ook daar rekening te houden met de F31 en in overleg te treden met ons en de stad Brugge.</p> <p>In de nota wordt ook melding gemaakt van de F34, de Kustfietssnelweg, aan de noordzijde van de Kustlaan in Zeebrugge. Die ligging is nu ingegeven door de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad aan de noordkant in het kader van de kustbeveiliging, maar eens het project van de nieuwe zeesluis is uitgevoerd en de Kustlaan vrij is van doorgaand vrachtverkeer, wordt die wellicht heringericht en kan de situering van de fietssnelweg ten opzichte van de Kustlaan nog wijzigen.</p> <p>Voor de volledigheid geef ik nog graag onderstaand typeprofiel mee van de fietssnelweg zoals die er idealiter uitziet:</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M057.02	* onteigenen volledige wijk voorstellen voor maatregelen uitvoering, o.a. kosten onteigenen + gebruik onteigende gronden + nabestemming (maken deel uit van het onderzoek en de taken van de vastgoedcommissie en sociale begeleiding) * communicatie (open vragen) - zal gebeuren in participatie traject (op papier deels mogelijk) proces van onteigenen wordt geduid in aangepaste PON	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X		X	
M057.03	* Meenemen in definitie / beoordelingskader leefbaarheid * participatie is ondertussen verder gedetailleerd en opgestart (enquête sept 2020) volledigheid kostenraming (en zo budget): reeds in voorgaande fase uitgewerkt	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			X
M058										
M059	* idem M055.01				X					
M060	* betrokkenheid provincie: in werkgroep mobiliteit, taskforce * randvoorwaarde ontwerp	Mobiliteit		X				X		

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M061	Anoniem	<p>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk. Nee, want ik vind de visart locatie geen goede keuze! Het is een politieke beslissing die geen rekening houdt met de vele studies die aantonen dat het geen steek houdt op bv nautisch gebied. Er wordt geen rekening gehouden met de inwoners. Wij 'moeten nu 'participeren' aan een traject voor iets dat we niet willen en waar we niet in geloven. U vraagt ons onze polsen over te snijden, daar komt het op neer. Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen? Neem eens alle bezwaarschriften onder de loep, maak van alle negatieve punten die er in aangekaart worden een positief verhaal en pas dan zult u erin slagen om visart acceptabel te maken. In mijn ogen onmogelijk. De beste flankerende maatregel die u kan treffen is visart bouwen op de verbindingdoks.... Door de ligging van visart zullen alle flankerende maatregelen die jullie kunnen treffen enkel een pleister op een open wonde zijn. Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken? Het PON is al geen lichte lectuur voor niet ingenieurs of geleerden, ik hou mijn hart vast als ik in jullie MER zal moeten neuzen. Impact op mensen en hun gezondheid alsook op natuur en omgeving dient tot op het bot onderzocht te worden . Dit zal resulteren in het besef dat zo een grote sluis niet hoort op 50m van woongebieden. Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken? Het is belangrijk om lawaai, trillingen, roet, stof en, onder anderen, luchtvervuiling tot een minimum te reduceren. De eigenheid van de wijken behouden en ze dichter bij elkaar brengen. Veiligheid van fietsers en zwakke weg gebruikers in de hele haven gebied te garanderen. Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota? Het terrein Knaepen wordt een park. Stad Brugge zal het na de zomer inrichten, bedoeling is een buffer te creëren voor het Stevin station. Ik lees in het PON dat jullie suggereren om op die locatie huizen te bouwen, dit kan niet! Een groene long voor Zeebrugge wordt het en niets anders. Ik zie ook in jullie circulatie plannen dat er geknaagd wordt op Knaepen! Dit kan de bedoeling niet zijn, het verkeer moet buiten ons Knaepen park blijven.</p>
M062	Burger	<p>Beste, Als inwoner van Zeebrugge heb ik online het antwoordformulier ingevuld over de milderende maatregelen rond de Visartsluis. Ik heb weet van meerdere omwonenden die dit hebben gedaan. Groot is dan ook onze verbazing dat we nergens een naam moesten invullen, of mailadres, en dat we nergens onze ingediende tekst kunnen terugvinden. We krijgen nergens bevestiging van ontvangst. Dus is er ook geen bewijs dat we dit formulier ook wel degelijk hebben ingediend. Voor jullie is het nu heel eenvoudig om te zeggen dat er geen of weinig respons op jullie vragen is gekomen. Graag had ik geweten hoe jullie ons een bevestiging en kopie van het ingevulde online-formulier kunnen bezorgen. Idem met het in te vullen exemplaar op papier. Die kunnen in bussen gestoken worden, maar ook daar is geen plaats voor de naamtekening, en er wordt geen bewijs van afgifte gegeven. De indieners hebben dus geen enkel bewijs dat zij hieraan deelgenomen hebben. Graag uw antwoord hierop.</p>
M063	Burger	<p><i>Stel een vraag of geef uw mening:</i> sluis inrichtings alternatief zuidelijke verschuiving sluis kamers zeezijde west landzijde oost , lokaal verkeer n 34 volgt ruimtelijke structuur , uitvoeringsalternatieven havenverkeer n 31-nx alternatief metwisselaar (2a- 2b) rekening houden met mogelijke uitbreiding van de westelijke voorhaven (nieuwe dokken) Lanceloot Blondeellaan & transportzone aansluiten op n 31 met hollandscomplex</p>
M064	DEPARTEMENT WELZIJN VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN	<p>Geachte heer Buffel, Beste collega, Aansluitend bij uw adviesvraag in het kader van het complex project 'verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' formuleert het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin (Vlaamse Overheid) geen specifieke aanbevelingen bij de projectonderzoeksnota.</p>
M065.01	Infrabel	<p>Vanuit Infrabel hebben we volgende opmerkingen op de projectvisie nota: Infrabel vraagt verder bilateraal overleg om de spoorinfrastructuur verder af te stemmen op het ontwerp van de Zeesluis. • Het ontwerp van de spoorbrug dient verder met Infrabel overlegd te worden om veilig treinverkeer toe te kunnen laten.</p>
M065.02	Infrabel	<p>• Infrabel wenst een overwegvrij ontwerp na te streven. o Hiervoor dient een oplossing voor OW 69 duidelijk opgenomen te worden in de volgende nota's (dit is al mee opgenomen vanuit de fietslink richting de Lanceloot Blondeellaan maar mag nog explicieter opgenomen worden in de nota). o Ten oosten van de zeesluis bevinden zich nog een aantal overwegen met het lokale wegverkeer en het havenverkeer. Graag zouden we binnen de ontwerpen overwegen vermijden. We vragen dan ook om hier in de verdere ontwerpen rekening mee te houden en aan te passen.</p>
M065.03	Infrabel	<p>• We merken binnen de nota eveneens op dat de lijn 202 binnen het RUP Vissershaven Zeebrugge wordt gezien als: "Behoud van goederenspoorlijn Zweedse kaai is niet wenselijk (onderzoeksvraag). Ondertussen wordt het gebruik van de goederenspoorlijn Zweedse kaai als niet wenselijk geacht. ". Het is natuurlijk belangrijk hierin ook reeds een standpunt te kunnen formuleren omwille van volgende redenen: o Overwegen op een eventueel te reacteren lijn moeten vermeden worden waardoor het ontwerp met een eventuele heropening van deze lijn rekening zal moeten houden. o Door een verbreding van de zeesluis moeten we nog nakijken of een wissel (niet mogelijk op een brug) nog zou kunnen gerealiseerd worden tussen nieuwe beweegbare brug & de huidige locatie van de wissel. o Problematieken vergunbaarheid. o Zeer schuine overwegen zijn niet haalbaar. o Leefbaarheid Zeebrugge. Een definitief wegnemen van het tracé van de L 202 dient verder onderzocht te worden en verdient onze voorkeur.</p>
M065.04	Infrabel	<p>• Het beheer, onderhoud en eigenaarschap van de nieuwe beweegbare brug blijft bij AMT liggen.</p>
M065.05	Infrabel	<p>Zoals reeds aangegeven moet de spoorweg te allen tijde (mits TLO's – tijdelijke onderbrekingen die op voorhand overlegd worden) in dienst blijven.</p>
M065.06	Infrabel	<p>Bijlagen aangaande bemalingen en toegestane zettingen</p>
M066.01	Vlaanderen - Departement Landbouw en Visserij	<p>Het Departement Landbouw en Visserij wenst volgende opmerkingen mee te geven op voorliggende projectonderzoeksnota : In de projectonderzoeksnota wordt aangegeven dat een beschrijving van het grondverzet en een grondbalans van het project zal worden opgemaakt. Het grondverzet wordt echter niet beoordeeld in de milieubeoordeling, aangezien het een projectkenmerk is en geen milieueffect. Wel worden de afgeleide effecten van het grondverzet, zoals het transport besproken in de discipline mens. Er zal namelijk een grote hoeveelheid grond vrijkomen, in de nota wordt op pag. 49 gesteld dat een grondoverschot van circa 4,6 miljoen m³ grond zal ontstaan. In het geïntegreerd onderzoek zal de grondbalans en de mogelijke bestemmingen van de uitgegraven grond verder bekeken worden. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt binnen de uitwerking van het complex project duidelijk aan te geven welke bestemmingen er zijn voor deze vrijgekomen grondvolumes. Grote afgegraven grondvolumes komen soms terecht in het agrarisch gebied, hetgeen lokaal een grote impact kan hebben op de waterhuishouding en de landbouwkundige situatie van die gebieden.</p>
M066.02	Vlaanderen - Departement Landbouw en Visserij	<p>In de projectonderzoeksnota worden op pag. 55 e.v. inrichtings- en uitvoeringsalternatieven voor de Nx en aansluitende wegenis weergegeven. Voor de aansluiting van de Nx op de N31 worden volgens bepaalde alternatieven mogelijks beperkte werken op percelen in professioneel landbouwgebruik en/of met een agrarische bestemming voorzien (zoals ter hoogte van 'deel zuid'). Het Departement Landbouw en Visserij vraagt bij uitwerking van deze plannen en het kiezen van een voorkeursscenario de principes van een zuinig ruimtegebruik te hanteren en het ruimtebeslag in agrarisch gebied te beperken tot een minimum. Opdat bij de verdere uitwerking van het plan voldoende rekening met de landbouwsituatie zou worden gehouden, wenst het Departement Landbouw en Visserij te wijzen op een aantal algemene aandachtspunten voor de werken die zich in agrarisch gebied zouden bevinden : - De inname van herbevestigd agrarisch gebied (HAG) moet voldoende gemotiveerd en gecompenseerd worden conform omzendbrief RO/2010/01. - Er moeten milderende maatregelen voorzien worden voor de inname van professioneel uitgebate landbouwpercelen. - De opvang van regenwater moet binnen het projectgebied zelf gebeuren en op zodanige wijze dat de waterhuishouding van de omliggende landbouwgronden er geen nadelige effecten van ondervindt. - Alle nodige bufferzones moeten binnen het projectgebied zelf aangelegd worden. - Andere milderende maatregelen die uit de uitvoering van het project voortvloeien, moeten binnen het projectgebied zelf uitgevoerd worden of buiten het projectgebied zonder de agrarische structuur aan te tasten. Hierbij wordt gedacht aan zaken zoals bos- en natuurcompensaties.</p>
M066.03	Vlaanderen - Departement Landbouw en Visserij	<p>In hoofdstuk 9 omtrent de strategie en aanpak van het milieuonderzoek wordt ingegaan op mogelijke effecten van het project op de waterkwaliteit en waterkwantiteit. Zo wordt bijvoorbeeld aangegeven dat op basis van de voorziene grondwatermodellering er een evaluatie van de verwachte invloedstraal van geplande bemalingen kan uitgevoerd worden, o.b.v. te realiseren grondwaterverlaging, duur van de bemaling en bodemkarakteristieken. Op basis van deze resultaten zullen de secundaire effecten die deze grondwaterverlaging met zich meebrengt, nagegaan worden, o.a. ook de effecten op landbouw. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt bij het beoordelen van de mogelijke impact op het vlak van waterkwantiteit en waterkwaliteit (o.a. ook de invloed op het zoet-zoutwater evenwicht), zowel voor oppervlakte- als grondwater en voor alle geplande ingrepen (bemaling, wijziging van het watersysteem, toename verharde oppervlakte,...), voldoende aandacht te blijven hebben voor mogelijke secundaire effecten, zoals effecten op landbouw in de omliggende gebieden.</p>
M066.04	Vlaanderen - Departement Landbouw en Visserij	<p>In hoofdstuk 9 wordt tevens ingegaan op alle directe en indirecte effecten van het project op de lokale en bovenlokale mobiliteit en de verkeersmoduli. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt bij het bepalen van de mobiliteitsimpact ook rekening te houden met de bereikbaarheid van de omliggende landbouwgebieden voor de lokale landbouwers die zich eventueel door (of aan de rand van) de projectzone zouden kunnen begeven. Dit wordt overigens reeds binnen de discipline Mens (ruimtelijke aspecten) op pag. 160 van de PON als mogelijks indirecte impact aangehaald. Verder vraagt het Departement Landbouw en Visserij ook om zoveel mogelijk rekening te houden met de zeevisserij en de visserijactiviteiten.</p>
M066.05	Vlaanderen - Departement Landbouw en Visserij	<p>Het Departement Landbouw en Visserij vraagt rekening te houden met alle bovenvermelde opmerkingen i.k.v. de volgende fases van het complex project. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt hierbij uitdrukkelijk om zo spoedig mogelijk een afschrift te ontvangen van de beslissing die genomen wordt i.k.v. dit dossier.</p>

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M067.01	Vlaanderen - departement Omgeving	1. verder verduidelijken wat de inhoud van het projectbesluit kan/zal zijn
M067.02	Vlaanderen - departement Omgeving	2. De disciplines gaan niet expliciet in op de plan-MER effectbeoordeling. Het verdient de voorkeur om in het algemeen deel (waar op p.79 aangegeven wordt dat de beoordeling op planniveau zal gebeuren wanneer het gekozen alternatief bekend is) aan te geven hoe deze plan effectbeoordeling zich verhoudt tot de project effectbeoordeling.
M067.03	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - Het is niet geheel duidelijk wat er allemaal vervat zal zijn in het projectbesluit naast de aanleg van de zeeluis en de Nx. Op p. 25 wordt vermeld dat de impact op de leefbaarheid en de buffering naar de omgeving toe integraal deel uitmaken van het project. Er wordt ook melding gemaakt van diverse onderzoeken en plannen m.b.t. de leefbaarheid maar het is niet duidelijk of de nodige te nemen maatregelen en ruimtelijke invullingen die hieruit voortvloeien ook deel zullen uitmaken van het projectbesluit. Dit lijkt alleszins wel aangewezen om te garanderen dat deze maatregelen daadwerkelijk en tijdig getroffen zullen worden. In het algemeen moet voor dergelijke ontwikkelingen in de omgeving ook nagegaan worden welke (geluids)kwaliteit deze kunnen bieden voor de bewoners van Zeebrugge.
M067.04	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - Er wordt op p.26 gemeld dat de connectie tussen de Nx en de N350 (Alfred Ronsestraat) (= Nx oost) buiten de scope van het project valt en deel uitmaakt van een apart planproces. Aangezien deze connectie van belang is voor de werking van de Nx moeten de cumulatieve effecten van het project en de Nx Oost wel bekeken worden in het effectenonderzoek.
M067.05	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - Er wordt in de PON geen melding gemaakt van de eventuele verwachte hinder en of de begroting ervan voor de sluiswerking op zich. Wordt er trillinghinder verwacht ten gevolge van het openen en sluiten van de basculebruggen en de sluisdeuren of is dit beperkt in vergelijking met de trillinghinder veroorzaakt door de schepen zelf?
M067.06	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - In paragraaf 6.2.3.2 wordt vermeld dat potentiële maatregelen worden gemodelleerd en kwalitatief worden getoetst aan de doelstellingen van leefbaarheid. Voor zover er referentiewaarden zijn moet dit echter ook kwantitatief gebeuren.
M067.07	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - In bijlage 7 wordt voor het beoordelingskader geluid nog geen rekening gehouden met de gedifferentieerde referentiewaarden voor nieuwe en bestaande (spoor)wegen opgenomen in bijlage 2 van het MER-richtlijnenboek geluid en trillingen. Dit moet echter toegepast worden voor de nieuwe (spoor)wegen en bestaande (spoor)wegen waaraan wijzigingen aangebracht worden.
M067.08	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - De verbetering van de toegang tot de haven zal leiden tot een hogere capaciteit voor het aan- en afvoeren van goederen in de haven. Dit leidt op zich ook tot meer verkeer in en rondom de haven zoals ook aangegeven in het MER. De impact hiervan zal besproken worden. Een aandachtspunt hierbij is echter ook dat voor binnenvaart en spoorverkeer het netwerk en de aftakkingen beperkter zijn en de impact ook zal doorwerken naar de ruimere omgeving. Hiermee moet rekening gehouden worden in de reikwijdte van het studiegebied.
M067.09	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - De hogere capaciteit voor de aan- en afvoer van goederen heeft als rechtstreeks gevolg ook een verhoging in de overslag van deze goederen in de haven. Ook dit heeft een effect op de omgeving dat in rekening gebracht moet worden bij het begroten van de maatregelen (op p. 89 wordt er voor het nautisch onderzoek bijvoorbeeld gesproken over een bijkomende roro-terminal).
M067.10	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - Er wordt in de discipline geluid en trillingen nog niet aangegeven hoe omgegaan zal worden met de verschillende ontwikkelingsscenario's.
M067.11	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - Op p.139 wordt aangegeven dat een rekenmodel opgesteld zal worden zowel voor de huidige als toekomstige situatie. Dit model wordt ook best gevalideerd op basis van de metingen die worden uitgevoerd.
M067.12	Vlaanderen - departement Omgeving	3. Hinder en geluid - Op basis van welke gegevens en methodiek zal de geluidsemissie en -immissie van de schepen bepaald worden? Door de vergroting van de bestaande sluis zullen grotere schepen dan nu een toegang hebben tot de haven. Hoe zal hiermee rekening gehouden worden? Er wordt verwezen naar het MER-richtlijnenboek voor de methodiek. Voor scheepvaart is echter geen methodiek opgenomen in het richtlijnenboek.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M067.01	toegevoegd aan de geactualiseerde PON - overleg met team complexe projecten ingepland (nov. 2020)	Algemeen	In verschillende hoofdstukken van de PON (hfdst 2.4, hfdst 8) wordt opgelijst wat vervat kan zitten in het projectbesluit. Inzake bestemmingswijzigingen is een nieuw hoofdstuk 14.						X	
M067.02	hoofdstuk toegevoegd aan de geactualiseerde PON	Algemeen	In hoofdstuk 13.6.1. wordt verwezen naar de effecten op planniveau. Inzake bestemmingswijzigingen is een		X					
M067.03	de milderende maatregelen die noodzakelijk zullen zijn en verbonden zijn aan het project zullen deel uitmaken van het projectbesluit	Algemeen	de milderende maatregelen die noodzakelijk zullen zijn en verbonden zijn aan het project zullen deel uitmaken van het projectbesluit. Dit is op verschillende plaatsen		X					
M067.04	Voor de Nx Oost wordt een inschatting gemaakt van de verwachte capaciteit. Deze wordt dan "bijgeteld" in mobiliteitsonderzoek (en zo ook geluid/hinder). De evaluatie zal enkel gebeuren voor het projectgebied nieuwe sluis zeebrugge	Mobiliteit		X	X					
M067.05	het geluid en trillingen van de sluis zelf zijn verwaarloosbaar ten opzicht van schepen die in/nabij de sluis liggen	Milieu-disciplines								
M067.06	indien er referentiewaarden zijn kan dit kwantitatief getoetst worden.	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X	X		X			
M067.07	aanvulling in PON, bijlage 6 Bronspecifieke beoordeling: In Vlarem II zijn momenteel nog geen criteria opgenomen omtrent toelaatbare geluidswaarden voor verkeerslawaaai in open lucht, nabij bewoonde gebouwen. Inmiddels bestaan er wel officieuze milieukwaliteitsnormen vastgelegd in de discussienota tussen de leden van de werkgroep: dept. Omgeving, dept. Mobiliteit en Openbare Werken, afd. Wegen en Verkeer en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Om de 'leefbaarheid' met betrekking tot de geluidsbijdrage van het wegverkeer (incl. tramverkeer) enerzijds en het spoorverkeer anderzijds, tot het omgevingsgeluid aan de nabije woningen te kunnen beheersen, wordt gebruik gemaakt van de gedifferentieerde referentiewaarden voor weg- en spoorverkeer, waarin referentiewaarden worden opgenomen ter bescherming van de bevolking tegen overmatige geluidshinder van bestaande en nieuwe (spoor)wegen (of wijzigingen aan bestaande (spoor)wegen). Dit betreft een aanbevolen toetsingskader in het mer-richtlijnenboek voor de discipline geluid en trillingen. Voor wat betreft de beoordeling van de geluidsbelasting door scheepvaart zijn er geen criteria beschikbaar voor scheepvaartlawaaai. Echter geluidshinder is een kwestie van beleving. Het doet er daarbij niet altijd toe of dat geluidsniveau onder of boven de in een wet toegestane maximale waarde ligt. Om de geluidshinder bij de beoordeling van nieuwe plannen te kunnen voorspellen, wordt daarom gebruik gemaakt van zogenoemde dosiseffectrelaties. Uit onderzoeken met betrekking tot hinderbeleving is reeds gebleken dat voor verschillende bronnen (weg, spoor, vliegtuig) bij eenzelfde dosis toch verschillende effecten zich voordoen. Louder op basis van deze karakteristieken zou men kunnen veronderstellen dat scheepvaartgeluid wat hinderlijkheid betreft ligt tussen wegverkeer – met een bijna continue karakter – en spoorverkeer – met lange pauzes tussen de passages. Beide karakteristieken zijn voor scheepvaartgeluid toepasselijk: omdat de vaarsnelheid laag is blijft men het geluid van een passerend schip lang horen (semi-continue karakter) maar tussen de passages van achtereenvolgende schepen kunnen soms ook lange pauzes optreden.	Milieu-disciplines	Aanvulling in geactualiseerde PON, bijlage 6 Bronspecifieke beoordeling:		X					
M067.08	Groei van de haven wordt op basis van de prognoses meegenomen (modelmatig en MKBA). Prognoses worden aangeleverd door MBZ en worden extern getoetst. Uitgangspunt is het SHIP (Strategisch HaveninfrastructuurProject). Vanuit MKBA: De ontwikkeling van de haven en bijbehorende vraag naar mobiliteit (weg, spoor, evt binnenvaart) zijn opgenomen in de groeiprognozes van MBZ. In deze prognoses zit het mogelijke effect dat door de komst van de nieuwe sluis het aandeel van MBZ in de afhandeling van wereldwijde goederenstromen toeneemt. De prognoses voor de scheepvaart worden in de MER en MKBA gebruikt om de omvang van de effecten de nieuwe Zeesluis te bepalen. Er is sprake van een verschillenanalyse, hiertoe worden door MBZ prognoses opgeteld voor de situatie met en zonder project. Daarnaast worden deze prognoses (ontwikkeling scheepvaart en areaal) verwerkt in het Verkeersmodel dat wordt gebruikt voor de bepaling van de effecten van de NZ en de overige wegen. Aanvullend: "De verbetering van de toegang tot de haven zal leiden tot een hogere capaciteit voor het aan- en afvoeren van goederen in de haven. Dit leidt op zich ook tot meer verkeer in en rondom de haven zoals ook aangegeven in het MER. De impact hiervan zal besproken worden. Een aandachtspunt hierbij is echter ook dat voor binnenvaart en spoorverkeer het netwerk en de aftakkingen beperkter zijn en de impact ook zal doorwerken naar de ruimere omgeving. Hiermee moet rekening gehouden worden in de reikwijdte van het studiegebied." In de MKBA worden deze effecten bestudeerd onder het thema Netwerkeffecten.	Milieu-disciplines		X	X	X				
M067.09	Overslag in de haven is afhankelijk van hij/zij die deze genereert. Dit zal niet bijkomend worden opgenomen. Uitgangspunt is het SHIP.	Milieu-disciplines								
M067.10	Volledig hoofdstuk met overzicht ontwikkelingsscenario's opgenomen in de geactualiseerde PON. Bij discipline geluid werd toegevoegd hoe hiermee omgegaan zal worden.	Milieu-disciplines	De ontwikkelingsscenario's en projecten die als beslist beleid kunnen beschouwd worden, zijn opgelijst in hoofdstuk 7.		X					
M067.11	Toevoeging: De resultaten van de geluidsmetingen zullen ook gebruikt worden ter validatie van het geluidsmodel dat opgemaakt wordt voor de referentiesituatie.	Milieu-disciplines	Toevoeging aan hfdst. 13.6.3.2: De resultaten van de geluidsmetingen zullen ook gebruikt worden ter validatie van het geluidsmodel dat opgemaakt		X					
M067.12	Toevoeging PON / milieustudie: De effectbepalingsmethode opgenomen in het MER-richtlijnenboek voor de discipline geluid en trillingen wordt daarbij gebruikt bij de geluidsoverdrachtsberekening van de bronemissies voor scheepvaart en verkeer (weg-, tram en spoorverkeer) naar de omgeving. Aangaande de scheepvaart wordt de inventarisatie voor de bestaande toestand uitgevoerd aan de hand van de schepen die momenteel de Visartsluis gebruiken. Voor de toekomstige grotere schepen zijn er vandaag geen mogelijkheden tot inventarisatie op basis van in-situ geluidsmetingen. Dergelijke gegevens worden geput uit Inter Noise studies dewelke werden uitgevoerd om de luchtkwaliteit rond havens te verbeteren. In de studies werd ook een inventarisatie opgenomen voor de geluidsemisatie van een groot aantal verschillende schepen. Uit de metingen werd een trendlijn afgeleid voor de geluidsemisatie als functie van het 'dead weight tonnage' (DWT) of 'Lane meters'. Op basis van de technische specificaties voor de toekomstige schepen dewelke de toekomstige Visartsluis zullen gebruiken, wordt de geluidsemisatie afgeleid. Een rekenmodel wordt vervolgens opgesteld om rekening te houden met de omgevingscondities (geluidseffecten) van de huidige en toekomstige omgeving. + zie ook M067.07 voor de beoordeling scheepvaart	Milieu-disciplines	Toevoeging aan hfdst 13.6.3.		X					

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M067.13	Vlaanderen - departement Omgeving	4. Lucht en klimaat Op p.126 wordt het volgende geschreven inzake het mobiliteitsonderzoek: "Om een beeld te krijgen van de toekomstige intensiteiten zal gebruik gemaakt worden van het regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen, versie 4.2.1., in beheer van MOW - Team Verkeersmodellen. Het basisjaar voor dit model is 2017, van waaruit prognoses worden afgeleid voor 2030. De uitgevoerde tellingen (2019) zullen gebruikt worden om het model bijkomend te kalibreren. Volgende referentiesituaties zullen gesimuleerd worden: • huidige intensiteiten met huidige infrastructuur • toekomstige intensiteiten 2030 met huidige infrastructuur. Er zal tevens een inschatting gemaakt worden van het aantal bijkomende treinen en bijkomende schepen ten gevolge van de realisatie van de sluis." Wij begrijpen dat ook een toename van autoverkeer wordt verwacht naar aanleiding van de ingebruikname van de sluis. Op welke wijze wordt die extra intensiteit ingeschat?
M067.14	Vlaanderen - departement Omgeving	4. Lucht en klimaat Op blz.142 van het PON wordt gesteld dat SO2 niet weerhouden zal worden als relevante parameter. Dit moet beter onderbouwd worden: het S-gehalte van de brandstoffen is dan wel in belangrijke mate gedaald, maar bij de kwantificatie van de emissies ter hoogte van de nieuwe sluis wordt deze pollutie toch best meegenomen om op basis van deze berekeningen te kunnen bepalen of modellering al dan niet nodig is. Er is immers mogelijk een concentratie van uitstoot ter hoogte van de sluis (stilliggende en vertrekkende schepen) in de nabijheid van bewoning. NO2, fijn stof en EC zijn inderdaad de pollutanten waarnaar het meeste aandacht zal moeten gaan.
M067.15	Vlaanderen - departement Omgeving	4. Lucht en klimaat In paragraaf 9.4.4.4. wordt gesteld dat milderende maatregelen zullen voorgesteld worden als zou blijken dat de opgelegde <u>grenswaarden</u> niet worden gehaald. Milderende van emissies moet evenwel voortkomen uit het minimaliseren van de schadelijke impact op de omgeving. Ook concentraties onder de geldende EU grenswaarden kunnen schadelijk zijn voor gezondheid en natuur, en volstaan dus niet als toetssteen. Hiervoor verwijzen we ook naar de doelstellingen van het Vlaamse Luchtbeleidsplan 2030. De lange termijn doelstelling van het luchtplan bestaat erin om de impact van luchtverontreiniging op mens en milieu te herleiden tot nul, om dit te bereiken werden ook tussentijdse doelstellingen voor het jaar 2030 bepaald. Voor gezondheid wordt hier verwezen naar de WGO advieswaarden, specifiek voor NO2 naar WHO-studieresultaten waaruit blijkt dat er schadelijke impact is vanaf een niveau van 20 µg/m3. Verder moet ook rekening gehouden worden met de cumulatieve effecten van de verschillende emissiebronnen (ook buiten dit project), waarbij de te hoge achtergrondconcentraties van fijn stof en NO2 in rekening moeten gebracht worden. Vanuit die optiek moeten milderende maatregelen veel vlugger getriggerd worden zoals dat ook het geval is bij nieuwe vergunningsplichtige activiteiten. Het significantiekader dat hiervoor gebruikt wordt in het MER richtlijnenboek lucht is hiervoor een goede vertrekbasis.
M067.16	Vlaanderen - departement Omgeving	4. Lucht en klimaat Voor het berekenen van de emissies, zowel scheepvaartemissie als wegverkeer zijn recente ontwikkelingen in de emissie-inventarisatie en luchtkwaliteitskaarten een aandachtspunt. Hiervoor wordt best contact opgenomen met de Vlaamse entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de opmaak van emissies, prognoses en luchtkwaliteitsmodelleringen.
M067.17	Vlaanderen - departement Omgeving	5. Onroerend erfgoed: De erfgoedstudie (p.93) is een belangrijke milderende maatregel waarbij men het aanwezig erfgoed registreert en documenteert. Het is van belang dat de erfgoedstudie in overleg met de erfgoeddienst van de stad Brugge en het Agentschap Onroerend Erfgoed zal opgemaakt worden.
M067.18	Vlaanderen - departement Omgeving	5. Onroerend erfgoed: Het is niet duidelijk in welke mate erfgoed in de MKBA (p.100) zal gekwantificeerd worden, dan wel dat dit louter kwalitatief zal geanalyseerd worden. In Nederland zijn reeds voorbeelden van het kwantificeren van erfgoed. Er is de 'Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA' die handvaten kan bieden om het verlies aan erfgoed ook in dit project te begroten en te integreren in de MKBA.
M067.19	Vlaanderen - departement Omgeving	5. Onroerend erfgoed: P.124 handelt over ingreep – omgevingsaanleg. Is er een kans dat erfgoedelementen een plaats krijgen in de omgevingsaanleg? Mogelijks zullen vergravingen plaatsvinden i.f.v. de omgevings-aanleg. Hier is er dan ook een kans op effecten op de erfgoedwaarden (bv. archeologie, bouwkundige relictien).
M067.20	Vlaanderen - departement Omgeving	5. Onroerend erfgoed: De opmaak van een archeologienota (p.157) maakt inderdaad geen deel uit van het Mer. Het opnemen van de bureaustudie (uit de archeologienota) in de MER is wel aan te raden.
M067.21	Vlaanderen - departement Omgeving	6. Bodem Volgens de huidige ramingen zal door dit project een grondoverschot van ca 4.600.000 m3 ontstaan. Is er al enig zicht waar men met deze gronden zal kunnen blijven? Er zullen naar alle verwachting ook verontreinigde gronden worden ontgraven (niet in het minst ter hoogte van de Carcoke-site). Sterk verontreinigde gronden moeten gereinigd worden. De voornaamste uitdaging zal zijn om de licht aangrijpde gronden op een kostenefficiënte manier kwijt te geraken. Wij adviseren om dit ruim op voorhand te bestuderen en eventuele opportuniteiten te detecteren.
M067.22	Vlaanderen - departement Omgeving	7. Water <i>Afbakening studiegebied</i> Zoals vermeld in de tussentijdse richtlijnen voor de beoordeling van effecten op de toestand van waterlichamen moet worden rekening gehouden met alle waterlichamen die mogelijk beïnvloed worden door het project. Het voorgestelde studiegebied zal dus mogelijk niet volstaan.
M067.23	Vlaanderen - departement Omgeving	7. Water Verzilt grondwater Er zal een grondwatermodel opgesteld worden en er zal aandacht zijn voor de verhouding/wijziging van zoet/zout grondwater. Er moet best een densiteitsafhankelijk grondwatermodel opgesteld worden om de evoluties van verzilting te kunnen bekijken.
M067.24	Vlaanderen - departement Omgeving	7. Water <i>Verzilt oppervlaktewater/zoutindringing Boudewijnkanaal</i> Er wordt aangegeven dat er zal onderzocht worden wat de bijkomende impact is op de zoutfluxen naar het Boudewijnkanaal en indien nodig zullen randvoorwaarden worden opgelegd. De verzilting mag zeker niet slechter worden. Er moet zelfs naar een verbetering gestreefd worden om de goede ecologische toestand of het goed ecologisch potentieel te halen in het kader van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water. In het advies op het voorontwerp voorkeursbesluit werd aangegeven dat een mogelijke intensivering van het peilbeheer in de landbouw om tegengewicht te bieden aan hogere zoutgehaltes in de polderwaterlopen t.g.v. een hoger zoutgehalte in het Boudewijnkanaal bij exploitatie van twee zeesluizen, de zoetwatervraag vanuit de landbouw mogelijk doet stijgen ten aanzien van de bevaarbare waterwegen. Er kan echter niet gewaarborgd worden dat ten alle tijden aan die verhoogde vraag naar zoet water tegemoet gekomen wordt. Als de zoetwaterspoeling (aanbod vanuit de waterweg) hetzelfde blijft of, in droogtescenario's vermindert, kan er wel een impact ontstaan op de landbouw. De impact op de landbouw kan in het MER dus niet als verwaarloosbaar beschouwd worden en moet verder bekeken worden.
M067.25	Vlaanderen - departement Omgeving	8. Biodiversiteit Het Agentschap voor Natuur en Bos gaat akkoord met de voorgestelde werkwijze en de draagwijdte van het onderzoek die gehanteerd zal worden bij de uitwerking van de discipline biodiversiteit. Binnen de discipline biodiversiteit zijn de nodige natuurtoetsen voorzien: de verscherpte natuurtoets, de passende beoordeling, de toetsing aan het soortenbesluit en de toetsing aan het vegetatiebesluit.
M067.26	Vlaanderen - departement Omgeving	9. Externe veiligheid Het Team Externe Veiligheid heeft geen opmerkingen op de projectonderzoeksnota. De geplande sluis ligt op voldoende afstand van de Seveso-inrichtingen in de omgeving (Total Belgium en LNG-terminal Fluxys) en zal dus geen effecten hebben op hun risico's.
M067.27	Vlaanderen - departement Omgeving	10. Andere thema's - Tekstuele aanpassingen * De tekst op p.26 over de Nx oost als volgt aanpassen: 'De (optimalisatie van de) connectie tussen de Nx en de N350 (Alfred Ronsestraat) (Nx oost) valt buiten de scope van deze projectonderzoeksnota en maakt het onderwerp uit van een apart planproces.' * De tekst op p.35 als volgt aanpassen: 'Zoals aangegeven in het voorkeursbesluit maakt Nx Oost (connectie tussen de Nx en de N350 (Alfred Ronsestraat)) geen deel uit van het project dat hierboven werd beschreven. Hiervoor zal een apart projectbesluit worden genomen. De westelijke aansluiting op de N31 maakt wel integraal deel uit van deze projectonderzoeksnota en het projectbesluit voor de nieuwe sluis.' * De tekst op p.37 als volgt aanpassen: 'Het huidige project mag de ondertunneling van het Verbindingsdok ter hoogte van de Vandammesluis niet hypothekeren. De ondertunneling van het Verbindingsdok maakt geen deel uit van het huidige project, maar wordt vervat in een afzonderlijk planproces (Nx oost).'
M067.28	Vlaanderen - departement Omgeving	10. andere thema's Op p.44 worden een aantal randvoorwaarden geformuleerd waarmee rekening moet worden gehouden tijdens de uitvoering van de werken. Er is wel sprake van de spoorlijn, die in werking moet blijven, maar geen informatie m.b.t. de kusttram. Deze vormt nochtans een belangrijk gegeven i.f.v. de bereikbaarheid van de kust. Enkel op p.187 vinden we daarover enige info.
M067.29	Vlaanderen - departement Omgeving	10. andere thema's P.49: wat wordt er bedoeld met dat de locatie van de tussentijdse opslagplaatsen nog zal bekeken worden in de uitvoeringsfase? Kan aangeduid worden wat wel en wat niet inzake grondverzet opgenomen wordt in het projectbesluit?
M067.30	Vlaanderen - departement Omgeving	10. Andere thema's P.82 en volgende: het wordt als positief ingeschat dat er veel aandacht in de PON en in het geïntegreerd onderzoek wordt geschonken aan het leefbaarheidsplan. De keuze om dit in nauwe samenwerking met de bevolking op te maken, is cruciaal om het draagvlak voor de bouw en de exploitatie van de zeesluis verder op te bouwen. De aanpak via ontwerpend onderzoek kan leiden naar een reeks van toekomstgerichte realisaties voor de versterking van de verschillende aanpalende woonwijken.
M067.31	Vlaanderen - departement Omgeving	10. Andere thema's Op p.109 worden een aantal ontwikkelingsscenario's opgesomd. Het moet verduidelijkt worden dat deze scenario's niet via het projectbesluit zullen vergund worden. Enkel voor de landtong tussen beide dokken wordt dit vermeld. Sowieso ontbreekt in de PON een tekst over wat via het projectbesluit(en) zal vergund worden.
M067.32	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •Deel 2.1 (p.13): de tweede en derde paragraaf zijn identiek. Ook de laatste zin van de bladzijde is een herhaling.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M067.13	Er wordt gebruik gemaakt van de verkeersmodellen van MOW - Team Verkeersmodellen. Het model zal verfijnd worden op basis van gegevens die ter beschikking gesteld worden door de actoren.	Mobiliteit		X						
M067.14	We zullen een kwantificatie van SO2 toevoegen. Als daaruit blijkt dat het toch een kritische parameter is, zullen we het meenemen in de modellering.	Milieudisciplines	In hoofdstuk 13.6.4.3.1.2. werd volgende zin toegevoegd: "Voor SO2 zal een kwantificering van de emissies gebeuren. Als daaruit blijkt dat er toch een kritische hoeveelheid uitgestoten wordt, zal deze parameter meegenomen worden		X					
M067.15	* voor de term grenswaarden wordt beter de term toetsingswaarden beter gebruikt. We gaan toetsen t.o.v. 1-3-10% van de grenswaarde * er wordt rekening gehouden met de WGO advieswaarden en de gezondheidskundige advieswaarden (GAW) in discipline mens; * cumulatieve effecten : er wordt rekening gehouden met de aanwezige achtergrondconcentratie. * Het richtlijnenboek lucht wordt gevolgd.	Milieudisciplines	in §13.6.4.4.: term grenswaarde vervangen door toetsingswaarde in §13.6.4.3.1.2 : zin toegevoegd bij cumulatieve effecten : "Hierbij wordt rekening gehouden met de aanwezige							
M067.16	er zal gewerkt worden met de beschikbare recentste luchtkwaliteitskaarten.	Milieudisciplines			X					
M067.17	overleg met stad Brugge en Onroerend erfgoed voorzien (vooroverleg heeft reeds plaatsgevonden aangaande de inventarisatie)	Milieudisciplines			X					X
M067.18	Onroerend erfgoed. Na de beschrijving en documenteren van het erfgoed, volgt, in de erfgoedstudie, de stap van de waardering van het erfgoed. Het werkproces van MER en MKBA lopen gelijk op. Dit geldt ook voor de erfgoedstudie. De resultaten van de erfgoedstudie worden in de MKBA in ieder geval kwalitatief overgenomen. Wanneer de erfgoedstudie resulteert in de waardering van het erfgoed dan worden deze resultaten overgenomen in de MKBA. Tijdens het uitvoeren van de erfgoedstudie en MKBA worden de mogelijkheden die de Handreiking Cultuurhistorie in MER en MKBA biedt voor de waardering van erfgoed verkend en toegepast. -> Kern: de inventarisatie en waardering van erfgoed vindt plaats in de erfgoedstudie. We maken in de MKBA gebruik van de resultaten van de erfgoedstudie. Tijdens de werkzaamheden bespreken we de mogelijkheden die de handreiking biedt.	MKBA	In hoofdstuk 12.4.4.3. wordt bij de externe effecten de mogelijke impact op erfgoed toegevoegd.							
M067.19	de mogelijkheden zullen worden onderzocht (in samenspraak met de betrokken instanties)	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)	Wijziging erfgoedwaarden is toegevoegd aan tabel 13.1				X	X		
M067.20	is voorzien	Milieudisciplines							X	
M067.21	wordt onderzocht tijdens het geïntegreerd onderzoek (verontreinigingssituatie en bestemming gronden binnen of buiten projectgebied). Mogelijk is grond en/of baggerslib-overschot aan te wenden voor de demping van het dok (indien geotechnisch geschikt)	Milieudisciplines			X			X		
M067.22	studiegebied aanpassen	Milieudisciplines	Het studiegebied is aangepast, waarbij ook de volledige voorhaven van Zeebrugge nu deel uitmaakt van het		X					
M067.23	grondwatermodel zal densiteitsafhankelijk opgemaakt worden	Milieudisciplines	In hoofdstuk 13.5.1 wordt toegevoegd dat het grondwatermodel		X					
M067.24	verziltig wordt onderzocht. In het geval landbouw kan worden geïmpacteerd, zal de (al dan niet secundaire) impact op landbouw worden besproken	Milieudisciplines	In hoofdstuk 16.6.9.3.1 is bij impact op landbouw de impact door verziltig en mogelijke impact op de zoetwatervraag specifiek vermeld.		X					
M067.25	de nodige onderzoeken worden voorzien	Milieudisciplines								
M067.26	geen verwerking nodig	Milieudisciplines								
M067.27	tekstuele aanpassingen	Tekstuele aanpassingen	Alles aangepast							
M067.28	er zal voldoende aandacht worden besteed aan het spoor, inclusief de tram. De lijn zit o.a. ook in de werkgroep mobiliteit en zal ook bij ontwerp worden betrokken (bilateraal).	Mobiliteit		X						
M067.29	bij de uitwerking van het inrichtingsalternatief zullen o.a. de locaties van tijdelijke opslag gronden, inrichting werf(verkeer), e.d. worden besproken. Het grondverzet in kader van het complex project maakt deel uit van de vergunning / projectbesluit.	Procedure / proces						X	X	
M067.30	informatief	Algemeen					X		X	X
M067.31	zie ook M067,01 + zal worden aangegeven wat wordt vergund met de werken (werkgroep in november hierrond, samen met ECA).	Procedure / proces	In hoofdstuk 7 is toegevoegd dat de ontwikkelingsscenario's niet vergund worden via het						X	
M067.32	tekstuele aanpassingen	Tekstuele aanpassingen	Paragraaf 2 van hfdst. 2.1 is verwijderd							

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M067.33	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.17: ik zou niet verwijzen naar onderzoekaspecten die thuishoren in de uitvoeringsfase. Dat roept vragen op inzake rechtszekerheid.
M067.34	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.19: in het deel over overlegorganen verwijzen naar de evolutieve procesnota, waar iedereen de procesarchitectuur kan opvolgen.
M067.35	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •In figuur 3.4 wordt maar één tunnelmond (in het oosten) aangeduid
M067.36	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.74: voor de leesbaarheid zou het makkelijk zijn om de voornaamste argumenten inzake niet-redelijkheid te kunnen lezen in de hoofdtekst
M067.37	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.84: het is onduidelijk wat er bedoeld wordt met "de groene kritische massa Zeebrugge"
M067.38	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.91: hier is sprake van een concreet ontwerp van retourbemaling. Op een andere plek in de PON werd dit veel minder als een vaststaand gegeven omschreven.
M067.39	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.104: gezien er reeds een voorkeursbesluit werd genomen voor de nieuwe zeesluis (deels gebaseerd op een S-MKBA) mag het "oordeel over de maatschappelijke wenselijkheid van het project" hier geschrapt worden. De MKBA heeft tot doel te helpen bij de afweging van de inrichtings- en uitvoeringsalternatieven én om een meer gedetailleerde inschatting te maken van het totaal van de kosten en baten.
M067.40	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.111-112: er ontbreken een aantal teksten m.b.t. de invulling van het verder onderzoek / bovendien wordt er verwezen naar een nog te nemen voorkeursbesluit. Dit is een verouderde tekst die dient geactualiseerd te worden.
M067.41	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •Op p.118 wordt er gesproken over 3 stappen. Er worden echter slechts 2 van de 3 stappen beschreven.
M067.42	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •Op p.134 is er sprake van 8 langlopende metingen terwijl er 11 meetpunten worden voorgesteld. Er wordt aangenomen dat het dus ook over 11 langlopende metingen gaat.
M067.43	Vlaanderen - departement Omgeving	11. Detailopmerkingen •P.179 e.v.: er wordt enkele keren verwezen naar bouwtechnisch onderzoek §0. Idem voor bestemmingswijzigingen op p.183. Ook in bijlage 4. Idem voor vrije vismigratie op p.187.
M068.00	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Begeleidende brief bij detailopmerkingen (worden hieronder verder besproken). In de inleiding wordt het belang en het doel van het project aangehaald, met name een tweede volwaardige nautische toegang tot de achterhaven realiseren. Ook de verbetering van de ontsluitingsinfrastructuur van het havengebied, met name de aanleg van de NX als primaire weg, is een belangrijke doelstelling van het project. We stellen echter vast dat in de projectonderzoeksnota voorstellen worden gedaan als redelijke alternatieven die echter helemaal niet voldoen aan de besliste projectdoelstellingen. Het gaat onder meer over het uitvoeringsalternatief voor een 3m ondieper bodempeil van de sluis (punt 4.3.1.1), de alternatieven 2A' (punt 4.2.2.1.2) en 3B (punt 4.4.2.1.3) inzake de alternatieven voor de NX en het uitsluiten/verwerpen van een mogelijke oostelijke verbreding van het doorvaartkanaal (punt 4.4.2). Deze uitvoeringsalternatieven (of het uitsluiten van enkele alternatieven als zijnde niet- redelijk) zijn in strijd met het voorkeursbesluit. Wanneer deze in strijd zijn met het voorkeursbesluit zijn deze uit te sluiten en alternatieven die onterecht aangeduid worden als niet redelijk verdienen wel degelijk verder onderzoek. Verder worden meer gedetailleerde specifieke opmerkingen hierna bijgevoegd die integraal deel uitmaken van dit advies van MBZ. Wij hopen hiermee op een constructieve manier bij te dragen tot het gepaste onderzoek en bevredigende spoedige realisatie van dit complexe project.
M068.01	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 2.5.4 blz. 19-20/221 Overlegorganen: Het Havenbestuur wenst, voor zover niet al gebeurd, ten minste opgenomen te worden in de werkgroepen Mobiliteit en Bedrijven.
M068.02	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.2 blz. 25-26/221 Projectonderdelen: Alhoewel niet expliciet omschreven in het voorkeursbesluit, maar wel onderdeel van de bestaande beleidskaders zoals het RSV en het mobiliteitsplan Vlaanderen, blijft de N31 tot aan het rond punt (tussen de Maerelaan en Pieter Troostlaan) ten noorden van de Môle een primaire weg van niveau I. De uitgangspunten voor wegenis met een dergelijke functie dienen dan ook steeds gerespecteerd te worden (opbouw 2 x 2 rijstroken, tracé en bochtstralen, ontwerpshelheid, doorstroming, geen erfontsluitingen, ongelijkvloerse kruisingen, enz. ;
M068.03	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.3.1 blz. 27/221 Nieuwe zeesluis: Bij de omschrijving van de uitgangspunten onder punt g) Sluisgebouw willen wij opmerken dat de beveiliging van de sluis als kritische infrastructuur niet enkel toepasselijk is op het sluisgebouw, maar wel op het gehele sluiscomplex.
M068.04	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.3.2 blz. 28-29/221 Bruggen over de sluis: De opbouw van de verkeersinfrastructuur dient op een robuuste wijze ontworpen te worden. Bij een tijdelijke onbeschikbaarheid (bijv. wegens onderhoud) dient er steeds een eenvoudige alternatieve oplossing aanwezig te zijn. Wij bevelen dan ook aan om de brugkelders steeds te voorzien voor twee basculebruggen en de wenselijkheid van één dan wel twee basculebruggen af te toetsen in het kader van vertraging op de doorstroming van het diverse verkeer bij tijdelijke onbeschikbaarheid van een enkele basculebrug wegens onderhoud, tijdelijk defect, enz...), terwijl de sluis wel degelijk operationeel blijft voor de scheepvaart; De bruggen en wegenis dienen ontworpen te worden voor uitzonderlijke transport van minstens klasse G3, een klassiek konvooi van 360 ton en een uniek havenvoertuig van 500 ton.
M068.05	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.3.5 blz. 30-31/221 Doorvaartkanaal: We noteren dat de nuttige breedte van het doorvaartkanaal nog geoptimaliseerd kan worden in functie van het nautisch onderzoek. Bij het nautische onderzoek in de voorgaande fase was aangegeven dat ontmoetingen met andere schepen wegens de zeer beperkte ruimte zeer moeilijk en zelfs niet meer mogelijk zou zijn bij de bestaande breedte. Het gebrek aan mogelijkheid tot ontmoetingen tussen zeeschepen in het doorvaartkanaal heeft een beduidend negatieve impact op de sluis efficiëntie en de verkeersdoorstromingscapaciteit van en naar de achterhaven. In het licht van een volwaardige nautische ontsluiting moet tenminste een ontmoeting van schepen in het doorvaartkanaal ten zuiden van de steiger van de nieuwe vismijn mogelijk gemaakt worden door gepaste verbreding van het doorvaartkanaal aldaar. Zoniet beantwoordt het uitvoeringsproject niet aan de projectdoelstelling.
M068.06	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.3.5 blz. 30-31/221 Doorvaartkanaal: We noteren dat het dempen van het Oud-Ferrydok en het bouwen van een kaaimuur als beslist beleid onderdeel is van het voorgenomen project en het dempen van het Prins Filipdok wordt meegenomen als ontwikkelingsscenario.
M068.07	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4 blz. 33-40/221 Beschrijving wegenis in het basisalternatief: De wegenis wordt eerder beschreven volgens de aanwezige infrastructuur en de realisatie van de Nx, en te weinig in functie van een mobiliteitsnetwerk en randvoorwaarden voor dat netwerk (bijv. oa. omschrijving van N31). In de figuur 3.12 blz. 33/221 wordt elk havenonderdeel steeds met een enkele toegang vanaf de primaire wegenis weergegeven, terwijl in realiteit voor elk havenonderdeel (verder verbonden via via haveninterne wegenis) steeds een tweevoudige of ontdubbelde in/uitgang wordt nagestreefd. De opbouw van de verkeersinfrastructuur dient immers op een robuuste wijze ontworpen te worden: bij een tijdelijke plaatselijke onbeschikbaarheid (bijv. wegens onderhoud of mogelijk tijdelijk defect of incident) dient er steeds een eenvoudige alternatieve oplossing aanwezig te zijn. Ook lijkt er onvoldoende aandacht te zijn voor de regelmatig voorkomende speciale voertuigen buiten gabariet (bijv. in breedte, hoogte of lengte). Alle havendelen dienen ook steeds voor uitzonderlijk vervoer bereikbaar te zijn, bij eventuele lokale beperkingen voor het transport van uitzonderlijke afmetingen of van gevaarlijke goederen, dient steeds een alternatieve route beschikbaar te zijn. Het lijkt ons niet dat de actuele ontwerpen van wegenis hieraan voldoen. Ook een beschrijving van de rol van de N31 als primaire weg niveau I zou best opgenomen worden en er aan de ontwerpvereisten van dergelijk wegenis dient voldaan te worden tot de aansluiting aan de westelijke voorhaven (rond punt Piet Troostlaan).

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M067.33	tekst schrappen	Tekstuele aanpassingen	De verwijziging naar de onderzoeksfase is geschrapt (hoofdstuk 2.4.)							
M067.34	tekst aanvullen	Tekstuele aanpassingen	Aangevuld in hoofdstuk 2.5.4							
M067.35	figuur aangepast	Tekstuele aanpassingen	Figuur is aangepast							
M067.36	tekst herordenen redelijkheids beoordeling alternatieven bespreken	Algemeen	Alles aangevuld in hoofdstuk 4.4.3.en bijlage						X	
M067.37	d.w.z. dat we kansen gaan verkennen voor het toevoegen van groene ruimte in Zeebrugge. Hier zijn positieve effecten aan verbonden die je ook in de woningprijs terug zal zien, omdat zij een effect hebben op leefomgeving en gezondheid.	Tekstuele aanpassingen	In hoofdstuk 4.2.3 is dit verduidelijkt door volgende tekst toe te voegen. d.w.z. dat we kansen gaan verkennen voor het toevoegen van groene ruimte in Zeebrugge. Hier zijn positieve effecten aan verbonden die je ook in de woningprijs terug zal zien, omdat zij een effect hebben							
M067.38	bij uitwerken van het inrichtingsalternatief zal de (retour)bemaling concreet worden uitgewerkt. In de eerste stap zullen de bemaling worden gemodelleerd voor de verschillende redelijke alternatieven.	Milieudisciplines			X					
M067.39	Tekstvoorstel: op basis van de berekende saldi worden de redelijke alternatieven gerangschikt. Het saldo van kosten en baten (NCW) wordt gebruikt voor de selectie van het beste redelijke alternatief	Tekstuele aanpassingen	In hoofdstuk 12.4.6 wordt de zin "Op basis van de berekende saldi worden de redelijke alternatieven gerangschikt"			X				
M067.40	geactualiseerde tabel op te maken	Algemeen	Tabel aangevuld.							
M067.41	Aangepast	Tekstuele aanpassingen	De drie stappen zijn duidelijk opgesomd, in overeenstemming met hoofdstuk 8.							
M067.42	Door/na inspraak zijn er nu 13 meetpunten.	Milieudisciplines	Door inspraak zijn twee meetpunten bijgekomen. In totaal zijn er nu 13 meetpunten. Een nieuwe figuur + toevoeging aan de tabel is gebeurd in hfdst.		X					
M067.43	bouwtechnische onderzoek is § 10	Tekstuele aanpassingen	De correcte verwijzingen zijn toegevoegd.							
M068.00										
M068.01		Participatie en communicatie							X	X
M068.02	Dit zal meegenomen worden in de beoordeling (zie 13,6,2 - Autoverkeer, verkeersveiligheid, beoordeling aan de hand van conformiteit met de inrichtingsprincipes van de wegencategorisering. De noodzaak N31 2x2 zal ook volgen uit de stromen uit de modellen Dit is inderdaad zo. Wordt aangepast.	Mobiliteit		X						
M068.03		Projectonderdelen	In hoofdstuk 3.3.1 is sluis vervangen door volledige sluiscomplex					X		
M068.04	Terugkerende punten doorheen de opmerkingen van MBZ: * Uitzonderlijk vervoer: Er is geen eensgezindheid tussen de verschillende actoren (MOW/MBZ) (MOW G4, haven G3 – hier strenger, MOW 5, 70m, haven 6.30 – hier minder streng) Dit zal afgestemd worden op de werkgroep mobiliteit (onderdeel van de nota technische randvoorwaarden mobiliteit). ook nazien havenverordening. Aandacht voor omrijden via A11 * ook de robuustheid van de ontsluiting van de haven (meerdere ontsluiting mogelijkheden in geval van calamiteiten) zal opgenomen worden in de nota's technische randvoorwaarden Besproken op de werkgroepen mobiliteit.	Mobiliteit		X						X
M068.05	Er wordt hiervan akte genomen. Er zal uit nautisch onderzoek blijken wat kan.	Nautische aspecten		X						
M068.06	klopt. In beslist beleid zal ook de verdere ontwikkeling van de westelijke voorhaven worden meegenomen. De zeevaarthe uitbreiding van de haven wordt nog in beslist beleid, nog in ontwikkelingsscenario meegenomen. Er dient nog nagegaan of het een juridisch risico is (vergunningmatig) dempen van dok deel te laten uitmaken van het projectbesluit.	Algemeen	In hoofdstuk 7 is toegevoegd dat Oud Ferrydok beslist beleid is. Dit stond zo in de tabel, maar in de tekst ervoor stond dit nog als een ontwikkelingsscenario.	X		X			X	
M068.07	* rol N31 (zie M068,04) * gabariet uitzonderlijk vervoer (zie M068,04) * tweevoudige of ontdubbelde in/uitgang zullen worden nagestreefd tussen havenonderdelen en primaire wegen	Mobiliteit		X						

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M068.08	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.1 blz. 35-37/221 NX Het systeem van het infrastructuurnetwerk moet dusdanig zijn dat deze kan functioneren bij eventueel tijdelijke onbeschikbaarheid van een infrastructuurelement; Bij de inrichting van primaire wegen omvat een verkeersveilige inrichting ook de ongelijkvloerse kruisingen met spoorverkeer. Voor eventuele rechtstreeks erfaansluitingen zijn redelijke alternatieve oplossingen te ontwikkelen. Indien er wordt gekozen om de ondertunnelingen van de Nx (bijv. onder het doorvaartkanaal) niet geschikt te maken voor bepaalde vormen van wegverkeer (gevaarlijke goederen, uitzonderlijke transporten, ...) dan dienen deze transporten mogelijk gemaakt te worden via het netwerk van bovengronds (eventueel lokaal) verkeer en dienen deze routes en wegenis ook juridisch verankerd te worden en deel uitmaken van de routes en wegenis voor havenverkeer in de havenverkeersverordening.
M068.09	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.1 blz. 35-37/221 NX De kern van het wegprofiel van de Nx bestaat normaliter uit 2 x2 rijstroken; ontwerpsnelheid NX minstens 70 km/h;
M068.10	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.2 blz. 37-38/221 Lokaal verkeer Het systeem van het lokale infrastructuurnetwerk over de beweegbare bruggen moet dusdanig zijn dat deze kan functioneren bij eventueel tijdelijke onbeschikbaarheid van een infrastructuurelement; Indien er wordt gekozen om de ondertunneling van de NX niet geschikt te maken voor bepaalde vormen van wegverkeer (gevaarlijke goederen, uitzonderlijke transporten, ...) dan dienen deze transporten mogelijk gemaakt te worden via het netwerk voor bovengronds (eventueel samen met lokaal) verkeer.
M068.11	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.2 blz. 37-38/221 Lokaal verkeer De omschrijving van het lokaal verkeer omvat enkel de zone ter hoogte van Zeebrugge Dorp, terwijl de zone ter hoogte van de noordwestelijke achterhaven en Zwankendamme niet omschreven wordt in het basisalternatief. Het is duidelijk dat het verkeerstraject doorheen Zwankendamme niet als een deugdelijke situatie in het basisalternatief behouden kan blijven, maar dat ook in het basisalternatief een verlenging van het tracé voor vrachtwagens naar AGC best doorgetrokken wordt naar de L. Blondeellaan (zoals ook in de andere alternatieven bijv. 2A-2B); het deel van de Lisseweegse Steenweg dat loopt langs de voormalige Carokesite is dan niet meer strikt noodzakelijk en hoeft dan niet vernieuwd of verplaatst te worden (oa. in figuren 4.3 blz. 56, 4.8 blz. 62, ...).
M068.12	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.3 blz. 37-38/221 Andere modi Spoorverkeer: De terminals op de te vernieuwen terreinen in de noordwestelijke achterhaven (omgeving Oud Ferrydok en Prins Filipdok) dienen ook steeds via een spoor aansluiting rechtstreeks op het spoorweginet aangesloten te kunnen worden (alle terminals in voorhaven en achterhaven zijn maximaal multimodaal te ontsluiten);
M068.13	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.3 blz. 37-38/221 Andere modi Spoorverkeer: Het noordwaartse spoortracé ten oosten van het zuidelijk sluishoofd betreft de spoorverbinding naar de Zweedse kaai. Deze spoor aansluiting is te behouden in functie van de vereiste multimodaliteit volgens het huidig bestaande tracé, dan wel via een ander te ontwikkelen tracé.
M068.14	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.3 blz. 37-38/221 Andere modi Fietsverkeer: De tekst en figuur 3.18 zijn in tegenspraak met elkaar inzake het fietstracé over het zuidelijk sluishoofd
M068.15	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.4.3 blz. 37-38/221 Andere modi Fietsverkeer: Ook inzake fietsinfrastructuur dient een robuuste oplossing en netwerk uitgebouwd te worden. Het tracé van de fietssnelweg F34 tussen N31 en P. Vandammesluis is nog niet definitief vastgelegd. Het tracé aan de noordzijde van de N34 heeft een aantal aanzienlijke tekortkomingen. Voor de realisatie van een fietssnelweg F34 wordt bij voorkeur gekozen voor een tracé ten zuiden van de stationswijk en dorpskern. Het is wenselijk de nodige passende fietsverbindingen te realiseren voor de diverse fietsnetwerken (lokaal, recreatief, fietssnelweg). De passende oplossing is echter in sterke mate afhankelijk van de gekozen oplossing inzake weginfrastructuur. De voorgestelde oplossingen voor fietsinfrastructuur in de basisoplossing en alternatieven is verder te bestuderen en te optimaliseren in het verder onderzoekstraject. Het recent aangepaste masterplan fiets voor de haven is als leidraad te hanteren.
M068.16	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.5 blz. 40-44/221 Kenmerken van de omgeving Zeebrugge -Dorp : figuur 3.21 blz. 43/221 : De aansluiting van de Ploegstraat op het rond punt thv de Meeuwenstraat lijkt veel ruimte in te nemen, terwijl misschien ook een aansluiting op het rond punt boven de NX mogelijk lijkt (via het actueel braakliggend terrein ten noorden ervan), of zelfs ook de opheffing ervan of een ander alternatief overwogen kan worden;
M068.17	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 3.5 blz. 40-44/221 Kenmerken van de omgeving Bufferzones en groene ruimte: De zones/ruimtes waar kaaimuren werden gebouwd of andere aanzienlijke investeringen zijn gebeurd voor het behandelen van schepen en hun vracht, dienen maximaal gevrijwaard te worden van alternatieve inrichting als groene ruimte en dienen maximaal voor actieve havenactiviteiten behouden te blijven.
M068.18	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.2.2. blz. 55 ev/221 Inrichtings/uitvoeringsalternatieven Nx en aansluitende wegenis Heel wat van de voorgestelde alternatieven missen voeling met de realiteit van de dagdagelijkse werking van de haven, van de woon-werkrelaties of van de interacties tussen activiteiten en functies in de woonzones van Zeebrugge en de havenactiviteiten. De alternatieven lijken elke wisselwerking tussen haven en orpsgemeenschap te beperken, of zelfs uit te sluiten.
M068.19	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.2.2.1.1. blz. 56 ev/221 Alternatief met wisselaar Nx – N31 (2A-2B) Door het opheffen/afschaffen van de verbinding van de N34 met de New Yorklaan is er voor woon-werkverkeer vanuit Blankenberge via de N34 geen verbinding meer naar de westelijke voorhaven. Er lijkt geen ander alternatief te zijn dan eerst zuidwaarts naar de verkeerswisselaar ten zuiden van de transportzone te rijden om dan daarna noordwaarts via de N34 terug te keren om naar de westelijke voorhaven te gaan. Een bezoek tijdens de middagpauze of na het werk aan de lokale Zeebrugse handelaar vanuit de westelijk voorhaven lijkt vervolgens niet haalbaar. In dit alternatief dient de verbinding tussen New Yorklaan en N34 dan ook behouden te blijven! Het oost-westverkeer Blankenberge-Knokke en omgekeerd blijkt nog mogelijk via de Nx. Het is wenselijk ook aan de noordzijde van de westelijke transportzone de mogelijkheid van een aansluiting tussen de westelijke transportzone en de N31 te onderzoeken.
M068.20	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.2.2.1.2. blz. 62 ev/221 Alternatief met wisselaar N31 x Nx en rechtstreekse ontsluiting voorhaven West op Nx – (2A') Dit voorgestelde alternatief herleidt de ontsluiting van de westelijke voorhaven met het statuut als primaire weg niveau I in realiteit tot een lokale weg via onwaarschijnlijke Sbochten ten noorden van de N34, verkeersknooppunten enz. tot een absoluut dieptepunt. Ook de ontsluiting van de terminals ter hoogte van het Westenhoofd komen in het gedrang. Er is dan ook geen nadere infrastructuuruitwerking van het voorstel ten noorden van de N34. Door het opheffen/afschaffen van de verbinding van de N34 met de New Yorklaan is er voor woon-werkverkeer vanuit Blankenberge via de N34 geen verbinding meer naar de westelijke voorhaven. Er lijkt geen ander alternatief te zijn dan eerst zuidwaarts naar de verkeerswisselaar ten zuiden van de transportzone te rijden om dan daarna noordwaarts via de N34 terug te keren. Een bezoek tijdens de middagpauze of na het werk aan de lokale Zeebrugse handelaar vanuit de westelijk voorhaven lijkt vervolgens niet haalbaar. Het oost-westverkeer Blankenberge-Knokke en omgekeerd blijkt niet meer realistisch via de Nx. Het alternatief biedt geen afdoende aantrekkelijk alternatief voor het bovenlokale oostwest verkeer tussen de kleinstedelijke gebieden Blankenberge-Knokke-Heist en voldoet niet daarmee niet aan de projectdoelstelling. Er wordt verder ook niet voldaan aan de vereisten van een primaire weg niveau I voor de N31 en de ontsluiting van de westelijke voorhaven. Dit alternatief is ons inziens niet vatbaar om verder te bestuderen.
M068.21	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.2.2.1.3. blz. 65 ev/221 Alternatief met parallelle ontsluiting haven (3B) Dit voorgestelde alternatief herleidt, net als vorig alternatief 2A' de ontsluiting van de westelijke voorhaven met het statuut als primaire weg niveau I in realiteit tot een lokale weg via onwaarschijnlijke S-bochten, verkeersknooppunten enz. tot een bijzonder ondermaats en onaanvaardbaar niveau. Er is dan ook geen nadere infrastructuuruitwerking van het voorstel ten noorden van de N34. Door het opheffen/afschaffen van de verbinding van de N34 met de New Yorklaan is er voor woon-werkverkeer vanuit Blankenberge via de N34 geen verbinding meer naar de westelijke voorhaven. Voor het realiseren van spoorontsluiting naar de nieuwe terminals in de noordwestdeel van de achterhaven zal een gelijkvloerse kruising met de gezamenlijke N31 + Nx moeten plaatsvinden, in tegenstelling tot de toepasselijke inrichtingsvereisten voor primaire wegen. De verbinding naar de westelijke transportzone lijkt bijzonder ruimte innemend en tijdrovend voor de gebruikers. De locatie van de ontsluiting van de westelijke achterhaven en Blondeellaan (figuur 4.12) houdt geen rekening met een realistische ontwikkeling van haventerminals en is ruimteverspillend. Het oost-westverkeer Blankenberge-Knokke en omgekeerd blijkt niet meer realistisch via de Nx. Het alternatief biedt geen afdoende aantrekkelijk alternatief voor het bovenlokale oost-west verkeer tussen de kleinstedelijke gebieden Blankenberge-Knokke-Heist en voldoet niet daarmee niet aan de projectdoelstelling. Er wordt niet voldaan aan de vereisten van een primaire weg niveau I voor de N31 en de ontsluiting van de westelijke voorhaven. Dit alternatief is dus niet vatbaar om verder te bestuderen.
M068.22	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.2.2.2. blz. 70/221 Alternatief voor het lokaal verkeer – N34 Dit voorgestelde alternatief voor lokaal verkeer gebruikt de spoorwegberm van de spoorverbinding naar de Zweedse kaai die momenteel tijdelijk niet gebruikt wordt. Het behoud van een spoor aansluiting voor de Zweedse kaai blijft echter noodzakelijk in het kader van de vereiste multimodaliteit. Dit alternatief kan enkel eerhouden worden indien er een alternatieve spoorontsluiting naar de Zweedse kaai wordt opgenomen in het project. Zonder de opname in dit project van een alternatief voor de spoorontsluiting naar de Zweedse kaai is dit alternatief niet vatbaar om verder te bestuderen.
M068.23	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.3.1.1. blz. 71/221 Bodempeil sluis Dit voorstel is ons inziens geen uitvoeringsalternatief maar een onaanvaardbare bijstelling van de projectdoelstelling. Dit doet afbreuk aan de beslissing van het voorkeursbesluit. Dit uitvoeringsalternatief is aldus niet te weerhouden.
M068.24	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 4.3.1.2. blz. 71/221 Deurkamers en brugkelders Bij een keuze voor zeewaartse deurkamers ten westen van de sluis wordt de recent vernieuwde dwarskaai 208 niet meer bruikbaar voor commerciële goederenbehandeling en gaat de door MBZ gemaakte investering verloren. Bij plaatsing van de deurkamers dient aan de oostelijke zijde van de sluis te gebeuren, waar sowieso belangrijke ingrepen zullen gebeuren en de actuele gebruiksfuncties niet behouden kunnen worden. Als alternatief voor commerciële goederenbehandeling aan de vernieuwde dwarskaai kunnen, bij eventueel gebrek aan andere alternatieven, nieuwe ligplaatsen voor sleepboten overwogen worden. Voor de uitvoering van dit aangepast gebruik dient men eveneens te beschikken over voldoende achterliggend terrein om te kunnen voorzien in o.a. toelevering, werkplaatsen en bureelruimte. De ligplaatsen dienen steeds uitgerust te worden met een walstroomvoorziening.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M068.08	* de robuustheid van de ontsluiting van de haven (meerdere ontsluiting mogelijkheden in geval van calamiteiten) zal opgenomen worden in de nota's technische randvoorwaarden * ongelijkvloerse kruisingen spoor (zie Infrabel en verder)	Mobiliteit		X						
M068.09	De noodzaak 2x2 alsook snelheid zal volgen uit de stromen uit de modellen.	Mobiliteit		X						
M068.10	zie boven robuustheid oa M068.08	Mobiliteit		X						
M068.11		Mobiliteit		X						
M068.12		Mobiliteit		X						
M068.13	L202 naar zweeds kaai -> behouden in ontwerp	Mobiliteit		X						
M068.14	* deel tekst (en figuur) aanpassen	Tekstuele aanpassingen	Tekst is aangepast							
M068.15	* Fietsverkeer afstemming nodig mbt westelijke tangent en visie van de verschillende actoren (zie validatie, hierboven). (zie ook Stad Brugge wil meer fietsinfrastructuur opgenomen in het plan). * bespreking keuze masterplan MBZ, stad Brugge en Provincie op 2/9/2020	Mobiliteit		X						
M068.16	zal worden onderzocht in de mobiliteitsstudie + ontwerpen met minimale ruimte impact	Mobiliteit								
M068.17	wordt rekening mee gehouden met ontwerp voor zover als gedragen wordt door de actoren	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)								
M068.18	* Uitvoeren inveniëntatie * werkgroepen met actoren	Algemeen								
M068.19	aanpassen concept ontwerpen mobiliteit	Mobiliteit		X						
M068.20	aanpassen concept ontwerpen mobiliteit	Mobiliteit		X						
M068.21	aanpassen concept ontwerpen mobiliteit	Mobiliteit		X						
M068.22	zie ook boven M068,13	Mobiliteit		X						
M068.23	* bodempeil sluis is steeds -15,10 mTAW * er blijft een grote diepgang doorvaartkanaal mogelijk bij bodempeil -13,10 mTAW (panamax schepen diepgang 15,2m -> met -13,10 TAW is diepte 16,5m) * hoe dieper bodempeil doorvaartkanaal, hoe meer aandacht voor diepte tunnel (en aanrijroutes), bijkomend baggeren achterhaven,...	Alternatieven						X		
M068.24	bij de beoordeling van de alternatieven in het MER/MKBA zal dit meegenomen worden	Alternatieven			X	X				

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M068.25	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 4.4.2. blz. 74/221 Niet-redelijk uitvoeringsalternatief Doorvaartkanaal</p> <p>We kunnen de stelling dat de keuze in het voorkeursbesluit voor de Visartsluis ten aanzien van de Visartsluis Oost zou inhouden dat een oostelijke verbreding van het doorvaartkanaal een niet-redelijk uitvoeringsalternatief zou zijn, niet bijtreden. De breedte van het doorvaartkanaal was en is nog steeds één van de grootste knelpunten in de nautische toegankelijkheid en de verkeersdoorstroming. Een mogelijke verbreding aanmerken als nietredelijk is ongelofwaardig ten aanzien van de haven gemeenschap en maritieme industrie. Dit is een onaanvaardbare inperking van de projectdoelstelling en het voorkeursbesluit.</p> <p>Het niet weerhouden van de locatie Visart-Oost heeft grotendeels te maken met de negatieve impact van de zeewaartse zijde van het sluiscomplex op de omgeving waarbij de Visart huidige locatie net meer mogelijkheden biedt tot nautische optimalisatie.</p> <p>In elk geval is er een optimalisatie nodig die de nautische toegankelijkheid van de achterhaven maximaal verzekert bij langdurige buiten gebruikstelling van de Vandammesluis, zoals omschreven in de projectdoelstelling. Dit impliceert niet alleen een veilige vaart van één enkel schip, maar eveneens de mogelijkheid van een veilige ontmoeting van schepen om de verkeersdoorstroming en frequentie van het aantal schuttingen te kunnen garanderen. Er dient bijgevolg een oplossing gevonden te worden voor een doorvaartkanaal waarin ontmoetingen tussen schepen gefaciliteerd worden. We verwijzen verder naar onze opmerkingen bij punt 7.2.</p> <p>Ter hoogte van de voorhaven aan het landwaartse sluis hoofd zou een verbreding aan de oostelijke zijde een nautische optimalisatie kunnen betekenen, zelfs indien deze minder dan 40 meter bedraagt. De bijkomende breedte is immers niet uitsluitend nuttig voor sleepboten die plaatsnemen in de zij van het schip maar kan eveneens nuttig zijn voor sleepboten die ingespannen worden aan het achterschip van het geassisteerde vaartuig. Een verbreding met retourkaai aan de oostelijke zijde kan eveneens een optie bieden als rustplaats met walstroomvoorzieningen voor sleepboten, zoals momenteel het geval is aan het bovenhoofd (landwaartse hoofd) van de P. Vandammesluis.</p> <p>Het nautisch vooronderzoek heeft ook aangetoond dat de vrees voor effecten op de aangemeerde vissersschepen ter hoogte van de nieuwe vismijn niet bijgetreden kon worden.</p>
M068.26	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.1 blz. 87-88/221 Geïntegreerd onderzoek</p> <p>Bij de verdere uitvoering van stap 1 van het geïntegreerd onderzoek dienen de voorgestelde alternatieven in eerste en meest belangrijke instantie uitgewerkt te worden in functie van de projectdoelstellingen : met name een volwaardige nautische toegankelijkheid naar de achterhaven bij een langdurige buitendienststelling van de P. Vandammesluis en het vervolledigen van het raamwerk van primaire wegen (N31 bestaande primaire weg niveau I, N350 primaire weg niveau II) door de realisatie van de Nx (primaire weg niveau II) waarbij lokaal verkeer gescheiden wordt van bovenlokaal en havenverkeer met het oog op onder meer een verbeterde leefbaarheid van de woonkernen.</p> <p>Een geoptimaliseerde nautische toegankelijkheid en een geoptimaliseerde afwikkeling van het verkeer op de primaire wegen moeten beide als basis verzekerd zijn in elk te beschouwen uitvoeringsalternatief.</p> <p>De opgesomde criteria in de PON (blz. 87) zijn te beschouwen als aanvullende randvoorwaarden of bijkomende toetsingscriteria.</p> <p>Bij de interne afweging en trechtering naar één uitvoeringsalternatief in stap 2 dienen de voorgestelde alternatieven in eerste en meest belangrijke instantie getoetst te worden aan de projectdoelstellingen : met name een volwaardige nautische toegankelijkheid naar de achterhaven bij een langdurige buitendienststelling van de P. Vandammesluis en het vervolledigen van het raamwerk van primaire wegen (N31 bestaande primaire weg niveau I, N350 primaire weg niveau II) door de realisatie van de Nx (primaire weg niveau II) waarbij lokaal verkeer gescheiden wordt van bovenlokaal en havenverkeer met het oog op een verbeterde leefbaarheid van de woonkernen.</p>
M068.27	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.1 blz. 87-88/221 Geïntegreerd onderzoek</p> <p>Verder dient er bij interne afweging en trechtering naar één uitvoeringsalternatief inzake verkeersinfrastructuur en mobiliteit ook rekening gehouden te worden met de volledige benutting van de westelijke voorhaven en een mogelijke zeewaartse uitbreiding van de westelijke voorhaven (waarbij enerzijds het Westerhoofd wordt uitgebreid met ca. 70 ha en anderzijds de voorhaven verder in zee wordt uitgebreid met ca. 335 ha bijkomende haventerreinen), waarbij de N31 (primaire weg niveau 1) het belangrijkste deel van het betrokken wegverkeer vanuit de westelijke voorhaven zal opvangen; Op basis hiervan zijn alternatieven 2A' en 3B niet meer te weerhouden als redelijke alternatieven gezien ze niet voldoen aan de projectdoelstellingen (zie ook opmerkingen bij punten 4.2.2.1.2 en 4.2.2.1.3. Deze vaststelling vereenvoudigt in belangrijke mate het onderzoeksinspanningen.</p>
M068.28	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.2 blz. 89/221 Nautisch onderzoek</p> <p>zie advies p7 tem 11</p>
M068.29	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.3 blz. 90-91/221 Bouwtechnisch onderzoek</p> <p>Het betrokken onderzoek en de te zetten onderzoeksstappen zijn cruciaal met betrekking tot het eindresultaat en het functioneren van de haven. Het havenbestuur wenst dan ook ten volle betrokken te worden bij de verdere uitwerking van dit onderzoek en in het bijzonder inzake de input tijdens de conceptontwerpfase met betrekking tot de diverse netwerkconcepten, transporten in de haven (en de havendelen onderling),</p> <p>De diverse concepten zullen steeds conform de categorisering van de betrokken wegen moeten zijn. Verder zijn heel wat havendelen bereikbaar voor uitzonderlijke transporten, zonder dat de gebruikte routes ook opgenomen zijn op de betrokken kaarten voor uitzonderlijk vervoer (bijv. Jozef Verschaeveweg, transportzone west, Lancelot Blondeellaan,).</p>
M068.30	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.4.5 blz. 94/221 Mobiliteitsonderzoek</p> <p>Er staat dat er gebruik gemaakt zal worden van de gegevens uit het provinciaal verkeersmodel. Bij studies in het verleden bleek dat deze modellering met betrekking tot de haven van Zeebrugge onvoldoende verijnd te zijn om de diverse deelstromen te kunnen inschatten en/of alloceren over diverse deelgebieden. Verfijning en verificatie zal waarschijnlijk noodzakelijk zijn. Het is tevens duidelijk dat niet enkel MOW, Tuc Rail, Infrabel, De Lijn en stad Brugge betrokken moeten worden, maar zeker ook het havenbestuur MBZ. De betrokkenheid van MBZ is zelfs essentieel in dit onderzoek.</p> <p>Verder dient er bij de toetsing van de verschillende alternatieven inzake verkeersinfrastructuur ook rekening gehouden te worden met de volledige benutting van de westelijke voorhaven en een mogelijke zeewaartse uitbreiding van de westelijke voorhaven (waarbij enerzijds het Westerhoofd wordt uitgebreid met ca. 70 ha en anderzijds de voorhaven verder in zee wordt uitgebreid met ca. 335 ha bijkomende haventerreinen), waarbij de N31 (primaire weg niveau 1) het belangrijkste deel van het betrokken wegverkeer zal opvangen.</p>
M068.31	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.4.7 blz. 95-96/221 Simulatie van zoutindringing</p> <p>Er wordt hoofdzakelijk aangegeven dat er bestudeerd zal worden hoeveel zouttoevoer bij de werking van de nieuwe zeesluis zal kunnen optreden. Er wordt minder nagegaan welke mogelijke beheerssystemen ingezet kunnen worden om het zouthoeveelheid in het Boudewijnkanaal onder controle te houden.</p> <p>Bij eventuele milderende maatregelen wordt enkel gekeken naar constructieve maatregelen ter hoogte van de nieuwe sluis.</p> <p>Een alternatieve maatregel tot het beheer van het zoutgehalte in het Boudewijnkanaal is echter periodieke spoeling van het Boudewijnkanaal met een bovendebiet in periodes met wateroverschotten (tijdens winterperiodes). Onder meer de zoutindringing in het kanaal GentTerneuzen wordt op die wijze onder controle gehouden. Op dit ogenblik is dit niet toepasbaar wegens ontbrekende infrastructuur ter hoogte van de Boudewijnsluis te Brugge. Een regime met doorspoeling van het kanaal zou daarenboven ook een aantal andere kwaliteitsproblemen in het Boudewijnkanaal kunnen oplossen of mitigeren, die actueel voorkomen wegens een gebrek aan bovendebiet en doorspoeling voor het Boudewijnkanaal. Het lijkt ons dat een gemiddeld speldebiet van 15 à 20 m³/s gedurende periodes van wateroverschotten het zoutbezuur van een nieuwe sluis kunnen mitigeren én ook andere waterkwaliteitsaspecten van het Boudewijnkanaal zou kunnen verhelpen. Het nodige onderzoek hiernaar is te bewerkstelligen.</p>
M068.32	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.4.8 blz. 97/221 Onderzoek vrije mismigratie</p> <p>Wij menen uit diverse onderzoeken begrepen te hebben dat actueel reeds heel wat vis migreert tussen voorhaven en achterhaven (zelfs seizoensale trek) via de P. Vandammesluis.</p>
M068.33	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 7.4.9 blz. 97/221 Mobiliteitsonderzoek (eveneens punt 3.3.1 blz. 27/221)</p> <p>Er staat nu in de PON dat de haalbaarheid voor walstroom voor de sleepboten wordt onderzocht. Echter vandaag zijn reeds walstroomvoorzieningen voor de sleepboten aanwezig. Het te voeren onderzoek dient zich dan ook te richten naar een passende nieuwe ligplaats voor de sleepboten en de optimale realisatie van walstroom voor sleepboten op de betrokken locatie.</p>
M068.34	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 9.3 blz. 108/221 Nulalternatief, referentiesituatie, geplande situatie en ontwikkelingsscenario's</p> <p>Met betrekking tot het ontwikkelingsscenario dient er ook minstens rekening gehouden te worden met de volledige benutting van de westelijke voorhaven; daarnaast is er van het RUP Vissershaven enkel een voorontwerp geweest dat administratief besproken werd in een plenaire vergadering en waarbij er een aantal belangrijke opmerkingen met betrekking tot dat voorontwerp werden geformuleerd (oa. goederenspoorlijn Zweedse kaai – opmerking ook relevant bij punt 9.4.1.4).</p> <p>Bij de vermelde verwijzing van de andere 4 randvoorwaarden (zeewering, multimodaliteit, scheiding verkeersstromen en impact bedrijfsvoering) naar de andere deelonderzoeken moeten we opmerken dat het aspect multimodaliteit in die andere onderzoeken ondermaats wordt meegenomen. Zo wordt er op een aantal vlakken de gewenste multimodaliteit van haventerminals onvoldoende meegenomen (multimodaliteit noordwestelijke achterhaven en Zweedse kaai). Inzake ontwikkeling spoorinfrastructuur zijn dus niet enkel de werken ter hoogte van de spoorbundels van belang, maar ook de sporadische ontwikkeling van spooransluitingen van de diverse terminals.</p> <p>Verder dient er rekening gehouden te worden met het belang van een optimale rechtstreekse verbinding voor havenintern wegverkeer tussen westelijke voorhaven en Transportzone west evenals Maritieme logistieke Zone, waartoe ook de nieuwe brug over het verbindingsdok zal bijdragen.</p>
M068.35	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 9.3 blz. 108/221 Nulalternatief, referentiesituatie, geplande situatie en ontwikkelingsscenario's</p> <p>Verder dient er rekening gehouden te worden met het belang van een optimale rechtstreekse verbinding voor havenintern wegverkeer tussen westelijke voorhaven en Transportzone west evenals Maritieme logistieke Zone, waartoe ook de nieuwe brug over het verbindingsdok zal bijdragen.</p>
M068.36	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 9.4.1.2 blz. 117/221 Beschrijving referentiesituatie én Punt 9.4.2.2 blz. 126/221</p> <p>We verwijzen onder meer naar onze opmerkingen bij punt 7.4.5.</p>
M068.37	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	<p>Punt 9.4.2.3. Alternatieven onderzoek blz. 127-133/221</p> <p>We kunnen niet akkoord gaan met de geselecteerde elementen waarop het inzake mobiliteit voorgestelde alternatievenonderzoek zich richt.</p> <p>In eerste instantie dienen de voorgelegde alternatieven getoetst te worden aan de conformiteit met de toepasselijke inrichtingsprincipes voor primaire wegen niveau I en II. Zoals uiteengezet in de opmerkingen bij hoofdstuk 4 vallen hierbij de alternatieven 2A' en 3B af wegens niet conform de inrichtingsvereisten voor wegen op dergelijk niveau.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M068.25	* nautische optimalisaties gebeuren aan de hand van de resultaten van het nautisch onderzoek * aandacht voor ligging sleepboten (en faciliteiten hiervoor o.a. walstroom)	Alternatieven						X		
M068.26	* beoordelingscriteria aangevuld in de geactualiseerde in PON	Alternatieven	De tekst ikv het geïntegreerd onderzoek is herschreven en zit nu in een afzonderlijk hoofdstuk 8.	X	X	X				
M068.27	* benutting westelijke voorhaven wordt meegenomen. * Zeewaartse uitbreiding van de haven wordt niet meegenomen - zie overzicht ontwikkelingsscenario's * N31 primaire weg statuut ja (modellen bepalen 2x2 en snelheid)	Ontwikkelingsscenario's	In hoofdstuk 7 worden alle plannen die als beslist beleid of ontwikkelingsscenario kunnen beschouwd worden opgelijst. Deze die als beslist beleid kunnen beschouwd worden, zitten vervat in de verkeersprognoses en worden	X	X	X			X	
M068.28	* overleg met MBZ gehad hierover op 21/9/2020. De eerste simulaties nautisch onderzoek zijn uitgevoerd. Staan nog 2 halve dagen gepland. Op basis van de tussenresultaten en het overleg (met havenkapiteins en kapiteins sleepboten) wordt dan nog bijgesteld.	Nautische aspecten								
M068.29	MBZ wordt betrokken in diverse werkgroepen en taskforce. Bilateraal overleg 21/9/2020.	Projectonderdelen						X		X
M068.30	Model zal inderdaad verfijnd worden, in overleg met de genoemde actoren. Werkgroep mobiliteit wordt opgestart en dit zal daar besproken worden. Ontwikkelingsscenario's zie M068.27	Mobiliteit		X						
M068.31	zoutindringing wordt onderzocht (dichtheitsafhankelijk model), daaruit zal blijken welke maatregelen er noodzakelijk zullen zijn, en welke realiseerbaar zijn ikv dit project. Aanpassingen Boudewijnsluis in Brugge liggen mogelijks buiten de scope van het project. secundaire effecten landbouw (zie ILVO) worden waar nodig ook onderzocht	Milieudisciplines			X					
M068.32	onderzoeken worden opgevraagd aan INBO (+overleg wordt ingepland met INBO, Ugent, MER deskundige en de ontwerpers). Resultaten worden besproken met de adviesverlenende instanties.	Milieudisciplines			X			X		
M068.33	Walstroom wordt mee bekeken (o.a. milderende maatregel + nieuwe ligplaats sleepboten indien van toepassing)	Energie								
M068.34	* ontwikkelingsscenario's (zie boven) * spoor - L2020 Zweedse kaai (zie boven) * spoor Spoor – aandacht voor multimodale ontsluiting haven en terminals (o.a. na dempen ferrydok)	Milieudisciplines	De plannen inzake spoor zijn beschreven in hoofdstuk 7.							
M068.35	zie ook boven M068.18-21 randvoorwaarden ontwerp	Mobiliteit		X						
M068.36	zie M068.30	Mobiliteit		X						
M068.37	Conceptontwerp wordt aangepast De conformiteit zal beoordeeld worden in het MER (zie 9.4.2.3.1.2.7. - autoverkeer, verkeersveiligheid.	Mobiliteit		X				X		

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M068.38	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.1. Wijziging van de verkeersintensiteiten blz. 127/221 Voor de verwachte verkeersstromen 2030 in het havengebied van Zeebrugge lijkt ons het Vlaamse verkeersmodel minder geschikt. Het omvat onder meer onvoldoende verfijning met betrekking tot de verschillende havendelen.
M068.39	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.2. Voetgangersvoorzieningen: oversteekbaarheid N34 blz. 127/221 De wachttijden voor voetgangers lijken eerder afhankelijk van de ingestelde verkeerslichtenregeling en de gekozen oversteeklocatie dan van het voorgestelde oplossingsalternatief en de gekozen oversteeklocatie. De voorgestelde beoordelingstabel lijkt bovendien weinig toepasselijk voor de betrokken wegen. Het weerhouden onderzoeksalternatief dient verder uitgewerkt te worden met een goede oversteekbaarheid voor voetgangers.
M068.40	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.2. Voetgangersvoorzieningen: veiligheid blz. 128/221 De voorgestelde relatie Stella Maris (strandwijk) – station (stationswijk) en de voorgestelde route beoordeelt in feite hoofdzakelijk het verschil tussen de alternatieven inzake aansluiting van de New Yorklaan met de N34. Indien een route wordt genomen waarbij de N34 gekruist wordt ter hoogte van de lokale de Maerelaan en dan aan de zuidzijde van de N34 richting stationswijk, dan zal er nauwelijks een verschil tussen de alternatieven vastgesteld worden. Uiteindelijk is het wenselijk dat voor elk van de valabele alternatieven een veilige voetgangersinfrastructuur ontwikkeld wordt.
M068.41	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.3. Fietsvoorzieningen blz. 129-130/221 Idem als voor voetgangersvoorzieningen; Uiteindelijk is het wenselijk dat voor elk van de valabele alternatieven een veilige fietsinfrastructuur ontwikkeld wordt
M068.42	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.4. Openbaar Vervoer blz. 130/221 Bij het onderzoek inzake doorstroming en reistijden dient zeker een evaluatie te gebeuren inzake de keuze voor enkele bruggen of dubbele bruggen aan elk sluishoofd en het effect van onbeschikbaarheid van een brug voor het OV ingevolge onderhoud, panne, enz... terwijl de sluis operationeel blijft.
M068.43	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.5. Treinverkeer blz. 130/221 Als beoordelingskader met betrekking tot de verschillende alternatieven lijkt ons de effecten bij de diverse alternatieven van een gewenste aansluiting van de haventerminals (noordwest achterhaven, Zweedse Kaai) op het spoornetwerk een veel relevanter criterium dan een inschatting van het aantal bijkomende treinen ten gevolge van de realisatie van de sluis (totaal niet onderscheidend criterium).
M068.44	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.6. Binnenvaart blz. 130/221 Als beoordelingskader met betrekking tot de verschillende alternatieven lijkt ons het aantal scheepsbewegingen van binnenvaart ten gevolge van de realisatie van de sluis totaal geen relevant criterium.
M068.45	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.7. Autoverkeer blz. 131/221 Criterium I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit): Voor zover er aan de betrokken ontwerpcriteria voor de betrokken primaire en andere wegen wordt voldaan (die een zeer belangrijke factor zijn voor de capaciteit van een weg), kan eventueel een I/C criterium gehanteerd worden. De ontworpen infrastructuur moet immers decennia meegaan en ook de verkeersontwikkeling kunnen opvangen gedurende meerdere decennia na 2030, met onder meer een volledig gebruik van de westelijke voorhaven en een bijkomende zeewaartse uitbreiding van de westelijke voorhaven. Indien voor de effectbespreking van de N31 (tot en met de rotonde ten noorden van de N34) een relatieve effectbespreking gebeurt dan dienen ook de ontwikkelingsscenario's van volledig gebruik van de westelijke voorhaven en uitbreiding van de westelijke voorhaven (zie opmerking bij punt 7.1) mee opgenomen te worden.
M068.46	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Punt 9.4.2.3.2.8. verkeersleefbaarheid blz. 132/221 Dit criterium lijkt eerder enkel toepasselijk op de lokale wegenis.
M068.47	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Toe te voegen punt 9.4.2.3.2.9. Doorstroming – reistijden vrachtverkeer Dit criterium is toe te voegen voor de volgende routes voor normaal gewrichtverkeer, evenals voor ADR-transporten : - Westelijke voorhaven (rond punt Pieter Troostlaan) – Transportzone west (Kielstraat) - Westelijke voorhaven (rond punt Pieter Troostlaan) – Jozef Verschaeveweg - Westelijke voorhaven (rond punt Pieter Troostlaan) – Lissewege (verkeerslichten) De beoordeling gebeurt door een vergelijking met de referentiesituatie en het procentueel verschil ten opzichte van de referentiesituatie.
M068.48	Port Authority Zeebrugge - mbz nv	Toe te voegen punt 9.4.2.3.2.10. Bereikbaarheid uitzonderlijke transporten Dit criterium is toe te voegen voor de volgende routes voor uitzonderlijke transporten klasse G3/ buitenmaats havenvrachtverkeer; (oa. minimale doorrijhoogte 5.7m zoals aangegeven in punt 3.3.2 PON; ook 6.3 m en hoger zijn te beschouwen) : - Westelijke voorhaven (rond punt Pieter Troostlaan) – Transportzone west (Kielstraat) - Westelijke voorhaven (rond punt Pieter Troostlaan) – Jozef Verschaeveweg - Westelijke voorhaven (rond punt Pieter Troostlaan) – Lissewege (verkeerslichten) De beoordeling gebeurt door een vergelijking met de referentiesituatie.
M069.01	Stad Brugge	1. Algemene opmerkingen en communicatie/ inspraak In de PON staat de aanpak rond communicatie en participatie duidelijk uitgelegd. Op zich zijn de ambities naar duidelijke communicatie bij aanvang van de uitwerkingsfase ook al in de praktijk omgezet (cfr. krantje over het 'complex project' bedield in heel Zeebrugge, duidelijke visuals op projectzuilen in Zeebrugge, heropstart bilateraal overleg met belangrijke stakeholders,...). Er worden dus veel inspanningen gedaan, maar deze zullen intensief verder moeten gezet worden. Want ondanks alle inspanningen blijft de procedure wat ze is: stapsgewijs wordt verder gewerkt naar een concreet project, maar voor de burger is het niet zo evident om dit lange proces te volgen en om te begrijpen dat ze niet onmiddellijk een concreet antwoord kunnen krijgen op hun vragen. Ook in de PON is nog sprake van verschillende varianten en uitvoeringsalternatieven, wat ervoor zorgt dat er ook in deze fase nog niet op alle vragen een duidelijk antwoord is. Dit bemoeilijkt de inspraak, net zoals de 'Covid- 19'-context die fysieke ontmoetingen of infomomenten in de praktijk eveneens niet vergemakkelijkt.
M069.02	Stad Brugge	1. Algemene opmerkingen en communicatie/ inspraak Het is een belangrijk aandachtspunt dat het aantal ontvangen opmerkingen vanuit de bewoners dus niet noodzakelijk een correct beeld geven van de aanwezigheid van draagvlak voor het project. Niet iedereen zal immers opnieuw reageren daarom pleiten we vanuit de Stad om ook de opgevangen signalen uit de eerdere fases maximaal mee te nemen en te beantwoorden (wat niet betekent dat op elk argument moet ingegaan worden). Dit zal het noodzakelijke draagvlak ten goede komen.
M069.03	Stad Brugge	1. Algemene opmerkingen en communicatie/ inspraak Het stadsbestuur kan niet genoeg beklemtonen hoe belangrijk communicatie en participatie is voor dit project. Stad Brugge wenst dan ook verder nauw betrokken te worden en te blijven op vlak van communicatie en participatie. Dit minstens in functie van een optimale informatieverstrekking aan de bewoners en het garanderen van en informeren over de inspraakmogelijkheden.
M069.04	Stad Brugge	2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge Zoals uit eerdere adviezen blijkt is de vraag van Stad Brugge naar voldoende aandacht (en middelen) voor flankerende en milderende maatregelen de rode draad doorheen dit 'complex project'. Voor Stad Brugge blijft de globale beoogde toekomstvisie zoals uiteengezet in de revitaliseringsstudie voor Zeebrugge de absolute leidraad. In alle vorige adviezen en in alle overleg momenten over de nieuwe zeeluis hamert het stadsbestuur heel sterk op die cruciale flankerende en milderende maatregelen. In essentie blijven deze eerdere adviezen integraal van toepassing. Hierbij vindt u alvast nogmaals het collegebesluit dd. 30/03/2018, het woordelijk verslag van de gemeenteraadszitting dd. 27/03/2018 en het collegebesluit dd. 20/04/2020.
M069.05	Stad Brugge	Uit advies stad Brugge 30/3/2018 geeft uitgangspunt eens duidelijk weer: "De weerhoudnen voorkeurslocatie brengt een aantal grote uitdagingen met zich mee. Maar de moeilijke context mag niet resulteren in defaitisme of midner ambitie. De nieuwd Visart moet aangegrepen worden om maximaal al een aanzet te geven voor d eboogde revitalisering. Dit betekent dat het projet verder moet uitgewerkt worden rekening houdende met de filosofie en aandachtspunten van de revitaliseringsstudie. Zo moet het realiseren van aantrekkelijke en kwalitatieve publieke ruimte (bv architectuur van de sluis/bruggen esthetisch aanvaardbaar zijn) en het realiseren van een 'verbindend raamwerk' (streven naar een zo vlot mogelijke mobiliteit, zeker voor zachte weggebruikers) hoog opde agenda staan van de ontwerpers."
M069.06	Stad Brugge	2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge Voor de rest wordt het actueel standpunt van Stad Brugge over de leefbaarheid, de milderende maatregelen en de onteigeningen duidelijk omschreven onder punt 1.4. van het collegebesluit dd. 20/04/2020 ("1.4. Blijvende rode draad: nood aan voldoende milderende en flankerende maatregelen, met in eerste instantie aandacht voor de onteigeningssituatie gekoppeld aan de nieuwe zeeluis"). Zoals eerder aangegeven moeten deze eerdere collegebeslissingen dus integraal meegenomen worden met dit advies.
M069.07	Stad Brugge	2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge Los van het consequent standpunt van Stad Brugge in deze thematiek blijven de signalen die de Stad (vaak eerder informeel) krijgt vaak niet positief, er is bij delen van de Zeebrugse bevolking geen groot draagvlak voor de eerder weerhouden locatie. Er is dus een weinig solide basis om het draagvlak op te bouwen en het vergt dus een doordachte aanpak. Er wordt dan ook herhaald dat het wenselijk is dat om bij de opmaak van het leefbaarheidsplan ook rekening te houden met alle (relevante) input die in alle voorgaande fases werd aangeleverd (en om de input dus niet te beperken tot hetgeen aangeleverd werd in deze inspraakprocedure over de PON). Omwille van de lange doorlooptijd van de procedure vanuit de perceptie van de bewoners die in onzekerheid leven, zal de input uit deze fase immers zo goed als zeker onvolledig zijn. Stad Brugge vraagt dus uitdrukkelijk om blijvende aandacht te besteden aan het maximaal genereren van input en geen te snelle conclusies te trekken op basis van aantallen van aanwezigen en de omvang van de input. Participatiemoedigheid in Zeebrugge is zeer aanwezig. Het actief stimuleren en proactief verzamelen van input door het projectteam (en de Stad zal hierbij ondersteunen) zal noodzakelijk blijven.
M069.08	Stad Brugge	2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge Om de onzekerheid voor bewoners verder te beperken is het absoluut noodzakelijk dat de timing van de projectonderzoeksfase strikt bewaakt en gerespecteerd wordt. In het najaar van 2021 moet er absoluut duidelijkheid gecreëerd worden voor de bewoners. Indien mogelijk binnen de contouren van deze (of andere) procedure(s) pleit de Stad ervoor om sneller helderheid te kunnen scheppen en om billijke oplossingen te zoeken voor bewoners die door de onzekere situatie aantoonbaar in de problemen komen. Het zou een absolute meerwaarde zijn mochten flankerende maatregelen zoals een sociaal begeleidingsplan op maat ook ruimer ingezet kunnen worden dan de rechtstreeks getroffen woningen en gezinnen (gaat m.a.w. ook over het snel duidelijkheid bieden over de mogelijkheden tot onteigening). Specifiek voor wat de onteigeningen betreft blijft het standpunt van Stad Brugge duidelijk en ongewijzigd: in het besluit van het college van burgemeester en schepenen dd. 30/03/2018 werd het standpunt duidelijk verwoord. In het nieuw collegebesluit van 20/04/2020 over de geplande en lopende projecten en initiatieven voor Zeebrugge werd ook een luik opgenomen over de onteigeningen en het stadsstandpunt daaromtrent. Beide nota's werden integraal overgemaakt aan de bevoegde Vlaamse diensten. Het standpunt over de onteigeningen en de perimeter blijft ook in dit advies over de PON ongewijzigd (cfr. conclusie van punt 1.4.2. van collegebesluit van 20/04/2020: "Om tot een gedragen oplossing te komen is het belangrijk dat zo snel mogelijk meer duidelijkheid verschaf kan worden inzake de onteigeningssituatie van zowel de woningen als de bedrijven. Een bepaling van een exacte onteigeningsperimeter is hier heel belangrijk (o.m. in functie van een duidelijke communicatie naar de bewoners). Conform het eerder advies van de Stad wordt voorgesteld om nog eens formeel aan te dringen bij de Vlaamse overheid om deze onteigeningsperimeter niet te eng te interpreteren en om eigenaars die vrijwillig en minnelijk willen verkopen maximaal tegemoet te komen").

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M068.38	zie ook boven Model is geactualiseerd waarbij ook rekening gehouden is met vrachtverkeer. Het model zal verfijnd worden, in overleg met de haven (en andere actoren)	Mobiliteit		X						
M068.39	Bij de beoordeling van de oversteekbaarheid wordt abstractie gemaakt van de bestaande verkeerslichten. Verkeerslichten zijn een maatregel om een slechte oversteekbaarheid te remidiëren. indien de oversteekbaarheid niet goed is, kunnen (behoud) van lichten overwogen worden. De oversteekbaarheid wordt berekend om de alternatieven te kunnen vergelijken. Deze toets wordt uitgevoerd voor wegen waar voetgangers oversteken.	Mobiliteit		X						
M068.40	Deze nuanceringen kunnen meegenomen worden in de effectbeoordeling.	Mobiliteit		X	x					
M068.41	De veiligheid van fietsverbindingen zal onderzocht worden.	Mobiliteit		X	x					
M068.42	Hierbij zal rekening gehouden worden bij de bespreking van de reistijden indien hier impact op is.	Mobiliteit		X	x					
M068.43	Randvoorwaarde ontwerp	Mobiliteit		X						
M068.44	Voor mer lijkt het aangewezen de I/C capaciteit van de sluis te bekijken. Voor de sluis gaat het over Zeevaart. Binnenvaart leek hier minder relevant. Voor MKBA is binnenvaart wel relevant.	Mobiliteit	Titel 'binnenvaart' aangepast naar "I/C verhouding sluis "	X		X				
M068.45	input model (ruimtelijke ontwikkelingen) worden besproken een aangeleverd door de haven. Ontwikkelingsscenario's zie boven	Mobiliteit		X	x					
M068.46	klopt, er zal verduidelijkt worden dat dit onderzocht wordt voor straten waarlangs gewoond wordt.	Mobiliteit	"in verblijfsgebieden" toegevoegd	X						
M068.47	ok om toe te voegen	Mobiliteit	werd toegevoegd als bijkomend hoofdstuk	X	x					
M068.48	Wordt meegenomen als randvoorwaarde (cf werkgroep mobiliteit 2).	Mobiliteit		X						
M069.01	Communicatie en participatie bewoners	Participatie en communicatie								X
M069.02	inspraak voorkeursbesluit wordt meegenomen in leefbaarheidsstudie (knelpunten)	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M069.03	betrokkenheid stad Brugge via diverse werkgroepen (o.a. leefbaarheid, mobiliteit, communicatie,...), taskforce en bilateraal overleg	Participatie en communicatie							X	X
M069.04	wordt meegenomen in de leefbaarheidsstudie	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
M069.05	koppeling met revitaliseringsstudie en leefbaarheidsstudie	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X	X		
M069.06	Er is in de PON een aanvulling toegevoegd waarbij er duidelijkheid wordt geschapt over het principe van minnelijke verwerving, onteigening + wanneer dit kan gebeuren + instrumenten die daarvoor kunnen worden ingezet.	Algemeen	X							
M069.07	inspraak voorkeursbesluit wordt meegenomen in leefbaarheidsstudie (knelpunten) duidelijke communicatie rond wat beschikbaar is/wordt ikv onzekerheid	Participatie en communicatie					X			X
M069.08	zie ook M069.06 timing respecteren om zo spoedig mogelijk duidelijkheid te kunnen scheppen	Procedure / proces					X		X	X

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M069.09	Stad Brugge	<p>2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge</p> <p>Op pagina 82/83 van de PON staat het volgende: "(...) Het leefbaarheidsonderzoek onderzoekt welke bufferende maatregelen noodzakelijk zijn teneinde de hinder van het project zoveel als mogelijk te beperken of te mitigeren en het draagvlak voor het project te vergroten (...). Via een afzonderlijk participatietraject en verschillende deelstudies zal een analyse gemaakt worden van de leefbaarheid in Zeebrugge vandaag, tijdens de uitvoering en na de realisatie van het geplande project (...). De verschillende deelstudies spitsten zich toe op de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid; • hindereffecten: geluid, luchtkwaliteit en trillingen • woonaanbod en vastgoedmarkt; • impact op diensten en voorzieningen." <p>Dit zijn allen vrij zichtbare/harde studies. De Stad vraagt de garantie dat ook subjectieve factoren mee worden genomen en concreet en meetbaar gemaakt worden (bijvoorbeeld de sociale verbondenheid en algemeen gevoel over de woonomgeving).</p>
M069.10	Stad Brugge	<p>2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge</p> <p>Hoewel in het leefbaarheidsplan de belangrijke en voor de hand liggende aspecten onderzocht worden en hierin nog heel wat ruimte voorzien wordt om nieuwe zaken aan te brengen, moet zeker voldoende aandacht gaan naar de verschillende projectfasen van leefbaarheid, want in elke fase is die anders ook qua type impact en de zone waarin impact (te) zwaar is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De leefbaarheid voor het definitief projectbesluit (met name aandacht hebben voor de onzekere positie waarin bewoners zich bevinden). • De leefbaarheid tijdens de werken: gedurende naar schatting 10 jaar zal de rechtstreeks zichtbare/voelbare negatieve impact van de werken op de leefbaarheid qua perimeter groter zijn dan na de werken (toch wanneer er in kwalitatieve buffering wordt voorzien). Daarom kan misschien bekeken worden in welke mate innovatieve(re) oplossingen gezocht kunnen worden om met deze hinder om te gaan. De Stad pleit dan ook voor een 'open minded' leefbaarheidsblik over bevoegdheden en instanties (overheden, haven en private ontwikkelaars) heen om de impact en oplossingen te bekijken vanuit een open vizier, los van procedures en gangbare paden (tijdelijke herlocalisatie van bewoners — hoewel dit blijkbaar procedureel niet kan en nog nooit gedaan is). Vooraleer de uitvoeringsfase bereikt wordt moet (een onderdeel van) het leefbaarheidsplan uitmonden in een 'minder hinder'- plan waarvan er vooraf garanties moeten zijn dat de minder hinder'-maatregelen ook effectief uitgevoerd zullen worden. Het leefbaarheidsplan dient tevens het 'voorzorgsprincipe' te hanteren. • De leefbaarheid na de werken.
M069.11	Stad Brugge	<p>2. Milderende maatregelen, opmaak 'leefbaarheidsplan' en link tot onteigeningen in Zeebrugge</p> <p>Het leefbaarheidsplan is 1 van de vele andere studies en plannen doorheen dit traject. Stad Brugge herhaalt nog eens expliciet dat de (uitvoering van de) resultaten van het leefbaarheidsplan cruciaal zijn. Zowel in de projectonderzoeksnota als in het uiteindelijke projectbesluit wordt gevraagd dat hieromtrent de nodige engagementen/intenties/formules/instrumenten opgenomen worden.</p> <p>Naast het laten doorwegen van het leefbaarheidsplan is de volgende stap natuurlijk nog belangrijker: iets concreet doen met de resultaten en aanbevelingen van dat plan. De overheidsmiddelen zijn beperkt. Daarom vrezen Stad Brugge en de bewoners dat de focus van de investeringen zal liggen op de infrastructuur en hoewel de intenties in deze projectonderzoeksnota op vlak van leefbaarheid goed en groot zijn, kan dit snel op losse schroeven komen te staan wanneer financiële keuzes gemaakt worden. Daarom vraagt de Stad nogmaals formeel en expliciet om het infrastructuurbudget en het leefbaarheidsbudget beiden als absoluut noodzakelijk te zien. De keuze voor optie Visart impliceerde een grote impact op een leefomgeving. Zoals we van een zeeluis verwachten dat deze optimaal functioneert, is het ook van groot belang dat de gemeenschap van Zeebrugge blijft functioneren. Beide investeringen zijn dus onlosmakelijk met elkaar verbonden. Geen van beide kan en mag worden geschrapt of geminimaliseerd.</p>
M069.12	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <p>Een eerste algemene opmerking in functie van de verschillende alternatieven is hoe de term 'redelijkheid' precies gedefinieerd wordt. Op heden kan de redelijkheid in vele gevallen teruggebracht worden naar technische en economische haalbaarheid. Zoals doorheen dit advies blijkt is Stad Brugge van oordeel dat ook andere parallele trajecten, zoals het leefbaarheidsplan en de revitaliseringsstudie (met addendum), heel belangrijk zijn en inzichten kunnen brengen. Ook op basis van elementen of aanbevelingen uit deze documenten zou kunnen blijken dat een alternatief of een variant minder of zelfs 'niet-redelijk' is. De redelijkheid van de alternatieven zal namelijk ook afhangen van de noodzakelijke flankerende maatregelen die al dan niet zullen worden uitgevoerd. Kortom: Stad Brugge wenst dus duidelijk dat de aspecten van leefbaarheid e.d. minstens evenveel deel moeten uitmaken van de afweging van de alternatieven en varianten.</p>
M069.13	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <p>Hieronder nog enkele belangrijke verdere aandachtspunten met betrekking tot de alternatieven.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is een voorkeur naar het inrichtingsalternatief met een zuidelijke verschuiving, omdat dit alternatief mogelijk verschillende voordelen met zich meebrengt. Ook het 'geschrapt' uitvoeringsalternatief lijkt potentieel voordelen met zich mee te brengen (mogelijkheden naar realisatie van buffering en afstanden tot bewoning) en dit moet dus verder onderzocht worden.
M069.14	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naar aanleiding van het "voortwerp voorkeursbesluit" werd vanuit de dienst ruimtelijke ordening van Stad Brugge reeds aangehaald dat een zuidelijkere inplanting van de sluis—(waarbij het benedenhoofd ter hoogte van de Kustlaan wordt gepositioneerd) verder te onderzoeken is. Dit werd toen als volgt gemotiveerd: Zo kan de impact op de voetgangers- en fietsersverbindingen, die in het document als problematisch wordt beschouwd, gemilderd worden doordat de omrijfactor voor de zwakke weggebruiker geminimaliseerd wordt. Dit alternatief werd ook opgenomen in de studie revitalisering Zeebrugge, maar dit alternatief is niet opgenomen in de PON, alsook niet onder de 'onredelijke alternatieven'. Dit gaat dus verder dan het opgenomen inrichtingsalternatief, maar vooral vanuit het oog punt van de voetganger (met reductie van de 'omweg') herhaalt het stadsbestuur expliciet de vraag om ook dit alternatief verder te onderzoeken en te evalueren.
M069.15	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij elk alternatief moet met open geest gekeken worden naar het belang van het behoud van de treinhalt op de huidige locatie in de Stationswijk. Door de nieuwe sluis krijgt het station een ander bedieningsniveau. In eerdere adviezen werd steeds gewezen op het belang van dit station voor de Zeebruggenaar. Dit standpunt blijft ongewijzigd. Echter, de evolutie van het dossier én de voorgestelde alternatieven maken het noodzakelijk om het belang van het huidige station in de toekomst doordacht te evalueren. De afstand tussen dorp en station zal in de toekomst sowieso groter worden. Ook visueel zal er een grotere barrière zijn omwille van het industrieel karakter van het traject tussen dorp en station. Gelet op de sterke fragmentatie die elk alternatief teweeg brengt kunnen vragen gesteld worden over de aanwezigheid van de kritische massa om de halte op de huidige locatie te behouden. Hiermee rekening houdend kan bijvoorbeeld de vraag gesteld worden of er een tracé mogelijk is waarbij het spoor ofwel enkel de achterhaven en voorhaven kan bedienen (enkel havenvervoer) via een omlegging, of een halte (voor bezoekers, bewoners,...) kan krijgen ter hoogte van de dorpskom? In de dorpskom bevinden zich namelijk de gemeenschapsvoorzieningen (scholen, sportinfrastructuur) winkels en horeca op lokaal en bovenlokaal niveau. Het is een duidelijke vraag van Stad Brugge om de mogelijke functie van het spoor en de haltes duidelijk(er) te beschrijven.
M069.16	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Als bijkomend inrichtingsalternatief voor het lokaal verkeer wordt voorgesteld om de wegenis komende van de sluis te verbinden met het rond punt ten zuiden van het Ibishotel. Hierdoor kan het gedeelte Kustlaan tussen de sluis en de Tijdokstraat ingezet worden voor de zwakke weggebruiker. Bovendien wordt hierdoor doorgaand verkeer, Blankenberge — Knokke-Heist zuidelijk op de Nx omgeleid en niet via de Kustlaan.
M069.17	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zoals steeds door Stad Brugge aangegeven is het de intentie om op termijn de Kustlaan om te vormen tot groene stadsboulevard met ruimte voor pleinen en verbindende functies tussen het noordelijke en zuidelijke deel van Zeebrugge. De verblijfsfunctie van het openbaar domein moet in deze zone dus versterkt worden. Dit betekent dat de goederenspoorlijn die op heden niet in gebruik is en tot op heden een hypotheek legt op het woonweefsel, idealiter definitief gesupprimeerd zou worden (cfr. eerdere beslissingen van het stadsbestuur over het goederenspoor (CBS 20/08/2018 en nog eens bevestigd door CBS 02/ 12/2019)).
M069.18	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Via een afzonderlijk participatietraject en verschillende deelstudies zal een analyse gemaakt worden van de leefbaarheid in Zeebrugge vandaag, tijdens uitvoering en na realisatie van het geplande project." (pagina 83). Het moet hierbij duidelijk zijn dat de bewoners en investeerders in Zeebrugge al geruime tijd in onwetendheid zijn omtrent de ruimtelijke toekomst van Zeebrugge. Sinds 2004 en meer uitgesproken sinds 2009 zijn meerdere procedures opgestart in functie van de bereikbaarheid van de haven. Deze onwetendheid heeft de leefbaarheid van Zeebrugge reeds gedurende deze tijd sterk teruggedrongen. Het is dus niet correct om de huidige leefbaarheid' als basis te nemen en hierop de nieuwe effecten naar aanleiding van de nieuwe sluis te quoteren.
M069.19	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • In bijlage 7 "beoordelingskaders effecten per discipline" wordt bij 'mens — ruimtelijke aspecten' het significantieniveau met de beoordelingscriteria opgesomd, doch niet de te nemen milderende maatregelen, zo ook bij 'mens — gezondheid'. Wel wordt op pagina 82 van het document, 'bufferende maatregelen' vermeld. Veelal zullen bufferende en mitigerende maatregelen (zoals aangehaald op pagina 26 onder de randvoorwaarden van projectdefinitie voor het projectonderdeel met betrekking tot de leef- en werkomgeving en buffering) onvoldoende zijn om de lasten te milderen die voortvloeien uit het voorkeursbesluit. Noodzakelijke milderende maatregelen ten aanzien van de leef- en werkomgeving zullen ook buiten het projectgebied (doch binnen het studiegebied cfr. contour op figuur 9. 1) moeten worden aangepakt. Gerichte ingrepen in het bestaande stedelijk weefsel kunnen compenserend werken. Momenteel wordt op pagina 161 volgende vermeld: <i>"9.4.9.4 Milderende maatregelen in het geval zich als gevolg van het project aanzienlijke negatieve effecten zouden voordoen, zullen milderende maatregelen worden voorgesteld. Ook voor minder uitgesproken negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden.</i> <i>Mogelijke milderende maatregelen zijn onder meer (niet beperkend bedoeld):</i> - aanpassing van het project om de ruimte-inname te beperken of de gebruikskwaliteit te verhogen; - realiseren van bijkomende verbindingen om barrière-effecten te verminderen of op te heffen; - flankerende maatregelen bij onteigening bij inname van gronden; - afscherming of groenbuffering om de visuele impact te beperken of de belevingswaarde te verhogen. " <p>Ook al is deze opsomming als niet limitatief geformuleerd, toch is het noodzakelijk de hierboven geformuleerde nuance mee te nemen daar de opgesomde milderende maatregelen zich nu allemaal binnen het projectgebied bevinden, doch niet in het ruimer bemeten studiegebied. Volgens Stad Brugge is een ruimer perspectief noodzakelijk.</p>
M069.20	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pagina 42: "...invulling van het Kustpark is momenteel nog niet gekend, naast een recreatieve, groene zone, kan er ook gedacht worden aan een woonfunctie.' Hierbij moet verduidelijkt worden dat een woonbestemming momenteel niet opgenomen is in de bestemmingsvoorschriften van het betreffende gewestelijk RUP en dat dit op vandaag dus niet realiseerbaar is. Op vandaag is het trouwens de duidelijke ambitie van Stad Brugge om, van zodra het stadsbestuur eigenaar is van de site, binnen de planologische mogelijkheden een 'Kustpark' te realiseren. In die zin is het voorzien van bewoning niet aan de orde. Mocht dit initieel standpunt in de loop van het participatieproces toch wijzigen dan zal de herbestemming van deze zone moeten meegenomen worden in de procedure van het complex project. En deze vraag is bovendien ruimer dan voor het 'Kustpark' alleen: het gaat om gelijk welke zone in de onmiddellijke nabijheid van de nieuwe zeeluis waar milderende maatregelen in functie van de leefbaarheid zouden moeten gerealiseerd worden en waarvoor een planologische aanpassing of herbestemming nodig is. Het standpunt is daar duidelijk dat dit samenhangt met de realisatie van de sluis en dat dit moet geïntegreerd worden in het complex project en dat deze planlast dan ook niet kan doorgeschoven worden naar Stad Brugge.
M069.21	Stad Brugge	<p>3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aansluitend met betrekking tot site Knapen/zone "Kustpark": er worden in de PON ook nieuwe inrichtingsalternatieven voorgesteld (bv. pagina 64 en 67) met wegenis die het Kustpark doorkruist, waardoor een hypotheek gelegd wordt op de beoogde kwalitatieve invulling van het park. De oppervlakte van het Kustpark zou hierdoor aanzienlijk verkleinen én de woningen in het westelijke deel van de Stationswijk zullen bijkomend onder druk komen te staan. Vraag is of de resterende oppervlakte van het park nog voldoende groot zal zijn om bufferend te werken voor de bewoners van de Stationswijk en of er nog kan gesproken worden van een leefbare wijk indien men ingesloten zit tussen enerzijds een weg infrastructuur en anderzijds een sluis. Bovendien moet het stadsbestuur zich houden aan de bepalingen van de dading die afgesloten is met Elia voor de inrichting van de site. Inrichtingsalternatieven die de beoogde invulling doorkruisen zijn niet aangewezen. Conclusie: het stadsbestuur wil, van zodra de site Knapen haar eigendom is, snel werk maken van de realisatie van een 'Kustpark', in samenspraak met de bewoners. Dit conform de planologische mogelijkheden en de dading met Elia. En liefst met zo weinig mogelijk koppelingen met het dossier met de nieuwe zeeluis, wat zowel het tijdsperspectief als de aard van de invulling volledig in de war zou sturen. Stad Brugge adviseert dus formeel ongunstig op inrichtingsalternatieven die de inrichting van site Knapen en/of de voorziene groene bufferende functie op korte termijn hypothekeren.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M069.09	concretiseren waar mogelijk zodoende de redelijke alternatieven kunnen worden afgewogen met elkaar gebruik van instrumenten als enquête, wijze van participatie	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			X
M069.10	de leefbaarheid voor de verschillende fasen van het project (voor, tijdens en na) worden onderzocht	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			X
M069.11	alle maatregelen die essentieel zijn voor de realisatie van het complex project zullen worden opgenomen in het projectbesluit. Hieronder vallen ook maatregelen ikv leefbaarheid. Aanvullend zal ook een doorkijk worden gegeven, lijst worden opgemaakt van "nice to have's".	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X	X		
M069.12	Beschrijving redelijkheidstoets alternatieven toegevoegd (bijlage) en methodiek verder besproken onder 7.1. (aanpak geïntegreerd onderzoek) (zie ook vraag MBZ om daar de projectdoelstellingen nog een toe te voegen). Zonder in detail te treden van de criteria gezien deze nog niet allemaal zijn gekend. Toevoegen: de redelijke alternatieven zullen worden getoetst aan de projectdoelstellingen en worden onderworpen aan een redelijkheidstoets voor wat betreft verschillende hoofdthema's (met criteria), zoals (bouw)technische haalbaarheid, milieu effecten, MKBA, invloed op leefbaarheid, ... Dit zowel tijdens en na de werken.	Alternatieven	Leefbaarheid speelt absoluut een rol bij de afweging van alternatieven in het kader van de trechtering. De methodiek inzake trechtering is ondertussen verder uitgeschreven in hoofdstuk 7.							
M069.13	enkel uitspraak voorkeur. Onderzoek zal de verschillende redelijke alternatieven beoordelen op behalen van de projectdoelstellingen en de hoofdthema's.	Algemeen							X	
M069.14	Het volledige sluiscomplex dient beschouwd als kritische infrastructuur. Bruggen of dergelijke kunnen niet dwars doorheen/over het sluiscomplex lopen. Het benedenhoofd ter hoogte van de kustlaan brengen brengt dan ook met zich mee dat spoor (goederenvervoer vracht) dient omgeleid (en met bochtstralen door de stationswijk loopt). ook de kusttram dient bij sluis open over de andere sluisdeuren omgeleid. ook dit brengt een verder doorkruisen van de stationswijk met zich mee. Wordt dus vanuit oogpunt leefbaarheid niet als redelijk beschouwd. Figuur met bochtstralen wordt opgemaakt en toegevoegd aan PON als niet redelijk alternatief.	Alternatieven	In hoofdstuk 6.1.2 wordt de argumentatie opgenomen waarom de zuidelijke verschuiving als een niet-redelijk alternatief wordt beschouwd.	X						
M069.15	Beoordeling van de noodzaak van stopplaats trein behoort niet tot het project. Wel zullen stopplaatsen (OV in algemeen) worden besproken in het mobiliteitsonderzoek (o.a. bereikbaarheid)	Mobiliteit		X						
M069.16	Optimalisatie ontwerp	Mobiliteit		X						
M069.17	Supprimeren L202 (zie ook inspraak Infrabel (supprimeren) en MBZ (behouden) of alternatief. Ontwerp van de volledige kustlaan (en zone L202) behoort niet tot het complex project. Er zal worden aangesloten op, doorkijk gegeven worden naar, voorstellen die in de revitaliseringsstudie (of andere inrichtingsvoorstellen actoren die vandaag beschikbaar zijn) zodoende het landschappelijke en ruimtelijk geheel/netwerk niet wordt gehypothekeerd.	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)		X			X	X		
M069.18	Pas met het voorkeursbesluit is de locatie van de nieuwe sluis en Nx vastgelegd (2018). Ervoor waren nog verschillende ruimtelijke mogelijkheden. Hiermee zal geen rekening mee worden gehouden. Keuze referentie situatie is met de beslissing van locatie Visart huidig (2018).	Algemeen					X			
M069.19	Er wordt bevestigd dat milderende maatregelen mogelijks ook buiten het projectgebied kunnen vallen. De noodzaak en de effectieve relatie tot het complex project maken deel uit van het onderzoek Hoe dan ook zullen maatregelen worden gekaderd binnen het ruimer geheel (o.a. revitaliseringsstudie).	Algemeen			X		X	X		
M069.20	Alle planlast die samenhangt met de realisaties binnen het complex project (milderende maatregelen, planologische aanpassingen of herbestemmingen) dient binnen het complex gerealiseerd.	Algemeen								
M069.21	Ambitie stad Brugge op site Knaepen is 'Kustpark' (RUP). Dit wordt als randvoorwaarde meegenomen in het verdere ontwerp. Hiermee wordt niet uitgesloten dat bijv wegen in een wal kan worden gerealiseerd, er ondergrond wordt gewerkt,.... De dading Elia is niet gekend bij het projectteam. Het ontwerp (en de randvoorwaarden site Knaepen) zal in overleg met de actoren gebeuren (Stad Brugge, Elia, Farys - drinkwaterreservoir).	Projectonderdelen		X			X	X		

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M069.22	Stad Brugge	3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten • Pagina 44, 3.6. fasering van de werken: bij de fasering wordt niet aangegeven in welke fase er milderende maatregelen zullen worden uitgevoerd. Aangezien de milderende maatregelen nog niet volledig gekend zijn, is dit deel moeilijk te begrijpen. Het is echter essentieel dat in de verdere procedure, ook de milderende maatregelen meegenomen worden in de fasering van de werken.
M069.23	Stad Brugge	3. Ruimtelijke ordening en afweging alternatieven/varianten • Pagina 78, PRUP Strand en Dijk Brugge: dit PRUP werd niet opgemaakt omdat de surfclub Icarus zich in een rechtsonzekere positie bevond. De surfclub bevindt zich niet binnen de contouren van het plangebied. Daarvoor werd in 2015 het PRUP Strand en Dijk Brugge west opgemaakt.
M069.24	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4. Mobiliteit: Een algemeen aanvoelen is dat de klemtoon in de PON nu vooral ligt op de scheepvaart en het gemotoriseerd (vracht)verkeer. Het stadsbestuur vraagt expliciet om evenveel gewicht te geven aan fietsers en voetgangers. Mede ter uitvoering hiervan wordt uitdrukkelijk gevraagd om de stedelijke dienst Mobiliteit steeds uit te nodigen op toekomstige besprekingen van de "werkgroep mobiliteit".
M069.25	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4. Mobiliteit: 4.1 Naar een synergie met een voorspoedige realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroute-netwerk (BFF) Stad Brugge wenst de komende jaren in overleg met partners als het provinciebestuur, de Vlaamse overheid en MBZ werk te maken van een versnelde uitrol van fietsinfrastructuur. Weliswaar ligt de ambitie van de PON qua tijdshorizon eerder op middellange tot lange termijn (5 jaar of meer), een synergie met de uitrol van deze fietsinfrastructuur is zeker mogelijk en dan ook maximaal na te streven. Minimaal dient vertrokken te worden van een "no regret"-ambitie, waarbij de implanting van fietsinfrastructuur toekomstige weginfrastructuur niet hypothekeert (of vice versa). Het is de overtuiging van Stad Brugge dat de spoedige realisatie van (toeleidende) fietsinfrastructuur zal leiden tot (en past binnen de ambitie om te komen tot) een breder maatschappelijk draagvlak voor de sluis (o.a. als onderdeel van een 'minder hinder'-planning). Aan de hand van een vergelijking kan het concreet gemaakt worden: zoals de A11 ook een hefboom was voor de realisatie van kwalitatieve en comfortabele fietsinfrastructuur langsheen deze nieuwe autostrade, zo zou o.i. de Nx ook hefboom kunnen én moeten zijn voor een "Oost-West"- fietsinfrastructuur. In combinatie met de "Noord-Zuid"-assen kan zo een sterke ladderstructuur ontstaan (die we ook ten Zuiden zien met de A11, de Kolvestraat, de FR30). Gelet op de specificiteit van 2 sluiscomplexen (Vandamme en de geambieerde sluis) bepleiten we om in het studiegebied te gaan naar een dubbele Oost-West-BFF-structuur. Stad Brugge wenst in bijzonder te wijzen op volgende (toekomstige) "Noord-Zuid"- fietsinfrastructuren welke functioneren als BFF: • de "F31 Westelijke tangent" die gesitueerd is tussen Zwankendamme (Wulfsberge) en de Strandwijk Zeebrugge, lopend langsheen de bufferzone Transportzone en op de rand van de Oudemaarspolder. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de kruising van de N31 waar het stadsbestuur thans (cfr. roadmap F31) trekker is van een studie die zou moeten leiden tot een comfortabele en veilige ongelijkvloerse kruising N31 / F31. Een fietsbrug in het verlengde van de boogbrug zou hier potentieel op netwerkniveau een grote meerwaarde kunnen betekenen, maar dit maakt thans voorwerp uit van ontwerpend onderzoek. Het stadsbestuur verzoekt de Vlaamse overheid om actief te participeren aan deze studie, teneinde te bewaken dat een oplossing voor de F31 als "no regret" te bestempelen is. • de "F31 Oostelijke tangent", die gesitueerd is tussen Zwankendamme (Wulfsberge) en de Stationswijk Zeebrugge, lopende langsheen de Lanceloot Blondeellaan. Hier wordt thans door private partner 2XL gewerkt aan een unieke verantwoordingsnota waarbij reeds als vertrekpunt meegegeven werd dat slechts een tracé tot in de Lanceloot Blondeellaan uitgewerkt dient te worden (i.e. dat een kruising van de Nx uit te werken is in het kader van de studie tweede Zeesluis / Nx). Vanuit de F31 is immers "slechts" het principe van een ongelijkvloerse kruising (ook met de spoorlijn) richtinggevend. Waar deze exact gesitueerd is, is in zekere zin flexibel en afhankelijk van de keuze Nx. Het stadsbestuur Brugge bepleit wel dat de Oostelijke tangent F31 binnen het project Nx prioritair kan gerealiseerd kan worden dan wel dat de Vlaamse overheid bereid is om in tussentijd een tijdelijke inrichting (bvb. langsheen de integrale — actuele Lanceloot Blondeellaan tot aan de Venetiëstraat) te faciliteren. • de nieuwe BFF-route doorheen de Achterhaven (trekker MBZ) met integratie van de nieuwe brug over het Verbindingsdok waarbij een kruising van de Nx te voorzien is ter hoogte van de Jozef Verschaeveweg. Naar analogie van de Oostelijke tangent lijkt ons hier vooral het project Nx aan zet om de exacte locatie — integratie van deze BFF-verbinding te bepalen. Ook hier bepleiten we wel dat op korte termijn deze nieuwe route gerealiseerd kan worden (cfr. timing nieuwe brug), waarbij desgevallend in tijdelijke inrichting voorzien wordt waar de Nx toekomstig zou kunnen gesitueerd worden. • de F311 geënt op het jaagpad langsheen het Leopold- en Schipdonkanaal. Weliswaar is dit voorwerp van de Oostelijke Nx waarvoor nog een studiebestek moet uitgeschreven worden, maar het stadsbestuur wenst dit reeds op de spreekwoordelijke beleidsradar te plaatsen waarbij het reeds wenselijk is om een dialoog te initiëren met ook partners als het provinciebestuur en het gemeentebestuur Knokke-Heist. • Kustfietsnelweg F34: de F34 tussen Blankenberge (en bij uitbreiding Oostende) en Zeebrugge wordt geënt op het noordelijke wegvak van de N34 (enkele BFF-structuur). Maar in de lopende studie groeit thans een consensus om ter hoogte van de Strandwijk een fietstunnel te realiseren waardoor de F34 preferentieel verder loopt langs de zuidzijde. Dit zowel omwille van verknoping met F31 (Oostelijke als Westelijke tangent) als omwille van de verknoping met de Stationswijk (o.m. mobipunt aan station Zeebrugge). Niet dat een BFF-structuur niet voorhanden zal zijn aan de noordzijde, integendeel daar aan de noordzijde reeds een dubbelrichtingsfietspad gerealiseerd zal worden i.k.v. het Masterplan Kustveiligheid (Afdeling Kust — I*1DK). Of hoe kortom vanaf de Strandwijk een ladderstructuur — ontubbelde BFF beschikbaar zal zijn. Het voordeel is dat zo een fietsnetwerk ontstaat waarbij de opening van de zeewaartse dan wel den landwaartse bruggen aan één van de sluiscomplexen geen onderbreking van het fietsnetwerk zal betekenen. En plus biedt dergelijk ontubbelde systeem ook kans om accenten te leggen. Zo zou —dit is te bevestigen in ontwerpend onderzoek dat uitgevoerd kan worden in navolging van voorliggend PON— nagedacht kunnen worden over een fietsnelweg-profiel aan de zuidzijde en een langzamer profiel aan de noordzijde (bvb. doorheen Zeebrugge dorp waar de N34 gedownscaled kan worden richting een groene boulevard waar de BFF niet per sé een afzonderlijke fietsbedding dient te krijgen als waar een fietsstraat-inrichting ook een waardevolle inrichting kan betekenen die kansen schept voor meer groen en andere verblijfskwaliteiten langsheen de weg).
M069.26	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4. Mobiliteit: 4.2 Naar een fijnmazig trage wegen-netwerk De visievorming op de ambities voor voetgangers is op vandaag nog minder ver uitgebouwd dan het fietsverhaal (cfr. supra), al hangt het er bijvoorbeeld qua tracé wel (groten)deels mee samen. Maar het spreekt voor zich dat ook hier een grote uitdaging schuilt. In de PON staan reeds waardevolle concepten die voortbouwen op de visie op de groene ruimte (pagina 49). De dienst Mobiliteit bepleit dat een visie op het trage wegen-netwerk wordt uitgewerkt waarbij groene ruimtes en bij uitbreiding publieke ruimtes a ls logisch samenhangende en opeenvolgende zones ingebed zijn.
M069.27	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4. Mobiliteit: 4.2 Naar een fijnmazig trage wegen-netwerk Dergelijke visievorming betekent ook een uitdaging voor de nieuwe zeesluis (en in mindere mate Nx) naar detectie van deze zones. De beleving van het maritieme — nautische karakter kan hierbij een hefboom zijn om de zogenaamde 'soft values' van de zeehaven in de kijker te plaatsen (cfr. doctoraatsonderzoek van prof. Van Hooydonck) en kan de ambities geuit in de revitaliseringsstudie Zeebrugge verzoenen met voorliggende ambities.
M069.28	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4. Mobiliteit: 4.2 Naar een fijnmazig trage wegen-netwerk Een synergie is ook te zoeken met het BFF dat ook een toeristisch-recreatieve medegebruik en alzo opwaardering kan krijgen. Illustratief kan zo gewezen worden op de visievorming i.k.v. studie gevaarlijke punten (stadsbestuur Brugge — studie bureau Arcadis) waarbij de F34 een hefboom kan dienen voor de realisatie van een zachte connectie tussen Strandwijk in Stationswijk met Kazerne Knapen.
M069.29	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4.3 Punctuele reflecties op de PON • Hoofdstuk 3.2 projectonderdelen : 1. in de randvoorwaarden ontbreekt de versterking van het netwerk voor fietsers (zowel (bovenlokaal) functioneel als toeristisch-recreatief) en voor voetgangers (cfr. hogere reflectie).
M069.30	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	4.3 Punctuele reflecties op de PON • Hoofdstuk 3.2 projectonderdelen : 2. de dienst Mobiliteit heeft weet van de vraag van Infrabel om de zone ten zuiden van de nieuwe zeesluis (in de PON bestempeld als Achterhaven West) ook per spoor te ontsluiten; dit zou een aftakking van de spoorinfrastructuur naar de huidige insteekdokken betekenen. Van dit denkspoor is vooralsnog geen sprake in de PON en dit dient dus verder afgestemd te worden met Infrabel.
M069.31	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 3.2 en volgende: er wordt gevraagd om bij de analyse van fietsers op kaarten een onderscheid te maken tussen enerzijds BFF en anderzijds lokaal / toeristisch — recreatief fietsverkeer. Voor wat het BFF betreft is ook een reflectie vanuit een hoger schaalniveau cruciaal (thans afwezig op plan) om tot een coherent en samenhangend eindresultaat te komen waar het complex project zich perfect in integreert.
M069.32	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 3.3. : de vraag kan gesteld worden of een inrichting met eenrichtings- dan wel dubbelrichtingsfietspaden omheen het nieuwe sluiscomplex opportuun is. In het kader van het opladen van de fietsroute (bvb. met een panoramapunt) zou een (ten dele) dubbelrichtingsfietspad aan de "buitenzijde" opportuun kunnen zijn temeer hier ook weinig / op segmenten zelfs geen kruisingen met gemotoriseerd verkeer voortkomen.
M069.33	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 3.4 : de assumptie wordt hier geponeerd dat de F34 aan de noordzijde van de N34 wordt geënt, wat an sich bespreekbaar is, doch wat in te passen is in een grotere netwerkanalyse/visievorming (zie hoger).
M069.34	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 3.5 partim fietsverknopingen: vanuit de Vervoerregio en binnen de dienst Mobiliteit wordt thans een visie op 'mobipunten' ontwikkeld, deze wordt best ingekanteld in voorliggende studie. Het is de ambitie om dit najaar over een eerste uitwerking te beschikken waarover dienst Mobiliteit dan graag met het onderzoeksteam in dialoog gaat.
M069.35	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 3.7.3.2 : er wordt gepleit voor een duidelijke identificatie van werfzones en tussentijdse opslag plaatsen (TOP' s). Dit zal potentieel toch een aanzienlijke impact hebben en de beschikbare indicatieve' aanduiding (kaart 3. 25) is te onduidelijk. Er dient zeker nagedacht te worden om ook een of meerdere havenkades aan te duiden om het transport van grondverzet over het water mogelijk te maken. Een organisatie van het grondverzet over de weg en dit in bijzonder doorheen woonwijken dient immers vermeden te worden vanuit het oog punt verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Op pagina 49 wordt nu gesteld dat dit deels vooruitgeschoven wordt naar de uitvoeringsfase, maar Stad Brugge vraagt om dit helder te hebben in de uitwerkingsfase.
M069.36	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 4.2.2.1.1 — alternatief met wisselaar Nx — N31 1. afstemming is te maken met de 'Westelijke tangent F31' vanuit een 'no regret' — reflex op het geambieerde (compact) Hollands complex als naar de visievorming op de Geitenstraat (waar mogelijks de fietsbrug F31 op zou aanlanden) 2. afstemming is te maken met 'Oostelijke tangent F31' • in bijzonder omdat de route voor het havenverkeer naar de Achterhaven West potentieel interfereert met de huidige visievorming inzake de 'F31 Oostelijke tangent' wat — cfr. 'no regret'-reflex — te vermijden is en waar best al op geanticipeerd wordt door het toekomstig voorzien van een overstek of andere voorzieningen • in bijzonder inzake de verknoping met de F34, voor het stadsbestuur is het bespreekbaar dat de BFF-route niet loopt tot aan het nieuwe sluiscomplex (cfr figuur 4. 1) maar in functie van een opladen Achterhaven West reeds een doorsteek kent naar de Stationswijk — het station
M069.37	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 4.2.2.1.1 — alternatief met wisselaar Nx — N31 3. dit scenario gaat uit van een hogere verkeersgeneratie over de boogbrug Zwankendamme • dit betekent een verzware van de initieel voorziene intensiteiten, de beleidswenselijkheid (cfr. bekwommernis leefbaarheid polderdorp Zwankendamme) van dit gegeven is expliciet uit te spreken door het college van burgemeester en schepenen. Dit vergt op korte termijn verdere verduidelijking en een aparte terug koppeling in functie van besluitvorming.
M069.38	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	• Hoofdstuk 4.2.2.1.1 — alternatief met wisselaar Nx — N31 3. dit scenario gaat uit van een hogere verkeersgeneratie over de boogbrug Zwankendamme • het lijkt wenselijk om de inrichting van het kruispunt Wulfsberge als VRI te bestuderen - een preferente (in het V-plan) hoofdroute naar / komend van de Achterhaven West is bespreekbaar om een — ongewenste — routing naar Zwankendamme te vermijden ; "- een VRI lijkt wel noodzakelijk omwille van kruising fietsverkeer (cfr F31) als omwille van een vlotte bereikbaarheid (lokaal verkeer) van Zwankendamme, dit kan ook dynamisch zijn.
M069.39	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	Hoofdstuk 4.2.2.1.2 — alternatief met wisselaar Nx — N31 Zie vorig naar reflecties op de F31 (Oostelijke en Westelijke tangent) als naar de leefbaarheid Zwankendamme

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M069.22	Er wordt onderzoek gedaan naar de noodzakelijke milderende maatregelen tijdens en na de werken.	Algemeen								
M069.23	Aanpassen in tekst.	Tekstuele aanpassingen	De zin ivm de surfclub Icarus is verwijderd uit de PON.							
M069.24	Evenveel gewicht zal worden gegeven aan de verschillende modi. De ontwerpen en randvoorwaarden worden besproken in de WG mobiliteit waar ook stad Brugge, dienst mobiliteit deel van uit maakt.	Mobiliteit		X						
M069.25	zal opgenomen worden in het ontwerp uitgangspunten en gewenst fietsnetwerk (o.a. al een vooroverleg 2/9) zal besproken worden in WG mobiliteit in aanwezigheid van de verschillende actoren (incl; stad Brugge dienst mobiliteit) besproken punten zullen worden geïmplementeerd in het ontwerp	Mobiliteit		X	X					
M069.26	Aandacht voor trage wegen en visievorming hierrond. Na periode van inspraak ook nog email met regelgeving en kaarten hierrond ontvangen. Visievorming maakt deel uit van ontwerpend onderzoek	Mobiliteit		X						
M069.27	Visievorming maakt deel uit van ontwerpend onderzoek	Mobiliteit		X			X			
M069.28	Visievorming maakt deel uit van ontwerpend onderzoek	Mobiliteit		X			X			
M069.29	zal aangevuld worden	Mobiliteit	Deze randvoorwaarde werd toegevoegd in hoofdstuk 3.2	X						
M069.30	randvoorwaarden ontwerp Infrabel zit in de WG mobiliteit waar randvoorwaarden ontwerp zullen worden besproken	Mobiliteit		X				X		
M069.31	op te nemen binnen de randvoorwaarden - waarbij (geactualiseerde) versie van masterplan Fiets als basis zal dienen (afgestemd op 2/9 met MBZ, Provincie en stad Brugge). Dient besproken of dit onderscheid gemaakt binnen de recentste versie het masterplan Fiets.	Mobiliteit		X						
M069.32	meenemen tbv ontwerp	Mobiliteit		X			X			
M069.33	meenemen tbv ontwerp	Mobiliteit		X			X			
M069.34	vraag 'mobipunten' te bekijken wanneer beschikbaar is (najaar 2020). Kan eventueel opgenomen bij uitwerking inrichtingsalternatief (najaar 2021)	Mobiliteit		X			X		X	
M069.35	in stap 1 (redelijkheidstoest alternatieven) zal dit op hoofdlijnen worden beschouwd. In stap 3 (uitwerken inrichtingsalternatief) wordt dit in detail besproken (in combinatie met (bijhorende) milderende maatregelen ook het grondverzet wordt "getrapt" in kaart gebracht. Wel wordt bij elk alternatief gekeken naar bestemmingen en volumes (kosten)	Mobiliteit		X		X	X			
M069.36	meenemen tbv ontwerp (fiets)	Mobiliteit		X				X		
M069.37	afstemming stad Brugge aangaande "verzwarende" intensiteiten boogbrug	Mobiliteit		X				X		
M069.38	meenemen tbv ontwerp	Mobiliteit		X				X		
M069.39	zie ook M069,36	Mobiliteit		X				X		

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M069.40	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 4.2.2.2 — alternatieven voor lokaal verkeer: 1. er is hier sprake van een systeemfout daar vertrokken wordt vanuit een auto- geïnduceerd denken dat mobiliteit verengt tot autoverkeer, wordt vertrokken vanuit een verbrede mobiliteitsanalyse dan zou o. i. de keuze tussen twee scenario's zelf als vals kunnen bestempeld worden immers vanuit het perspectief van de voetganger = wandelaar en de interactieve fietser is een ruimtelijke kapstok te verdedigen, waarvoor het lokale autoverkeer een scenario 1 preferentieel is als waarvoor de functionele fietser nog een derde logica (cfr. visievorming op het BFF) te hanteren is. 2. hogere analyse kan scherp zijn doch wil geenszins afbreuk doen aan de twee varianten die o. i. complementair zijn (i.p.v. onderscheidend zoals thans uit de PON geconcludeerd zou kunnen worden) en derhalve als een waardevolle overdruk te bestempelen zijn én aan te vullen met een derde BFF-overdruk (waar bvb. de link met mobipunten — transferia — ea ook als leidraad kan dienen)
M069.41	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 6 flankerende maatregelen en doorwerkingen : zoals eerder reeds aangehaald bepleit het stadsbestuur een voorspoedige en versnelde realisatie van het fietsnetwerk daar dit niet enkel dienstbaar is als 'minder hinder'-maatregelen of de queeste naar een leefbaar Zeebrugge, maar ook zal bijdragen aan een breder en positiever draagvlak voor het grotere project.
M069.42	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 7.4.5: 1. de dienst Mobiliteit wenst nauw betrokken te worden bij het mobiliteitsonderzoek en vraagt dat naast het provinciaal verkeersmodel ook een netwerkanalyse gebeurt (met identificatie van potenties voor een modal shift) om de opportuniteiten naar versterking fietsverkeer (woon-werk in bijzonder) op scherp te stellen
M069.43	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 7.4.5: 2. we vragen specifieke aandacht voor een veilige inrichting van kruispunten, bvb. kruispunt Wulfsberge, met aandacht voor voetgangers (o.m. facet oversteekbaarheid) als fietsers (o.m. vermijden dode hoek-situaties — conflictvrije V-plannen).
M069.44	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	m.m.v. Hoofdstuk 8.2: er wordt gevraagd om ook de methodologie 'bikenomics' te hanteren om de maatschappelijke baten van het fietsverkeer — de investering in fietssnelwegen in kaart te brengen. In deze context wordt verwezen naar de oefening die het stadsbestuur initieerde AWW en MOW in het kader van het Europese 'Handshake'- project.
M069.45	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 9.4 : 1. omwille van de variantes voor de ontsluiting van Achterhaven West lijkt het opportuun om ook Zwankendamme expliciet mee te nemen in de bestudering van de diverse MER-disciplines (cfr. denkspoor verzwaring trafiek over de boogbrug)
M069.46	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	2. aansluitend lijkt het ook opportuun om de woonkorrels langsheen Evendijk-West te vatten in het studiegebied en in bijzonder vanuit de discipline mobiliteit (bereikbaarheid) en geluid (eventuele impact van een nabij gesitueerde verkeerswisselaar)
M069.47	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 9.4.2.3.1.2.5 autoverkeer: slechts bij de modus "auto" wordt het aspect verkeersveiligheid besproken. Dit kan als een afzonderlijk facet (zoals ook verkeersleefbaarheid) behandeld worden waarbij in bijzonder op nieuwe kruispunten en te verzwaren kruispunten gewaakt dient te worden over potentieel nieuwe conflicten tussen zwakke weggebruikers en (vracht)gemotoriseerd verkeer.
M069.48	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Hoofdstuk 9.4.3 : een meetplaats ter hoogte van Wulfsberge — Zwankendamme en Evendijk-West is ook mee te nemen gelet op alternatievenonderzoek gemotoriseerd verkeer.
M069.49	Stad Brugge, dienst Leefmilieu	<p>5. Leefmilieu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pagina 44: In het leefbaarheidsonderzoek zal onderzocht worden welke bufferende maatregelen noodzakelijk zijn om impact op Stationswijk en Visserswijk te beperken. Deze studie maakt op heden nog geen deel uit van de PON. Zoals doorheen dit advies meermaals naar voor komt wordt sterk aangedrongen op een maximale (kwalitatieve) buffering. Dit heeft natuurlijk ook een mogelijke impact op bijvoorbeeld onteigeningen. Dit moet heel duidelijk in kaart gebracht worden zodat doordachte keuzes kunnen gemaakt worden (cfr. supra). Dit staat bovendien haaks op wat gesteld wordt bij op pagina 188 bij randvoorwaarden : "Er dient bij verdere concretisering van het project gezocht te worden om het aantal onteigeningen tot een minimum te beperken". Verder in de tekst wordt dan wel vermeld dat het aantal onteigeningen tot een minimum beperken niet noodzakelijk de meest aangewezen werkwijze is (en ook niet noodzakelijk overeenstemt met de zienswijze van Stad Brugge zoals geformuleerd in het advies van 30 maart 2018 voor wat betreft het luik onteigeningen).
M069.50	Stad Brugge, dienst Leefmilieu	<p>5. Leefmilieu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pagina 137: de langlopende geluidsmetplaatsen lijken vooral gekozen te zijn in functie van geluidsemisssies afkomstig van wegverkeer. Het is aangewezen om ook een kritisch meetpunt te kiezen in de Visserswijk (bv. Rederskaai of Tijdokstraat). Dit om de impact te kunnen inschatten van toegenomen scheepvaartverkeer ten westen van deze woonzone.
M069.51	Stad Brugge, dienst Leefmilieu	<p>5. Leefmilieu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luchtkwaliteit in omgeving van Visartsluis is momenteel goed, zoals blijkt uit metingen van het stadslabo aan meetpunt sluiswachterswoning Visartsluis. In de periode 19/09/2019 tot 30/03/2020 werden volgende gemiddeldes voor fijn stof gemeten: 11,74 µg/m³ voor PM2,5 en 18,31 µg/m³ voor PM10. Voor PM2,5 is de Europese norm op jaarbasis 20 µg/m³ en de WHO streefwaarde 10 µg/m³ (max. 3x/jaar overschrijding). Voor PM10 is de Europese norm op jaarbasis 40 µg/m³ (max. 35x/jaar overschrijding) en WHO streefwaarde 20 µg/m³ (max. 3x/jaar overschrijding). Indien men dus de meetperiode zou extrapoleren naar een jaar, voldoen beide fracties fijn stof aan de Europese norm en voldoet PM10 eveneens aan de WHO streefwaarde. Deze toestand mag niet noemenswaardig verslechteren door realisatie van het project. Het is aangewezen niet enkel te toetsen aan de Europese normen (zoals aangegeven onderaan pagina 144) maar ook aan de streefwaarden van de WHO. Een voldoende buffering tegenover woonzones is noodzakelijk. Voor luchtemisssies afkomstig van scheepvaart dienen milderende maatregelen getroffen te worden bv. gebruik van walstroom en strenge handhaving op brandstofgebruik schepen. De tunnelmonden van de Nx dienen zich zo ver mogelijk van woonzones te bevinden. Indien gewenst kunnen alle metingen van het stadslabo opgevraagd worden door initiatiefnemer om de referentiesituatie inzake luchtkwaliteit accuraat te kunnen definiëren.
M072.01	Vlaamse overheid AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING en KUST AFDELING KUST	<p>In de PON is volgende tekst opgenomen wat betreft zeewering :</p> <p>3.3.3 Zeewering</p> <p>Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor worden maatregelen tegen overstroming conform het Masterplan Kustveiligheid voorzien. De sluis zal deel uitmaken van de zeewering en wordt aangesloten op de bestaande of nog te realiseren zeewering in de nabijheid van de nieuwe zeesluis. Enkel het zeewaartse sluishoofd, inclusief beide sluisdeuren zullen zal deel uitmaken van deze zeewering.</p> <p>1.Graag had ik hier het, naast de zeewering an sich, ook aspect zeespiegelstijging aangevuld gezien. In het ontwerp dient rekening gehouden te worden met de verwachte zeespiegelstijging in de loop van de beoogde levensduur van de infrastructuur. Gelet op de heersende onzekerheden wat betreft de aanname van zeespiegelstijging kan hiervoor verwezen worden naar CP Kustvisie of de insteek van het WL hieromtrent.</p>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M069.40	alternatieven / voorstellen worden nog verder (multimodaler, hoger abstractie niveau) verfijnd binen mobiliteitsonderzoek	Mobiliteit		X				X		
M069.41	afstemming fietsnetwerk (inhoudelijk en planningsgewijs)	Mobiliteit		X						
M069.42	Brugge zal betrokken worden bij het onderzoek met modellen en de bijsturing/verfijning van de modellen (WG mobiliteit waarbinnen dit wordt besproken met de verschillende actoren)	Mobiliteit		X						
M069.43	veilige kruispunten zijn een voorwaarde voor het ontwerp	Mobiliteit		X				X		
M069.44	De investering in 'bikenomics' valt buiten de scope van dit project.	MKBA				X				
M069.45	indien het inrichtingsalternatief potentieel invloed heeft op Zwankendamme (bijv. inrichtingsalternatief met extra trafiek over boogbrug Zwankendamme) zal dit worden onderzocht in de verschillende MER disciplines en de leefbaarheidsstudie In een eerste stap (redelijkheidstoets) zal potentiële impact op zwankendamme worden beschouwd als een beoordelingscriterium (element voor afweging redelijke alternatieven)	Mobiliteit	Op basis van huidige kennis, worden door het CP geen effecten op Zwankendamme verwacht. Indien dit doorheen het onderzoek wel zou blijken, zullen deze ook beschreven en		X	X				
M069.46	we nemen dit mee voor het respectievelijke redelijk alternatief (hier betreft het het basialternatief). N31 zit al in het model van het project (meetpunt evendijk-west zie M069.48) In de modellering nemen we alle wegsegmenten mee waarvoor we vanuit het verkeersmodel gegevens ontvangen. Of ze akoestisch relevant zijn voor het geluidsmodel wordt met een eerste ruwe berekening bepaald.	Mobiliteit	Het studiegebied is aangepast, waarbij ook Evendijk-West nu deel uitmaakt van het studiegebied, alsook Zwankendamme.	X	X					
M069.47	ook bij fiets en voetgangers wordt veiligheid besproken. Potentieel nieuwe conflicten zullen meegenomen worden in de beoordelingen. (aanvullen in PON)	Mobiliteit	Volgende passage is toegevoegd bij het aspect "autoverkeer - verkeersveiligheid" in hoofdstuk 13.6.2.3.1.2 "Hierbij zal ook rekening aandacht uitgaan naar potentieel nieuwe conflicten tussen zwakkeweggebruikers en	X						
M069.48	Wij hebben in de buurt van Wulberge al een meetpunt (nr. 8) voorzien. en meetpunt aan Evendijk-West zal worden toegevoegd. Hiermee komt totaal op 13 meetpunten.	Milieudisciplines	In hoofdstuk 13.6.3.2. zijn 2 bijkomende meetpunten opgenomen. In totaal worden nu 13 meetpunten voorzien. O.a. ter hoogte van Evendijk-West.	X	x					
M069.49	Zie ook M069.06 Er zal in de PON een aanvulling komen waarbij er duidelijkheid wordt geschapt over het principe van minnelijke verwerving, onteigening + wanneer dit kan gebeuren + instrumenten die daarvoor kunnen worden ingezet. Het is niet zo dat er recht is op onteigening. toevoeging van een voetnoot in relatie tot het streven naar een maximale (kwalitatieve) buffering.	Algemeen	In Bijlage 4 bij het aspect "onteigeningen" is volgende voetnoot toegevoegd: [1] In het kader van voortschrijdend inzicht in het proces, kan er toegevoegd worden dat tot een minimum beperken van de onteigeningen niet noodzakelijk de meestaangewezen werkwijze is in relatie tot het aspect leefbaarheid, waarbij een maximale (kwalitatieve) buffering zal worden nagestreefd. De realisatie van zo'n buffering kan namelijk ook een impact hebben op de				X			
M069.50	extra meetpunt opgenomen aan de lintbebouwing Tijdokstraat.	Milieudisciplines	Een extra meetpunt aan de Tijdokstraat is opgenomen in hoofdstuk 13.6.3.2.		X					
M069.51	<i>Verwarring rond 2 zaken: in het richtlijnenboek mens-gezondheid wordt nu een gezondheidskundige advieswaarde (GAW) van 20 µg/m³ voor NO2 vooropgesteld. Deze advieswaarde is op een zeer conservatieve manier bepaald, op basis van slechts een aantal studies die aangeven dat 20 een betere grens zou zijn dan 40. De WHO-advieswaarde is bij mijn weten nog altijd 40 µg/m³. De norm voor omgevingslucht is ook 40, hieraan wordt getoetst bij lucht. Bij mens-gezondheid wordt nu doorgaans zowel aan de GAW (20) als de WHO-norm (40) getoetst. De toetsing aan de norm van 20 leidt heel snel tot -3 effecten (de achtergrond in vlaanderen is vaak hoger). De adviesinstanties weten dit ook en aanvaarden daardoor iets makkelijker een -3 score voor NO2 bij mens-gezondheid. T.o.v. de norm van 40 (zoals bij lucht) is een score -3 uiteraard wel een probleem.</i> bij disc mens wordt getoetst aan de WHO waarden en de gezondheidskundige advieswaarden (GAW); MM en buffering worden bekeken in het onderzoek; analyses van stadslabo op te vragen;	Milieudisciplines			X					
M072.01	Betreffende N-depositie/PAS : De depositie gaat vanuit de locatie in Zeebrugge vooral richting de Noordzee gaan (overheersende windrichting is zuidwest), mogelijks wel effecten in het Zwin. Net over de grns (NL) nog te onderzoeken. Vermoedelijk zal de depositie/immissie hier niet zo ver gaan aangezien het hier over lage bronnen gaat met een beperkt debiet. Er is voorzien de vermestende en verzurende deposities in kaart te brengen ten behoeve van de discipline biodiversiteit. Voornamelijk de parameter NO2 is relevant. De bijdrage zal zowel van de emissies ter hoogte van de sluis als van de wegverkeersemissies berekend worden. De verzurende en vermestende depositie wordt berekend ter hoogte van de omliggende natuurgebieden. De evaluatie van de berekende depositie gebeurt in de discipline biodiversiteit. Binnen Vlaamse overheid zal contact opgenomen worden met Ina Comhare (MOW) of Astrid Van Vosselen en zal gevraagd worden naar de ervaringen bij ECA (dossierhouder AMT is daar Tim Gregoir) Er zal rekening gehouden worden met een hogere zeespiegelstijging dan voorzien in het Masterplan Kustveiligheid.	Projectonderdelen								
	Wat betreft zeespiegelstijging, zal in het ontwerp rekening worden gehouden met de verwachte zeespiegelstijging in de loop van de beoogde levensduur van de infrastructuur. Hierbij zal er ook gewerkt worden met adaptieve structuren, waardoor er in de toekomst in relatie tot hogere zeespiegelstijging indien noodzakelijk aanpassingen kunnen gebeuren aan de waterkerende functie van de sluis.		Dit aspect is toegevoegd in hoofdstuk 3.3.3.							

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M072.02	Vlaamse overheid AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENIN G en KUST AFDELING KUST	2.Niet enkel de sluis zal een rol spelen in de zeewering. Over het projectgebied heen dient een continue verbinding gemaakt te worden tussen de stormmuren aan beide zijden. Dus dient er ook dwars over de omleidingsweg, tramlijn en fietspad een continuïteit in kerende hoogte te zijn. Ofwel liggen de omleidingswegen voldoende hoog (ook aanzet grindballast tramporen), ofwel dient er vb. een soort beweegbare constructie over de weg en trambaan te komen. Dit aspect kan bepalend zijn voor omgeving, maar ook technisch en qua kostprijs. Hieronder ter verduidelijking het tracé van de zeewering in het lichtblauw, met een mogelijke locatie ingetekend in het projectgebied. De gele sterren zijn de bewuste kruisingen met de rijweg, fietspad en tramlijn. (afbeelding in mail) Kan je deze aspecten nog meenemen, zowel in het aspect zeewering als in de eisen voor zowel sluis als wegenis/tramlijn?
M073	Stad Brugge, dienst Mobiliteit	In de PON stond niks over de Atlas der Buurtwegen en werd – begrijpelijk – slechts gefocust op het principe van een netwerk aan trage verbindingen Graag herinner ik u aan de afschaffingsprocedure die in 2019 doorlopen werd, zie bijlage de belangrijkste dossierstukken Misschien is het goed in toekomstige studies (zoals de MER) dit expliciet(er) op te nemen
M074.01	Team MER	2.4, p.17 Indien er bijkomende inrichtings- of uitvoeringsalternatieven worden voorgesteld, zullen deze op hun redelijkheid worden getoetst en zullen zij, indien relevant meegenomen worden in het verdere onderzoek. --> <i>in de geactualiseerde PON moeten de eventueel aangereikte alternatieven/varianten duidelijk opgenomen en afgewogen worden.</i>
M074.02	Team MER	2.4, p.18 Voor de milieuaspecten van het geïntegreerd onderzoek het MER van de uitwerkingsfase beslist Team Mer over de reikwijdte en het detailleringsniveau van het onderzoek (te vergelijken met de huidige richtlijnen die de dienst Mer uitvaardigt).
M074.03	Team MER	5., p.77 De kennisgeving van het plan-MER werd volledig verklaard op 20 april 2017. Het definitieve MER werd goedgekeurd op 2 juli 2018. De verdere opmaak van het RUP is momenteel nog lopende, ook rekening houdend met de revitaliseringsstudie. --> <i>updaten!</i>
M074.04	Team MER	5. p.79: Om de doelstellingen van het complex project te realiseren, zullen mogelijks enkele bestemmingswijzigingen nodig zijn. Gezien het projectbesluit zowel een vergunbaar project als herbestemmingsplan beoogt zal de effectbeoordeling tweeledig zijn, namelijk een beoordeling op planniveau in functie van herbestemming en beoordeling op projectniveau in functie van vergunningen. --> <i>zie opmerkingen later in hoofdstuk 9</i>
M074.05	Team MER	5. p.79: Momenteel is er geen duidelijk beeld waar deze wijzigingen noodzakelijk zullen zijn. De beoordeling op planniveau, zal enkel gebeuren eens het gekozen alternatief gekend is. Pas dan zal duidelijk zijn welke herbestemmingen noodzakelijk zijn. --> <i>zie opmerkingen later in hoofdstuk 9.</i> <i>het plaatsen van het project (alle alternatieven) op een overzichtskaart met de geldende bestemmingen zal wel al een beeld geven van waar er bestemmingswijzigingen zeker nodig zullen zijn, en waar mogelijk.</i> <i>Bijv thv de Visartsluis (Stationswijk), thv de geplande verknoping(en) met de N31 (Hollands complex of zuidelijker thv Zwankendamme).</i>
M074.06	Team MER	6.1, p.81: Bijkomend werden in het geïntegreerd onderzoek (meer bepaald in de strategische milieubeoordeling en in de revitaliseringsstudie voor Zeebrugge) een aantal randvoorwaarden en aanbevelingen voor het projectniveau benoemd. Deze zijn terug te vinden in Bijlage 4, waarbij opnieuw telkens de bijhorende doorwerking aangegeven wordt. --> <i>"strategische milieubeoordeling" vervangen door "MER uit de onderzoeksfase"</i> <i>term strategische milieubeoordeling bestaat juridisch niet</i> <i>termen als 'milieubeoordeling' vervangen door 'MER'.</i> <i>termen als 'milieuonderzoek' vervangen door 'milieueffectenonderzoek'.</i>
M074.07	Team MER	6.2.3, p.82: Het leefbaarheidsplan zal de impactzone van het project (bouw- & exploitatiefase) in kaart brengen --> <i>hoe zal deze 'impactzone' bepaald worden? welke parameters of drempelwaarden zullen hiervoor gebruikt worden?</i> <i>het aspect 'leefbaarheid' is een flou begrip dat door iedereen anders wordt ingevuld. het is sterk aanbevolen om het begrip 'leefbaarheid' duidelijk te omschrijven/kaderen, zodat de verwachtingen bij iedereen gelijkgeschakeld kunnen worden.</i>
M074.08	Team MER	6.2.3, p.82: Een impactanalyse van de leefgemeenschap onderzoekt welke effecten relevant zijn naast de ruimte-inname en heeft hierbij ook aandacht voor de gevoelsmatige elementen relevant geacht door de leefgemeenschap. --> <i>als er daadwerkelijk ook aandacht wordt besteed aan de gevoelsmatige elementen, dan kan dit waardevol zijn voor de uitwerking binnen de discipline mens gezondheid.</i>
M074.09	Team MER	6.2.3.1, p.83: Hiervoor doen we onderzoek naar de verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid. --> <i>wie zijn "we"?</i> <i>komt de info uit discipline mobiliteit van het MER?</i>
M074.10	Team MER	6.2.3.1, p.83, fasering en bereikbaarheid tijdens werf en exploitatiefase Met behulp van de deelstudie verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid wordt per uitvoeringsvariant een optimale fasering van de werken opgemaakt en maatregelen voorgesteld waarbij de bereikbaarheid (zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor voetgangers en fietsers) op een kwalitatieve manier gegarandeerd blijft. --> <i>en openbaar vervoer (tram en bus)</i>
M074.11	Team MER	6.2.3.2, p.83: Hinderaspecten: geluid, luchtkwaliteit en trillingen: Aan de hand van analyses, onderzoeken/modellerings binnen de betreffende MER-disciplines, zal per redelijk inrichtings- en uitvoeringsalternatief een overzicht gegeven worden (kaarten) van de verwachte hinder voor de inwoners tijdens de verschillende fases van de werken en erna voor wat betreft geluid, luchtkwaliteit en trillingen (zettelingen). --> <i>zal de 'hinder' afgeleid worden uit de disciplines geluid en lucht alleen? Of zal er vertrokken worden van de analyses binnen discipline gezondheid, deze laatste toetst aan GAW, en is een stuk strenger.</i>
M074.12	Team MER	6.2.3.2, p.84: Hinderaspecten: geluid, luchtkwaliteit en trillingen: ook potentiële maatregelen worden gemodelleerd (t.b.v. Bepalen dimensies bijv. minimale hoogte/breedte geluidsmaatregelen) en kwalitatief getoetst aan de doelstellingen van leefbaarheid (beoordelingskader) --> <i>zie eerdere opmerking ivm begrip 'leefbaarheid'. staat het beoordelingskader in deze PON?</i>
M074.13	Team MER	7.1, p.87: Stap 1: Geïntegreerd onderzoek op projectniveau van de verschillende redelijke alternatieven Voor een overzicht van de reeks van studies en onderzoeken die in deze stap zullen uitgevoerd worden, kan er verwezen worden naar hoofdstuk 6. --> <i>hfdst 6 bevat enkel de 4 studies die uit het flankerend beleid zijn gekomen, de rest wordt in de volgende paragrafen beschreven.</i>
M074.14	Team MER	7.1, p.87: Stap 1: Geïntegreerd onderzoek op projectniveau van de verschillende redelijke alternatieven en anderzijds eventueel bijkomende alternatieven die in het kader van het inspraakmoment zullen verzameld worden. Op basis van de inspraakreacties en adviezen op de projectonderzoeksnota zal beslist worden of er nog andere alternatieven, passend binnen de vrijheidsgraden van het voorkeursbesluit, meegenomen zullen worden. Aanvullend zullen de eventueel ingesproken alternatieven steeds getoetst worden op redelijkheid. Deze redelijkheidstoets vindt plaats aan de hand van criteria die van doorslaggevend belang zijn voor de goede werking van de sluis en verbindingsweg Nx, rekening houdend met de omgeving. --> <i>verwarrend in de tekst is wanneer deze redelijkheidstoets van ingesproken alternatieven zal gebeuren. is dit voorafgaand stap 1 of tijdens/einde stap 1.</i> <i>de evaluatie van redelijkheid van ingesproken alternatieven is ook relevant voor team Mer (moet namelijk in richtlijnen de (on)redelijkheid van de alternatieven bevestigen).</i>
M074.15	Team MER	7.1, p.87: Stap 1: Geïntegreerd onderzoek op projectniveau van de verschillende redelijke alternatieven criteria: Milieudoelstellingen en Leefbaarheid, zoals bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, hinder tijdens en na de werken,... --> <i>ingeval de redelijkheidstoets voorafgaand het geïntegreerd onderzoek wordt gedaan, kunnen deze criteria slechts in uitzonderlijke gevallen gebruikt om mogelijke alternatieven te toetsen op redelijkheid.</i>
M074.16	Team MER	7.1, p.88: Stap 2: Integrale afweging van de uitvoeringsalternatieven (= trechtering) i.f.v. opmaak voorontwerp projectbesluit de bedoeling om via trechtering één alternatief verder uit te werken. Dat alternatief wordt dan in de volgende en laatste stap verder tot op een meer gedetailleerd projectniveau uitgewerkt en beoordeeld en maakt dan uiteindelijk het voorwerp uit van het projectbesluit. --> <i>op welke wijze deze trechtering zal gebeuren, wordt best ook tijdig aan de betrokken actoren bekend gemaakt.</i> <i>om zeker te zijn dat de trechtering kan steunen op een kwaliteitsvol MER, is het noodzakelijk dat team Mer voldoende tijd krijgt om het MER na te kijken en desgevallend intern advies op te vragen.</i>
M074.17	Team MER	7.1, p.88: Stap 3: Geïntegreerd onderzoek i.f.v. opmaak voorontwerp projectbesluit bestemmingswijziging = deelaspecten waaraan het projectbesluit moet beantwoorden --> <i>hiervoor is geen detailonderzoek nodig, maar wel een ruimtelijke afweging/motivering en een milieueffectenonderzoek die de 'planwijziging' in beeld brengt.</i>
M074.18	Team MER	7.4.3, p. 94 In het kader van het milieuonderzoek-milieueffectenonderzoek zal een modellering gebeuren van de luchtmissies door schepen en wegverkeer
M074.19	Team MER	7.4.4, p.94 In het kader van het milieuonderzoek milieueffectenonderzoek zal een modellering gebeuren van de geluidsemissies door de werkzaamheden tijdens de bouwfase enerzijds en door de aanwezigheid van de schepen en het weg-, spoor en tramverkeer anderzijds.
M074.20	Team MER	7.4.5, p.94 met departement MOW en de andere betrokken partijen (Tuc Rail, Infrabel, De Lijn, Stad Brugge) --> <i>inclusief MER-deskundige mobiliteit en Team Mer</i>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M072.02	In het kader van kustveiligheid dient er ter hoogte van het projectgebied een continue verbinding te worden gemaakt tussen de sluis en de zeewering aan beide zijden van de sluis. Het zeewaartse sluishoofd maakt hierbij deel uit van de zeewering.	Projectonderdelen	Dit aspect is toegevoegd in hoofdstuk 3.3.3.							
M073	plan gedeeld met studieteam mobiliteit	Mobiliteit		X						
M074.01		Alternatieven	werd aangepast in de PON							
M074.02		Tekstuele aanpassingen	werd aangepast in de PON							
M074.03		Tekstuele aanpassingen	werd aangepast in de PON							
M074.04		Milieudisciplines	aangevuld in PON §14.2		X				X	
M074.05		Milieudisciplines	aangevuld in PON §14.2		X				X	
M074.06		Tekstuele aanpassingen	werd aangepast in de PON							
M074.07		Flankerende maatregelen (leefbaarheid)	methodiek leefbaarheidsstudie werd aangepast in PON				X			
M074.08		Milieudisciplines	aangevuld in disc mens-gezondheid dat gevoelsmatige elementen kunnen meegenomen worden, het is echter niet de bedoeling om hier uitspraken		X					
M074.09		Flankerende maatregelen (leefbaarheid)	dit is op basis van de mobiliteitsstudie. dit werd zo aangepast in de PON	X			X			
M074.10		Tekstuele aanpassingen	aangepast in de PON							
M074.11		Tekstuele aanpassingen	obv disciplines lucht, geluid en mens-gezondheid. dit werd aangevuld in de PON.							
M074.12		Flankerende maatregelen (leefbaarheid)	er zal een beoordelingskader opgemaakt worden. dit werd aangevuld in de PON.				X			
M074.13		Tekstuele aanpassingen	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON							
M074.14		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.15		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.16		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.17		Procedure / proces	aangevuld in PON §14.2						X	
M074.18		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.19		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.20		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M074.21	Team MER	9.1 De beoordeling op planniveau, zal enkel gebeuren eens het gekozen alternatief gekend is. Pas dan zal duidelijk zijn welke herbestemmingen noodzakelijk zijn --> zie verder
M074.22	Team MER	9.3, p.108 Het nulalternatief, waarbij geen nieuwe zeesluis en Nx wordt gebouwd, voldoet niet aan de projectdoelstellingen en zal als dusdanig niet beoordeeld worden. --> Het nulalternatief moet wel beschreven worden, zijnde de ontwikkeling van het plan/projectgebied zonder uitvoering van het plan/project. dit zou kunnen gelijkgesteld worden met de referentiesituatie in de toekomst (2030), zijnde de situatie zonder uitvoering van het plan/project maar wel rekening houdend met andere ontwikkelingen in het studiegebied. voor de disciplines waar enkel de bestaande situatie zou gebruikt worden als referentie, zal nog moeten geduid worden waarom deze 'gelijk' kan beschouwd worden (geen verwachte wijzigingen tegen 2030).
M074.23	Team MER	9.3, p.108 referentiesituatie --> referentie in geval van RUP toevoegen --> niet gezien --> voetnoot toevoegen, referentie mobiliteit 2017-2019
M074.24	Team MER	9.3,p.109 het dempen van Prins Filipdok en Oud Ferrydok en de hiermee gepaard gaande reconversie van de Carcoke site; --> ontwikkeling van de Nx Oost?
M074.25	Team MER	9.3, p.109 Binnen het milieuonderzoek en de MKBA zal een algemene beschrijving van de effecten van deze ontwikkelingsscenario's worden opgenomen (los van de beschouwde alternatieven). --> ? de cumulatieve (synergetisch of hypothekeerend) effecten met het voorliggend project moet wel beschreven worden. Als er geen verschillen zouden zijn tussen de alternatieven, dan zal dit wel goed moeten gemotiveerd worden.
M074.26	Team MER	9.3, p.109, tabel 9.1 • In een eerste fase zal het zuidelijk dok (Oud Ferrydok) worden gedempt. Dit wordt als beslist beleid beschouwd. --> dus in 2030 onderdeel van referentiesituatie, of hoe moet ik dit zien?
M074.27	Team MER	9.3, p. 110, tabel 9.1 • Mogelijks zal ook een deel van de landtong tussen beide dokken moeten afgebroken worden, in relatie tot nautische aspecten. Indien dit het geval is, maakt dit deel uit van de projectbeschrijving in het projectbesluit --> dus dit zal/kan een projectonderdeel dan zijn en wordt als dusdanig onderzocht in het MER?
M074.28	Team MER	9.3, p.110 Een afstemming tussen het complex project en de uitwerking van het RUP 'Vissershaven Zeebrugge' is noodzakelijk en zal binnen de uitwerkingsfase gebeuren. Een afstemming inzake bestemmingen zal in het kader van het Projectbesluit noodzakelijk zijn. Voornamelijk binnen discipline mens – ruimtelijke aspecten zal de link met het RUP Vissershaven bestudeerd worden. --> Waar het CP de geplande uitvoering van het RUP zal hypothekeerders, zal dit moeten beschreven worden in het MER.
M074.29	Team MER	9.3, p.111 Daarnaast zijn er ook nog andere plannen in de omgeving die in meer of mindere mate gelinkt zijn aan het project. Hierna wordt per plan/project aangegeven hoe er mee zal omgegaan worden in de uitwerkingsfase. --> ook meer duidelijkheid geven welke elementen deel uitmaken van de ref 2030, welke elementen als een OS worden beschouwd, en welke elementen geen invloed kunnen hebben/uitoefenen op het CP.
M074.30	Team MER	9.3, p.111 Binnen de discipline mobiliteit zal verwezen worden naar deze streefbeeldstudies, de projecten die hieruit zullen voortvloeien of reeds gerealiseerd zijn. --> duidelijkheid verschaffen wat deel uitmaakt van referentie(s) en wat als OS kan beschouwd worden
M074.31	Team MER	9.3, p.111, tabel 9.2 Deze uitbreiding wordt meegenomen in de trafiekprognoses, die in beschouwing worden genomen in de disciplines mobiliteit, geluid en lucht. --> dus deel van de referentie(s)?
M074.32	Team MER	9.3, p.111, tabel 9.2 Binnen de discipline mobiliteit zal getoetst worden aan het Neptunusplan. --> dus OS?
M074.33	Team MER	9.3, p.111, tabel 9.2 Afdeling Maritieme Toegang plant de aanleg van oeververstevingen en de uitdieping van een deel van het Boudewijnkanaal, zodat zeeschepen ook richting Brugge kunnen varen. --> ?
M074.34	Team MER	9.3, p.111, tabel 9.2 In de achterhaven van Zeebrugge plant MBZ de bouw van enkele nieuwe kaaimuren: - kaaimuur (900m) in aanbouw in het verbrede Boudewijnkanaal - kaaimuur (1070m) aan de westzijde van het zuidelijk kanaaldok - kaaimuur (400m) aan de zuidkant van het verbindingsdok bij de nieuwe brug --> ?
M074.35	Team MER	9.3, p.111, tabel 9.2 Deze aspecten kunnen in een latere fase, eens het voorkeursbesluit is genomen verder onderzocht worden, maar wordt op dit moment niet meegenomen in de onderzoeksfase van dit project. --> de vergunningsfase loopt nu, dus dan zal het eerder deel uitmaken van de referentie, vermoed ik. verwijzing naar voorkeursbesluit nog
M074.36	Team MER	9.3, p.112, tabel 9.2 Bij het bouwtechnisch onderzoek van de nieuwe zeesluis wordt er rekening gehouden dat de nieuwe zeesluis deel moet uitmaken van de nodige zeewering met de bescherming tegen een 1000-jarige storm. Het voldoen aan de vereisten inzake kustveiligheid maakt bijgevolg deel uit van het bouwtechnische aspect. Binnen de disciplines water, klimaat en mens wordt het aspect waterveiligheid beoordeeld. --> dus dan zal de sluis in eerste instantie ontworpen worden obv beschermingsniveau uit kustveiligheidsplan. Is dit voldoende?
M074.37	Team MER	9.3, p.112, tabel 9.2 De spoorconfiguratie van de noordelijke kop van de bundel A, dit is de sporenbundel ten westen van het hoofdspoor richting stopplaats Zeebrugge Strand, zal in het najaar van 2022 grondig gewijzigd worden. -->en verderop staat dat de werken stilgelegd werden door corona. is er dan een deel in uitvoering en een ander deel pas in 2020?
M074.38	Team MER	9.3, p.114, tabel 9.2 Zonaal veiligheidsplan --> relevantie ikv MER?
M074.39	Team MER	9.3, p.115, tabel 9.2 In het kader van het complex project, worden ook verschillende fietsassen gerealiseerd. Er is bijgevolg een sterkte interactie tussen Masterplan fiets en het complex project. De wisselwerking wordt gerealiseerd binnen het bouwtechnisch onderzoek en de discipline mobiliteit in het MER. --> hetgeen niet wordt gerealiseerd ikv CP, maakt dan onderdeel uit van referentie 2030 of een OS?
M074.40	Team MER	9.4.1, p.115 Gezien het projectbesluit zowel een vergunbaar project als herbestemmingsplan beoogt is de effectbeoordeling tweeledig, beoordeling op planniveau in functie van herbestemming en beoordeling op projectniveau in functie van vergunningen. De beoordeling op planniveau, zal enkel gebeuren eens het gekozen alternatief gekend is. Pas dan zal duidelijk zijn welke herbestemmingen noodzakelijk zijn. --> Dit is de enige link/vermelding met de milieueffectenonderzoek dat moet dienen voor een RUP. Dit is echt weinig!!! Dat er nog niet geweten is, welke herbestemming er zal gekozen worden, is op zich begrijpelijk, maar er zou toch al een idee moeten zijn in welke gebieden een herbestemming van toepassing kan zijn en waarom er gedacht wordt aan een eventueel nodige herbestemming? Dit kan door het projectgebied te leggen op de bestaande van toepassing zijnde ruimtelijke bestemmingsplannen en te kijken of die wel/niet kunnen samenspannen met het beoogde project. Ik vermoed dat rond de Visartsluis dit zeker tot een aantal vaststellingen kan leiden, en ook de aansluitingen van de Nx op de N31. Zo heb je meteen ook zicht op wat in een RUP zou kunnen komen. De wijze waarop het milieueffectenonderzoek op projectniveau ook kan dienen voor het planniveau, zal sterk afhangen van de keuze van voorschriften. Zal men blijven bij een standaard 'kleur' (waar er dus meer kan gerealiseerd worden dan een projectonderdeel van CP), of zal een 'kleur' op maat worden geschreven (waar enkel het projectonderdeel van CP kan gerealiseerd worden). In het eerste geval zal de effectenbeoordeling iets ruimer moeten gebeuren, en moet je terug een hoger niveau aanmeten. In het tweede geval kan je motiveren dat het milieueffectenonderzoek op projectniveau volstaat om ook een correct beeld te hebben van de effecten en noodzakelijke maatregelen op planniveau.
M074.41	Team MER	9.4.1, p.116 De vooropgestelde onderzoeksmethodiek, zoals beschreven in deze projectonderzoeksnota, kan tijdens het geïntegreerde onderzoek verder worden verfijnd (dit op basis van publieke inspraakreacties, advies van de verschillende administraties en eigen voortschrijdend inzicht). --> Als de methodiek wordt bijgestuurd tijdens de uitwerkingsfase, zal dit eerst moeten voorgelegd worden aan Team Mer !!! Bij voorkeur wordt dan ook de relevante adviesinstantie (als van toepassing) hierbij betrokken.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M074.21		Procedure / proces	aangevuld in PON §14.2 en hoofdstuk 8		X				X	
M074.22		Alternatieven	verklaring nulalternatief aangepast in de PON, zie §13.4		X	X				
M074.23		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.24		Ontwikkelingsscenario's	§ontwikkelingsscenario's en beslist beleid werd aangevuld in de PON. er werd een	X	X	X				
M074.25		Ontwikkelingsscenario's	§ontwikkelingsscenario's en beslist beleid werd aangevuld in de PON. er werd een overzichtstabel toegevoegd.	X	X	X				
M074.26		Ontwikkelingsscenario's	§ontwikkelingsscenario's en beslist beleid werd aangevuld in de PON. er werd een	X	X	X				
M074.27		Projectonderdelen	dit zal deel uitmaken van het project en is een projectonderdeel. dit werd							
M074.28		Ontwikkelingsscenario's	§ontwikkelingsscenario's en beslist beleid werd aangevuld in de PON. er werd een overzichtstabel toegevoegd.	X	X	X				
M074.29		Ontwikkelingsscenario's	§ontwikkelingsscenario's en beslist beleid werd aangevuld in de PON. er werd een	X	X	X				
M074.30		Mobiliteit		X	x					
M074.31		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.32		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.33		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.34		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.35		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.36		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.37		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.38		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.39		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.40		Procedure / proces	aangevuld in PON §14.2						X	
M074.41		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M074.42	Team MER	9.4.1.2, p.117 De referentiesituatie, is de toestand van het milieu die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en beoordelen van de impact van het project. Het betreft de huidige situatie van het studiegebied en van de leefgemeenschap. De referentiesituatie is dus de toestand van de omgeving in het referentiejaar in afwezigheid van het project. Voor dit project wordt gewerkt met 2 referentiesituaties :
M074.43	Team MER	9.4.1.2, p.117 Voor dit project worden twee referentiesituaties beschouwd. --> zie opmerking inzake nulalternatief in geval van herbestemming, zal er ook een planologische toets (vergelijking tav huidige bestemming ingeval deze niet overeenkomt met de huidige invulling) moeten gedaan worden. --> nog niets over teruggevonden
M074.44	Team MER	9.4.1.2, p.117 Aan de andere kant wordt de situatie in het referentiejaar 2030 beschouwd, voor de disciplines mobiliteit, geluid en lucht. --> <i>toch beperkt, uitbreiden met de volgende disciplines:</i> - mens-gezondheid - klimaat - water (ingeval van herstel zoet-zout en afgeleide effecten naar biodiversiteit)?
M074.45	Team MER	9.4.1.3, p.118 Zoals beschreven in §7.1 "Geïntegreerd onderzoek" zal er een getrapte aanpak gevolgd worden, bestaande uit 3 stappen. --> <i>hieronder staan er maar 2</i>
M074.46	Team MER	9.4.1.3, p.118 De milieubeoordeling zal hiertoe ook op deze manier aangevuld en aangepast worden. Het betreft volgende stappen die genomen zullen worden-ikv de milieubeoordeling:
M074.47	Team MER	9.4.1.3, p.118 In eerste fase zal het MER opgemaakt worden met een effectbeschrijving en beoordeling op projectniveau voor alle redelijke alternatieven die in de projectonderzoeksnota worden beschreven. --> <i>en gelinkt aan het detailniveau dat in de eerste fase voorhanden is.</i> --> <i>inclusief deze die er bijkomen obv de inspraak en adviezen en die redelijk geacht worden</i>
M074.48	Team MER	9.4.1.3, p.118 Na de trechtering waarbij de keuze voor één definitief alternatief is genomen, zal een optimalisatie van de effectbeoordeling uitgevoerd worden voor het alternatief waarvoor het projectbesluit wordt opgemaakt, en zal het MER voor dit alternatief aangepast/opgemaakt worden (= update van het MER). --> <i>de trechtering zal gebeuren obv van alle resultaten van onderzoeken, dus ruimer dan milieu. hoe zal dit 'beslist' en vastgelegd worden?</i> <i>wat als het 'gekozen' alternatief niet het meest milieuvriendelijke alternatief is? het onderzoek voor dit MMA stopt dan na fase 1. Is dit juridisch correct?</i> --> <i>anders verwoorden deze zin.</i> <i>optimalisatie doet vermoeden dat de eerdere effectbeoordeling in fase 1 zal gecorrigeerd worden, wat op zich niet correct is want vormde basis voor de trechtering.</i> <i>fase 2 zal moeten verder bouwen op de effectbeoordeling van fase 1, naarmate meer projectdetails naar voor komen.</i> <i>wat als fase 2 leidt tot significant andere uitkomsten dan in fase 1? Na fase 1 wordt dus best ook een analyse gemaakt van de 'zekerheden' en de 'onzekerheden', en welke elementen al zeker kunnen gebruikt worden ivv een trechtering.</i>
M074.49	Team MER	9.4.1.4, p.125 De volgende ontwikkelingsscenario's wordt meegenomen in de verschillende disciplines --> <i>zie ook opmerkingen bij tabel 9-1. lijst lijkt me hier nog niet volledig te zijn.</i>
M074.50	Team MER	9.4.1.4, p.125 Binnen het milieuonderzoek en de MKBA zal een algemene beschrijving van de effecten van deze ontwikkelingsscenario's worden opgenomen (los van de beschouwde alternatieven). --> <i>zie eerdere opmerking</i>
M074.51	Team MER	9.4.1.5, p.125 Naast deze 'strategische' maatregelen kunnen er op basis van het gevoerde onderzoek op projectniveau bijkomende maatregelen en aanbevelingen geformuleerd worden ter beperking van (aanzienlijk) negatieve effecten. --> <i>en eventueel ter stimulering van positieve effecten ?</i>
M074.52	Team MER	9.4.1.6, p.125 Er worden ten gevolge van het project geen (gewest)grensoverschrijdende effecten verwacht --> <i>ook niet tav Noordzee (federale bevoegdheid)?</i>
M074.53	Team MER	9.4.2.1, p. 126 Het studiegebied zal bestaan uit het projectgebied van het gekozen alternatief met de omliggende werfzones. --> <i>Formulering lijkt me hier wat dubieus. Als het finaal gekozen alternatief ook qua plan moet bekeken worden (ivv RUP), moet het volledige studiegebied herbenoemd worden, zijnde het gebied waar significante effecten kunnen waargenomen worden.</i> <i>Bijkomend zal voor het gekozen alternatief voor de projectuitwerking ook nog altijd het gebied moeten genomen worden tot waar significante effecten waarneembaar zijn.</i> <i>In welke mate verschilt het studiegebied dan nog van het projectgebied? Want de werfzones maken sowieso ook deel uit van het projectgebied (hiervoor zijn ook vergunningen nodig).</i>
M074.54	Team MER	9.4.2.2, p.125 Methodiek beschrijving referentiesituatie --> <i>van toepassing op alle disciplines, duiding van huidig geldende planologische situatie</i>
M074.55	Team MER	9.4.2.2, p. 125 Om een beeld te krijgen van de toekomstige intensiteiten zal gebruik gemaakt worden van het regionaal verkeersmodel West-Vlaanderen, versie 4.2.1., in beheer van MOW - Team Verkeersmodellen. Het basisjaar voor dit model is 2017, van waaruit prognoses worden afgeleid voor 2030. --> <i>In het MER zal goed moeten gededuid worden welke ontwikkelingen reeds vervat zitten in het model voor de ref 2030. Dit is info die op te vragen is bij het team verkeersmodellen. Is cruciaal om ook duidelijkheid te krijgen over wat toch nog of niet meer als OS moet beschouwd worden.</i>
M074.56	Team MER	9.4.2.2, p. 125 De uitgevoerde tellingen (2019) zullen gebruikt worden om het basisjaar in het model bijkomend te kalibreren.
M074.57	Team MER	9.4.2.2, p. 125 Er zal tevens een inschatting gemaakt worden van het aantal bijkomende treinen en bijkomende schepen ten gevolge van de realisatie van de sluis. --> <i>Wie zal deze inschatting maken? Vlaams verkeerscentrum, Planbureau, MBZ, ...</i>
M074.58	Team MER	9.4.2.2, p. 125 Voor elk van de alternatieven zal, per globale fase, een algemene inschatting gebeuren van de impact tijdens de werken op: --> <i>zal dit voldoende zijn voor</i> 1. <i>de inschatting naar verkeersleefbaarheid en -bereikbaarheid (ikv leefbaarheidsplan)?</i> 2. <i>de uitwerking van maatregelen op projectniveau?</i>
M074.59	Team MER	9.4.2.3.1.1, p.127 • de impact op de doorstroming van tramverkeer • de impact op de doorstroming busverkeer --> <i>en bereikbaarheid van openbaar vervoer?</i>
M074.60	Team MER	9.4.2.3.1.2.2, p. 128 In tweede instantie worden de effecten beoordeeld aan de hand van het relatieve beoordelingskader dat weergegeven wordt in Bijlage 7. --> <i>dus de wijziging tav de referentie? dan moet de ref ook beoordeeld worden (staat hierboven zo niet beschreven alleszins)? of hoe zullen de verschuivingen in de beoordelingskaders gebeuren?</i>
M074.61	Team MER	9.4.2.3.1.2.2, p. 129 ivm beoordelingskader --> <i>kader zegt op zich niets, de indicatoren hierboven zijn wel van belang, in het MER zal het van belang zijn dat duidelijk beschreven wordt waarom iets als beperkt of aanzienlijk negatief wordt ingeschat.</i>
M074.62	Team MER	9.4.2.3.1.2.2, p. 129 ivm beoordelingskader --> <i>zie eerdere opmerking bij oversteekbaarheid voetgangers</i>
M074.63	Team MER	9.4.2.3.1.2.3, p.129 ivm beoordelingskader --> <i>zie eerdere opmerking bij oversteekbaarheid voetgangers</i>

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M074.42		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.43	In de fase van integrale afweging van de redelijke alternatieven zal voor elk van de redelijke alternatieven aangegeven worden welke conflicten zich voordoen voor wat betreft de bestemmingen in het studiegebied, m.a.w. waar herbestemming noodzakelijk zal zijn. Er zal dus aangegeven worden waar en hoe er voor elk redelijk alternatief doorwerking kan gegeven worden van dit redelijk alternatief (project) en bijhorende (milderende) maatregelen (plan of projectniveau). Hierbij wordt voor het plan of het projectniveau ook een afweging gemaakt van de instrumenten die kunnen worden ingezet (plan o.a. RUP, convenant, inrichting,...; project o.a. vergunningen).	Milieudisciplines	verklaring nulalternatief/referentiesituatie aangepast in de PON, zie §13.4 § 14.2 wordt omschreven hoe met planologische veranderingen zal worden		X	X				
M074.44		Milieudisciplines	verklaring nulalternatief/referentiesituatie aangepast in de PON, zie §13.4		X					
M074.45		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.46		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.47		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.48		Procedure / proces	deze paragraaf werd volledig herschreven in de PON						X	
M074.49		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.50		Ontwikkelingsscenario's	aangevuld in de PON (tabel 7.1)	X	X	X				
M074.51		Tekstuele aanpassingen	aangevuld in PON		x					
M074.52		Milieudisciplines	aangevuld in PON		x					
M074.53		Mobiliteit	aangepast in PON	X						
M074.54	Er wordt een kaart opgenomen met de huidige bestemmingen en mogelijke noodzakelijke wijzigingen.	Mobiliteit		X	x					
M074.55	ontwikkelingsscenario's en beslist beleid werden duidelijker afgelijnd in hoofdstuk7	Mobiliteit	aangevuld in de PON (hoofdstuk 7)	X						
M074.56		Tekstuele aanpassingen								
M074.57	Infrabel en AMT gegevens zijn opgevraagd en zullen aangeleverd worden.	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.58	In de eerste stap zal deze benadering globaal gebeuren en focussen op de verschillen tussen de verschillende alternatieven. Het is niet zinvol/haalbaar om een gedetailleerde fasering uit te werken voor alle alternatieven. Pas in de tweede stap zal een meer gedetailleerde fasering opgemaakt worden. Dit zal input leveren voor het leefbaarheidsplan en maatregelen op projectniveau.	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.59	Er wordt niet verwacht dat de verschillende alternatieven onderscheidend zullen zijn mbt haltebereikbaarheid (exploitatiefase). Daarnaast wordt aangenomen dat de halten in het kader van het project zullen voorzien worden op locaties waar er haltenpotentieel is. Er wordt maw aangenomen dat de halten kunnen voorzien worden op plaatsen waar deze noodzakelijk zijn. In de aanlegfase, waar er zal in fasen gewerkt worden, kan op dit moment nog geen onderscheidend effect gezien worden tussen de alternatieven. De beoordeling is voor het project zelf wel van groot belang, je kan naar de doorstroming van de bus/tram kijken, maar als bepaalde haltes niet of nog weinig bereikbaar zijn, is die doorstroming ook maar half zo belangrijk. Dit zal worden meegenomen in het onderzoek van het gekozen inrichtingsalternatief.	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.60	Ook de referentiesituatie zal beoordeeld worden. Beide situaties zullen vergeleken worden en beoordeeld worden aan de hand van tabel die weergegeven is in bijlage 7. (cf richtlijnenboek p. 46)	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.61	klopt, het is de bedoeling dat dat in de MER duidelijk zal verantwoord worden aan de hand van de hoger genoemde indicatoren	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.62	Ook de referentiesituatie zal beoordeeld worden. Na een absolute beoordeling gebeurt een relatieve beoordeling (zie richtlijnenboek p. 46)	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.63	klopt, het is de bedoeling dat dat in de MER duidelijk zal verantwoord worden aan de hand van de hoger genoemde indicatoren	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M074.64	Team MER	9.4.2.3.1.2.5 en 9.4.2.3.1.2.6 , p. 130 Er zal een inschatting gemaakt worden van het aantal bijkomende treinen/scheepsbewegingen ten gevolge van de realisatie van de sluis. --> hoe zal die inschatting gemaakt worden? obv welk cijfermateriaal? hoe zal dit verhouden tot de inschatting van treinen in ref 2030? --> toename aan treinen (goederen vooral, vermoed ik) hangt niet rechtstreeks af van de realisatie van de sluis, maar is eigen aan de verdere ontwikkeling van de haven en de verdere overstap naar spoor ten nadele van vrachtverkeer. in welke mate is dit al ondervangen in ref2030, is mij niet duidelijk.
M074.65	Team MER	9.4.2.3.1.2.7, p.131 stilstaand en zeer langzaam rijdend verkeer met een I/C die voortdurend tussen de 0% en 100% schommelt. --> klopt dit?
M074.66	Team MER	9.4.2.3.1.2.7, p.132 ivm beoordelingskader --> zie eerdere opmerking bij oversteekbaarheid voetgangers
M074.67	Team MER	9.4.2.3.2, p.133 Alternatief richting projectbesluit --> methodiek ivf bestemmingswijziging ontbreekt (van belang voor RUP) volledig!
M074.68	Team MER	9.4.2.4, p.133 Milderende maatregelen --> als we op dit moment nog aanzienlijk negatieve effecten verwachten, dan vrees ik dat milderende maatregelen minder evident worden, gezien die anders al zouden verwerkt zijn in de verdere detaillering van het gekozen alternatief? zal er na de effectbeoordeling van stap 1 ook een oplijsting gebeuren van mogelijke maatregelen en hoe 'goed' die kunnen werken? lijkt me nuttiger ivf keuze maken finaal alternatief en de verwerking ervan in het verdere ontwerp.
M074.69	Team MER	9.4.2.4, p.133 In het geval zich als gevolg van het project aanzienlijke negatieve effecten zouden voordoen, zullen milderende maatregelen worden voorgesteld uitgewerkt en beoordeeld op hun effectiviteit. Ook voor minder uitgesproken negatieve effecten kunnen-zullen milderende maatregelen voorgesteld gezocht worden.
M074.70	Team MER	9.4.3, p.134 Geluid en trillingen --> revisie door Inge: Er staat nog niet veel info in de discipline geluid. Op zich lijkt de methodiek wel ok. Wel oppassen met die term leefbaarheid, hoort niet echt thuis in discipline geluid (eerder mens). Bij MM wordt er nu over doelmatigheid gesproken. De MM die voorgesteld en doorgerekend worden moeten natuurlijk realistisch zijn, maar de kost moet zeker niet uitgewerkt zijn. Methodologie RLB zal gevolgd worden. Trillingen en geluid meegenomen zowel van aanlegfase als exploitatiefase als van vrachtwagens en scheepvaart. --> deze discipline is best moeilijk/stijf uitgeschreven, tekst in het MER moet duidelijker leesbaar geschreven worden
M074.71	Team MER	9.4.3.1, p.134 Het studiegebied wordt afgebakend door het gebied waarbinnen de geluids- of trillingseffecten van de geplande of verwachte ontwikkelingen kunnen optreden als gevolg van de aanleg van de nieuwe Visartsluis en de wijzigende verkeerscirculatie rondom de sluis. --> inclusief de ondertunneling door de Nx --> 'rondom' mag wel ruim geïnterpreteerd worden, gaat vanaf de N31 tot halweg N34
M074.72	Team MER	9.4.3.2, p.134 In hoeverre de verkeersafwikkelingen de huidige leefbaarheid, i.e. geluidsbelasting, zal de huidige geluidskwaliteit beïnvloeden wordt bepaald door de uitvoering van in-site geluidsmetingen van het omgevingsgeluid aan oordeelkundige geselecteerde meetplaatsen nabij de geluidsgevoelige receptoren, zoals woonclusters/-kernen/-wijken – hotels – rustoorden – scholen – ziekenhuizen, en andere stiltebehoevende gebieden (stadsparken), indien aanwezig Voor het studiegebied worden 8 11 langlopende geluidsmetingen opgenomen.
M074.73	Team MER	9.4.3.2, p.134 De exacte locatie van het meetpunt in de vermelde zone gedefinieerd en ter goedkeuring voorgelegd aan het team MER van het departement Omgeving. --> locaties LD metingen dus te bevestigen via de RL
M074.74	Team MER	9.4.3.2, p.138 Indien het plaatsbezoek uitwijst dat er nog grote niveauschommelingen zijn in de geluidsbelastingzone tussen de meetpunten omwille van afwijkende verkeersintensiteiten of afstand van de bouwlijn tot de rijweg in vergelijking met de toestand voor het nabije LD-meetpunt, worden aanvullende ambulante meetpunten gekozen waarvoor kortlopende geluidsmetingen (meetduur: 15 minuten overdag) worden uitgevoerd. --> dus nog niet zeker of er ambulante metingen nodig zullen zijn?
M074.75	Team MER	9.4.3.2, p.138 In hoeverre de stationair draaiende schepen in de Visartsluis de huidige leefbaarheid verstoren, i.c. trillingshinder, wordt bepaald door een onderzoek te verrichten naar enerzijds specifieke trillingen die aanwezig kunnen zijn in de bovenste bodemlaag en anderzijds of die trillingen aanwezig zijn in een groter gebied (trillingsexcitatie van meerdere woningen aan de Kapitein Frytstraat in de omgeving van de sluis). --> anders verwoorden term leefbaarheid is niet correct hier, misschien leefkwaliteit, omgevingskwaliteit -->focus enkel houden op trillingen van schepen? geen trillingen door vrachtverkeer rondom de sluis ? geen trillingshinder te verwachten op bestaande wegen (vrachtverkeer) die nabij woonkernen komen?
M074.76	Team MER	9.4.3.3.1, p.139 De daarbij opgewekte emissie kan zich makkelijk uitspreiden in een omgevend gebied waardoor tijdelijke geluids- en/of trillingsverstoring kan optreden voor de omwonenden in de nabije omgeving van de werfzones en langs de werfwegen. --> de verstoring is idd tijdelijk, de hinder (schade) kan permanent zijn bij trillingen --> 'nabij' is nog te bekijken, zal ook afhankelijk zijn van de bodemgesteldheid en de dempingscurve voor trillingen?
M074.77	Team MER	9.4.3.3.2, p.139 Aan de hand van een vergelijking van de plannen gebruikt in het MER en de aangepaste plannen voor dit alternatief zal de deskundige bepalen of modelmatige aanpassingen aan het geluidsmodel noodzakelijk zijn dewelke de voorspelde geluidseffecten kunnen verfijnen en waaruit eventueel een meer gedetailleerde beschrijving en dimensionering van de maatregel(en) mogelijk wordt. --> wordt hier niet stap 1 van het MER bedoeld?
M074.78	Team MER	9.4.3.4, p.140 Bij de beschrijving van de aanwendbare geluidsmaatregelen wordt rekening gehouden met de doelmatigheid van de geluidsmaatregelen. De (financiële) doelmatigheid van een geluidsmaatregel kan worden bepaald door de werkelijke kosten van aanleg en onderhoud van de maatregel af te wegen tegen de geluidsreductie die de maatregel kan realiseren en tegen het aantal geluidsgevoelige receptoren in het geluidsgevoelig gebied waarvoor de maatregel is bedoeld. --> ? ? ? De effectiviteit van de maatregelen moet berekend/aangetoond worden. Er moet hiernaast geen evaluatie gemaakt worden van de kost van aanleg en onderhoud, dat is voor de evaluatie in het MKBA!
M074.79	Team MER	9.4.4.2, p.142 Er wordt een overzicht toegevoegd van alle wegen die beoordeeld zullen worden, met vermelding van het model dat gebruikt wordt. --> Met de wegen die beoordeeld worden, worden de wegen bedoeld die doorgerekend worden in de modellen, of zullen er ook (meestal lokale) wegen beoordeeld worden die niet in het model zijn opgenomen maar waarvoor de beoordeling kan afgeleid worden van deze die in het model zitten?
M074.80	Team MER	9.4.4.3.1.1, p.142 Tijdens de aanlegfase zijn voornamelijk stofemissies (wegwaaiend en neervallend stof) en in beperkte mate de uitlaatgassen van werfverkeer en machines van belang. --> wat met meer verkeer thv omleidingen? zie ook opmerkingen bij disc mobiliteit. zal dit voldoende zijn ivf aanleveren info voor inschatten leefbaarheid tijdens de werken en voor projectgerichte maatregelen tijdens de aanleg?
M074.81	Team MER	9.4.4.3.1.2, p.142 SO2 wordt niet weerhouden als relevante parameter, uit de jaarrapporten van VMM blijkt immers dat het aandeel van scheepvaart tot de SO2-emissie sterk is afgenomen sinds de beperkingen op het zwavelgehalte in brandstoffen voor scheepvaart vanaf 2008. --> zie opmerking team lucht
M074.82	Team MER	9.4.4.4, p.144 Indien uit de vergelijking zou blijken dat de opgelegde grenswaarden niet worden gehaald, zullen maatregelen geformuleerd worden om de effecten te milderen. --> als mogelijk moeten de maatregelen ook doorgerekend worden
M074.83	Team MER	9.4.5.3.1, p.146 Structuurwijziging en bodemverdichting --> onderscheid met volgende effectgroep (bodemstabiliteit en zettingen) duidelijk houden.
M074.84	Team MER	9.4.5.3.1, p.146 Indien relevant, zal er bekeken worden waar TOP's (tussentijdse opslagplaatsen) kunnen ingericht worden om de impact inzake bodemzetting en verdichting te beperken. --> TOP: eerste inschatting van mogelijkheden van toepassing op minstens alle ruimtelijke disciplines (bodem, water, biodiversiteit en mens) maar ook relevant binnen discipline mobiliteit (vervoer naar en terug), en afgeleides lucht, geluid en gezondheid.

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (ontelgenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
M074.64	- De gegevens mbt de huidige en toekomstige referentiesituatie en het geschatte toekomstige gebruik (aantal treinen) worden opgevraagd bij infrabel (vraag reeds gesteld aan infrabel op werkgroep 2; gegevens worden afgewacht. - Achter het verkeersmode zit ook een model "goederentransport". hierbij worden aannames gedaan mbt de modal shift. Deze gegevens worden bekeken binnen de werkgroep mobiliteit.	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.65		Mobiliteit	Tabel 'afwikkelniveau' werd aangepast	X						
M074.66	zie vorige opm	Mobiliteit	geen aanpassingen in de PON nodig	X						
M074.67		Procedure / proces	aangevuld in PON §14.2						X	
M074.68		Procedure / proces	paragraaf rond trechtering werd herschreven in de PON						X	
M074.69		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.70		Milieudisciplines	geen aanpassingen in de PON nodig		X					
M074.71		Milieudisciplines	aangevuld in PON		X					
M074.72		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.73		Milieudisciplines	er werden 2 meetpunten toegevoegd		X					
M074.74	Dit wordt op basis van het plaatsbezoek beslist	Milieudisciplines	geen aanpassingen in de PON nodig		X					
M074.75		Milieudisciplines	aangevuld in PON dat trillingen van vrachtverkeer mee gemeten worden in de gebiedsscan		X					
M074.76		Milieudisciplines	aangevuld in PON		X					
M074.77		Milieudisciplines	aangevuld in PON		X					
M074.78		Tekstuele aanpassingen	aangepast in PON							
M074.79	de wegen die doorgerekend worden, wordt bedoelt	Milieudisciplines	aangevuld in PON		x					
M074.80	aanlegfase wordt in 1e fase kwalitatief beschreven. in volgende stap als er gegevens gekend zijn omtrent fasering zal dit kwantitatief bepaald worden. zo toegevoegd in PON	Milieudisciplines			X					
M074.81	SO2 vormt een minder belangrijke parameter. er wordt toegevoegd dat er ook een kwantificering zal gebeuren, als daaruit blijkt dat deze parameter toch kritisch is wordt deze meegenomen. zo toegevoegd in PON.	Milieudisciplines			X					
M074.82	het doorrekenen van maatregelen kan enkel in de mate van het mogelijke. zo toegevoegd in PON.	Milieudisciplines			X					
M074.83		Milieudisciplines	verduidelijking toegevoegd in PON							
M074.84		Milieudisciplines	toegevoegd bij de andere disciplines							

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
M074.85	Team MER	9.4.5.3.1, p.147 Er wordt een beschrijving van het grondverzet weergegeven en een grondbalans opgemaakt. Het grondverzet wordt echter niet beoordeeld, aangezien het een projectkenmerk is, niet als een milieueffect. --> <i>Grondverzet leidt voornamelijk tot indirect effect inzake transport en hinder als ook ruimte-inname (TOP!)</i>
M074.86	Team MER	9.4.5.3.1, p.147 Bij de afbraakwerken van de huidige Visartsluis zal er een hoeveelheid sloopafval vrijkomen. Hierbij zal een traceerbaarheidssysteem (cf. Tracimat) gevolgd worden van wat er gebeurt met de afvalstoffen die vrijkomen tijdens de sloop- en afbraakwerken --> <i>Is dus ook van belang de sloop en afbraakwerken beschrijven. Kan er gezien worden naar Circulair bouwen? Recycle?</i>
M074.87	Team MER	9.4.5.4, p. 148 In het geval zich als gevolg van het project aanzienlijke negatieve effecten zouden voordoen, zullen milderende maatregelen worden voorgesteld. --> <i>zie eerdere opmerking hierover</i>
M074.88	Team MER	9.4.7.3.2, p. 156 Voor de exploitatiefase, is het momenteel moeilijk in te schatten welke wijzigingen aan de verschillende effectgroepen te verwachten zijn. --> <i>extra redenen om vooraleer aan stap 2 van het MER wordt begonnen, de methodiek wordt uitgeschreven en inhoudelijk teruggekoppeld met team Mer (als nodig kan dit dan bevestigd worden met extra richtlijnen).</i>
M074.89	Team MER	9.4.8.3.2, p. 159 Momenteel kan er nog niet met zekerheid gesteld worden welke aanpassingen noodzakelijk zullen zijn aan de milieueffectbeoordeling van dit alternatief. --> <i>zie eerdere opmerking</i>
M074.90	Team MER	9.4.8.4, p. 159 In het geval zich als gevolg van het project aanzienlijke negatieve effecten zouden voordoen, zullen milderende maatregelen worden voorgesteld. Ook voor minder uitgesproken negatieve effecten kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden. --> <i>zie eerdere opmerking</i>
M074.91	Team MER	9.4.9.2, p. 160 In het geval er plannen zijn om het ruimtegebruik op korte of langere termijn te wijzigen, wordt dit eveneens besproken. --> <i>bedoel je hiermee de wijzigingen die verwacht worden en deel kunnen uitmaken van ref 2030? of andere door OS?</i>
M074.92	Team MER	9.4.9.4, p.161 Mogelijke milderende maatregelen zijn onder meer (niet beperkend bedoeld) --> <i>eerste discipline die hier een voorstel doet. het lijkt me eerder relevant dat dit eerst gedaan wordt na stap 1.</i>
M074.93	Team MER	9.4.10.2.1, p. 163 In het geval er plannen zijn om het ruimtegebruik op korte of langere termijn te wijzigen, wordt dit eveneens besproken. --> <i>zie eerdere opmerking bij disc mens-ruimte</i>
M074.94	Team MER	9.4.10.3.1, p. 163 Sox - Lucht = geen relevante stressor --> <i>eventueel herbekijken</i>
M074.95	Team MER	9.4.10.3.1, p. 163 Geur = relevante stressor --> <i>moet dit niet "nee" zijn (dus geen relevante stressor)</i>
M074.96	Team MER	Bijlage 7, p. 204 (D) Duur van de geluidsimpact (= maat voor de beleving) --> <i>blijft onduidelijk hoe de tijdsduur van de werken hier een invloed zal hebben. geluid van machines is altijd snel omkeerbaar</i>
M074.97	Team MER	Bijlage 7, p. 218 Effecten tijdens de aanlegfase (rustverstoring, stofhinder, trillingen, blootstelling aan verkeersemisssies) worden op een kwalitatieve manier beschreven. --> <i>kwalitatief zal waarschijnlijk niet voldoende zijn.</i>
M074.98	Team MER	Bijlage 7, p. 219 Immissie na = 80%-100% GAW --> <i>welke GAW's zullen gebruikt worden?</i>
M074.99	Team MER	Bijlage 7, p. 219 Bovenstaande beoordeling wordt toegepast per ruimtelijke eenheid en per gevoelige bestemming. Als ruimtelijke eenheid wordt in eerste instantie uitgegaan van de statistische sector. Indien noodzakelijk kan dit verrijnd worden naar kleinere zones, of tot op straatniveau. --> <i>Dit zal quasi zeker nodig zijn voor een aantal woonstraten die nu pal naast een nieuwe weg of sluis komen te liggen.</i>
M074.100	Team MER	Bijlage 7, p. 220 Voor geluid zal er getoetst worden aan de VLAREM milieukwaliteitsnormen (in geval van LA95) of aan de WHO richtwaarden van 1999 (in geval van LAeq). --> <i>WHO guidelines voor geluid wegverkeer en spoorverkeer van 2018 (Lden en Lnigt)?</i>
M074.101	Team MER	Bijlage 7, p. 218 hoofdstuk mens-gezondheid --> <i>een synthetiserende analyse naar de psychosomatische impact ontbreekt nog. zoals in inleiding gesteld is gezondheid een complex gegeven, dus moet ook de samenwerking van diverse hinder/gezondheidsfactoren samen op een welbepaalde populatie geanalyseerd worden (maw kijken of de aparte kleinere druppels toch niet de emmer doen overlopen). zal alvast de leefbaarheid mee bepalen. --> ik ontbreek ook nog een methodiek om maatregelen uit te werken en 'door te rekenen' naar effectiviteit of minstens het triggerpunt wanneer ze noodzakelijk worden.</i>
S001	Anoniem	Er zijn géén winkels in Zeebrugge - geen beenhouwerij - slechts 1 bakkerij met beperkt assortiment/vroeg uitverkocht - géén deftige supermarkt Voor ouderen - zonder auto - niet eenvoudig om aan boodschappen te geraken. Graag méér winkels in Zeebrugge!
S002	Anoniem	<i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Wat met de bewoners westzijde Evendijkooost. 1-20 Huisnr. Zij zijn tot op heden nergens gehoord. Bij de bouw NX. De alternatieve weg uit de tunnel passeert op 1m van het eigendom. Naar het rondpunt, truckers voor achterhaven. <i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Nergens vind ik iets over bescherming voor verzakking - schade huizen. Westzijde Evendijkooost. Iedereen wil meegenomen worden in risicogebied/onteigening gezien de ondergrond. <i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Nergens zijn er onderzoeken naar de ondergrond ter hoogte van de Evendijk Oost-Isabellalaan. Nergens zie ik voor de huizen aangesloten op de Isabellavaart voor de afwatering van de huizen een vermelding. <i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Toegankelijkheid. RUST <i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Iedereen in gebied Visartsluis werd ingelicht. Iedereen in gebied NX wordt buitengesloten. Toch zijn het zij/bewoners Evendijk Oost (Venetiëstraat) die dag en en nacht vrachtovervoer naar de achterhaven vismijn zullen moeten trotseren. Vrachtovervoer dat uit de tunnel via de rijweg terugkeert naar het rondpunt voor achterhaven.
S003	Oostkustpolder	De locatie voor de bouw van de nieuwe zeesluis werd bepaald op de site van de huidige Visartsluis. Dit heeft geen invloed op de afwatering van het Leopold- en het Schipdonkanaal en bijgevolg ook niet op de waterhuishouding binnen het ambtsgebied van de Oostkustpolder. Er wordt geadviseerd om de keuze voor de zeevarende sluis zeker in overweging te nemen. Hierdoor zou de instroom zeewater, dat van nature zout is, beperkt blijven. Met het oog op het veranderende klimaat en de stijgende verzilting in poldergebieden is de instroom van nog meer zout water naar het hinterland te vermijden.

Adviesnr	Instantie	Reacties en adviezen
S004	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk.:</i> Een voorstel: schuif de nieuwe dok op naar de kant watertoren. Dan blijven Maxinne Themiek(?), Jan van Damme, Wertje en Gardec (?) bespaard. En ook de jobs van die mensen. Onteigen meer woningen aan die kant van de watertoren want het zal niet meer leefbaar zijn in die zone. Alles zal wegzakken, de grond is instabiel en slecht. Wat zal nog overschieten van onze huizen?</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Er wordt nu al jaren over gebabbeld. Maak nu eens eindelijk een tekening hoe het er echt uit zal zien. Er is nu weer wachten. Als we weg moeten worden alsmäär ouder en zullen als we moeten verhuizen altijd maar moeilijker vinden.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Als die werken starten kunnen we nog in onze straten? Kunnen we nog in onze garages? Kunnen we nog bij de tram? Kan onze auto nog voor de deur staan?</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Wat meer groen maar dan zonder zwerfvuil en een halve meter gras en onkruid voor de deur. Het ligt vol met blikken en papier.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Doe er eens aan voort. Altijd maar die maanden wachten</p>
S005	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> De Visartsite is helaas een teleurstellende keuze geweest. Vooral voor de bewoners van deze stationswijk, maar met begrip voor dringendheid van nieuwe sluis begrip(?) --> ander alternatief: de oostelijke woonblokken van de stationswijk mee onteigenen of eventueel de volledige wijk. Dit kan nuttig zijn om dan ook ineens een grotere sluis (voor 100 jaar - minister Lydia Peeters!) te bouwen, daar ook de schepen groter worden.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> --> Bij volledige wijkonteigening is de aanleg van de tunnel voor de NX ook makkelijker en rechtstreeks aan te sluiten met de Zeebruggelaan voor Voorhaven alsook met Isabellalaan voor achterhaven. De Visartsite kan dienst doen als bufferzone tussen nieuwe sluis en woonzone Dorp.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Het is niet echt duidelijk wat men zal doen om het inderdaad leefbaar te houden zowel tijdens als na de werken. Kan men in de maatregelen niet voorzien om mensen die dit wensen te laten "inkopen", want met zal niet echt meer "leven" maar proberen te overleven. Men kan maatregelen toepassen maar ik betwijfel of deze het behoud van de huidige wijk kunnen verzekeren of evenaren.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Ik hoop dat er rekening wordt gehouden met de emotionele en psychische gevolgen die deze werken van 8 à 10 jaar kunnen hebben op de bewoners. We zijn mensen die je zomaar niet ongeschonden jaren in en naast een werf kunt laten leven. Hoe zal er omgegaan worden met bv. bewoners die sterven of genoodzaakt naar tehuis moeten maar hun eigendom niet meer verkocht krijgen als ook de eigenlijk immowaarde van voor de plannen niet meer zullen verkrijgen??!! Schade aan de huizen zal er ongetwijfeld zijn en een vergoeding herstelt niet de stabiliteit.</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Ik ben hier destijds komen wonen in een rustige residentiële wijk. Sinds mijn geboorte woon ik te Zeebrugge, het heeft mij opgevoed, maar dit alles zal nu teniet gedaan worden. Alle begrip voor uitbreiding van de haven, maar dit mag niet ten koste gaan van "het leven" van bewoners. Een leuke aangename buurt is uiterst belangrijk, met burens waar je op kunt rekenen, zowel oud als jong.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Qua emotionele en psychische gevolgen vind ik dat men beter veel eerlijker - directer zou moeten zijn naar bewoners. En hen niet jaren in stress, onzekerheid enz.... gijzelen in een situatie waarvoor ze niet hebben gekozen. Uit ervaring (heb ooit in de Heiststraat 235 gewoond) weet ik dat er zowel tijdens als na de werken overlast zal zijn. En onze wijk zal dichterbij de nieuwe sluis liggen dan de Van Dammesluis. OPLOSSING: volledige wijk onteigenen: --> Visart behouden als buffer --> Nieuwe grotere sluis waar nu de wijk is --> geen extra budget nodig voor maatregelen om leefbaarheid --> gemakkelijkere verwezenlijking van NX --> Visserskruis kan blijven --> Jachthaven ingang moet ook niet verplaatst worden --> eenvoudiger lokale verbindingstraject van strandwijk naar dorps</p>
S006	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Begrijp niets van de plannen.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> houden geen rekening met de buurt en zijn inwoners</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> Ja. De onteigeningen. Mijn leeftijd is 65+ en mijn huis staat te koop omdat ik kleiner wil gaan wonen maar door de toekomstige werken wordt het moeilijk om kopers te vinden door de hinder die we zeker krijgen. Onteigen kustlaan + Azorenstraat en verhuur ...(?)</p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> <i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i></p>
S007	Anoniem	<p><i>Zijn er volgens jou op de Visartlocatie nog andere redelijke uitvoeringsalternatieven mogelijk? Beschrijf je voorstel(len) zo concreet mogelijk:</i> Ben niet akkoord met keuze Visartlocatie oa wegens slechte nautische keuze en het onleefbaar maken van gemeenschap.</p> <p><i>Zijn de voorgestelde flankerende maatregelen voor jou voldoende? Of heb jij nog concrete ideeën voor deze maatregelen?</i> Welke flankerende maatregelen? De keuze tussen een berm met onkruid en een (niet hoog genoeg) muur noem ik niet echt een flankerende maatregel.</p> <p><i>Heb je opmerkingen of suggesties over de uitvoeringswijzen van de verschillende onderzoeken? Zijn er extra aspecten die we volgens jou moeten onderzoeken?</i> <i>Volgens mij (aan de hand van uw dossier) moet alles nog onderzocht worden.</i></p> <p><i>Wat is voor jou belangrijk om in Zeebrugge aangenaam te wonen en/of te werken?</i> Dat het leefbaar is, minder verkeer. De A11 heeft voor de bewoners van de Kustlaan niet veel veranderd. Er is nog altijd veel zwaar verkeer op de Kustlaan omdat chauffeurs het vertikken om te rijden naar de A11. En vermits er geen controle is, is er ook geen verandering.</p> <p><i>Heb je nog andere opmerkingen of suggesties in het kader van de projectonderzoeksnota?</i> Laat het gezond verstand zegevieren in politieke spelletjes! Hoe kun je als politiekier/mens achter zo'n keuze staan waarbij je de mening van zoveel inwoners negeert en bovendien nog voor de slechtst mogelijke oplossing kiest? Gebruik jullie verstand en het geld van de belastingbetaler om het Verbindingsdok uit te werken.</p>
S008	Stad Brugge	Zie M069
T001	Burger	Familie van mij woont in de Stationswijk. Gaan er daar huizen verdwijnen?
T002	Burger	Ik heb vernomen dat de Meeuwenstraat een invalsweg zal worden wanneer de tunnel er ligt en dat al het lokaal verkeer door mijn straat zal worden geleid. Klopt dat? Mocht dat zo zijn, wil ik dat graag zo snel mogelijk weten om te verhuizen.
T003	Burger	De keuze van de Visartsite is martiem geen goede keuze. De schepen moeten n 135° draaien op deze manier. Dat is veel te moeilijk. Ik stel voor dat jullie hierover praten met een kapitein. Bovendien zal er veel geurhinder zijn van de schepen in Zeebrugge-Dorp.
T004	Burger	Ik heb net het invulformulier ingevuld via de website en wil daar graag een ontvangsbevestiging van krijgen.
T005	Burger	Zijn ouders verhuren een huis in de Rouaanstraat 22 in Zeebrugge. Zij hebben vernomen dat er onteigend zal worden in die straat. Is er al zekerheid over of er huizen in de Rouaanstraat worden onteigend?

Adviesnr	Antwoorden op de reacties en adviezen	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in PON	Mee te nemen in mobiliteits-onderzoek	Mee te nemen in milieuonderzoek	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in flankerende maatregelen (onteigenen, leefbaarheid, ...)	Mee te nemen in bouw-technische studies	Mee te nemen in verdere proces	Mee te nemen in communicatie en participatie
S004	Nieuw sluis westwaarts brengt meer onteigeningen (ruimtebeslag) met zich mee en garandeert nautisch geen goede aansluiting op doorvaartkanaal (zonder grote ingrepen). Grondmechanisch onderzoek wordt uitgevoerd duidelijke communicatie wat tegen wanneer (eerste inzicht zomer 2021) bereikbaarheid tijdens de werken wordt onderzocht meenemen in leefbaarheidsstudie onderzoek lopende. aandacht voor (communicatie van) planning	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			X
S005	In trend met M058 er zal onderzoek worden gedaan naar de impact en bijhorende noodzakelijke maatregelen voor de bouw van de sluis en de Nx (maatregelen kunnen ook minnelijke verwerving en onteigening zijn). Er is geen recht op onteigening. Deel van onderzoek maakt deel uit van het leefbaarheidsonderzoek er wordt waar mogelijk rekening gehouden met niet kwantificeerbare aspecten van leefbaarheid (subjectieve) er zal worden onderzoek gedaan naar de impact en bijhorende noodzakelijke maatregelen voor de bouw van de sluis en de Nx (maatregelen kunnen ook minnelijke verwerving en onteigening zijn). Er is geen recht op onteigening. leefbaarheidsstudievoorstellen bij onteigenen volledige wijk wat is leefbaarheid ? voorstellen bij het volledig onteigenen van de wijk	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)				X	X	X		
S006	plannen op begrijpelijk niveau -> nog opmerkingen over "begrijpen" (van infokrantje) => besproken met communicatie bureau connect wat is leefbaarheid ? maakt deel uit van het onderzoek	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
S007	Keuze locatie Visart vandaag staat vast onderzoek dient opgestart, in overleg met de betrokkenen wat is leefbaarheid ?	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
S008										
T001	onderzoeken worden opgestart. Eerste inzichten zomer 2021	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			
T002	mobiliteitsstudie moet nog worden gevoerd	Mobiliteit		X						
T003	locatie Visart huidig ligt vast. Nautisch en geluidsonderzoek opgestart	Nautische aspecten			X					
T004	zou zijn bevestigd	Participatie en communicatie								X
T005	onderzoeken worden opgestart. Eerste inzichten zomer 2021	Flankerende maatregelen (leefbaarheid)					X			