



# Complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge

## Geïntegreerd onderzoek: tussennota

VERSIE DEFINITIEF – 18 mei 2021



#### Dossiergegevens

---

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

#### Contactpersoon en correspondentieadres

---

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



## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding .....	4
2	Situering in de procedure complexe projecten.....	4
3	Tot nu toe bestudeerde redelijke alternatieven .....	5
4	Aanleiding en Beschrijving van de verkeerskundige optimalisatie van het (basis)alternatief .....	7
5	Ruimtelijke situering .....	14
6	Optimalisatie binnen het geïntegreerd onderzoek.....	34
6.1	Bouwtechnisch onderzoek .....	34
6.2	Nautische studie.....	34
6.3	Mobiliteitsonderzoek .....	34
6.4	Maatschappelijke kosten-baten onderzoek.....	34
6.5	Milieueffectenrapport.....	34
6.6	Ruimtelijk ontwerp onderzoek .....	36
6.7	Leefbaarheidsplan .....	38
7	Verder verloop van het planproces.....	38
8	Bijlage .....	39



## 1 INLEIDING

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

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

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

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

## 2 SITUERING IN DE PROCEDURE COMPLEXE PROJECTEN

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

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

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

Tijdens de formele adviesronde en de publieke inspraakperiode in de zomer van 2020 kon iedereen die dat wenste reageren op de projectonderzoeksnota. Die reacties werden verwerkt in een geactualiseerde



projectonderzoeksnota die op 10 november 2020 publiek werd gemaakt. Alle advies en reacties van de op de projectonderzoeksnota werden gebundeld in een overwegingsdocument. Al deze documenten zijn te raadplegen op de projectwebsite.

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

### 3 TOT NU TOE BESTUDEERDE REDELIJKE ALTERNATIEVEN

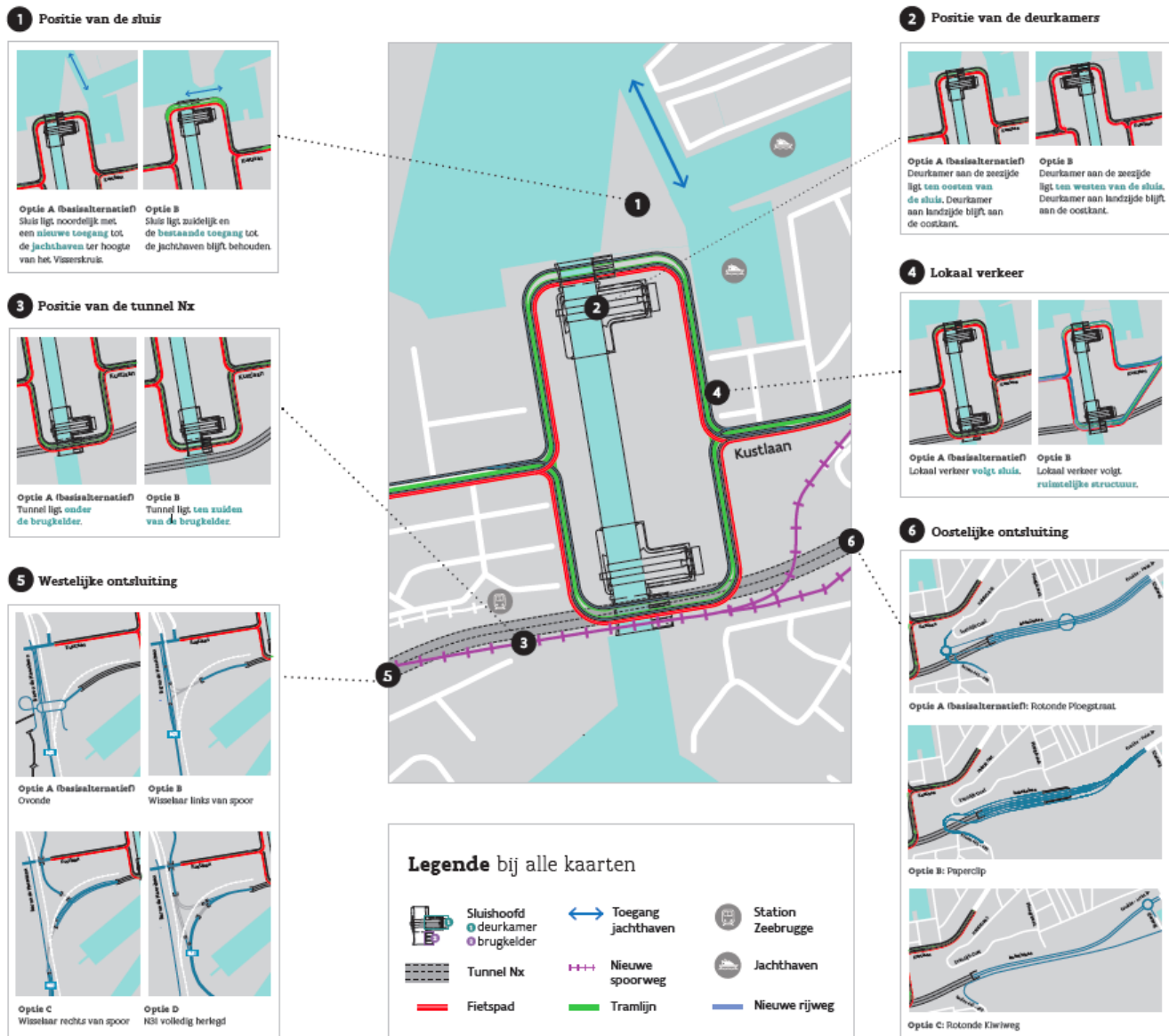
In de geactualiseerde projectonderzoeksnota wordt in hoofdstuk 3 het basisalternatief beschreven. Aanvullend worden in hoofdstuk 5 de verschillende redelijke alternatieven m.b.t. de sluis en de wegenis beschreven voor de verschillende bouwstenen:

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

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



# nieuwe sluis zeebrugge



Figuur 3.1: Overzicht redelijke alternatieven

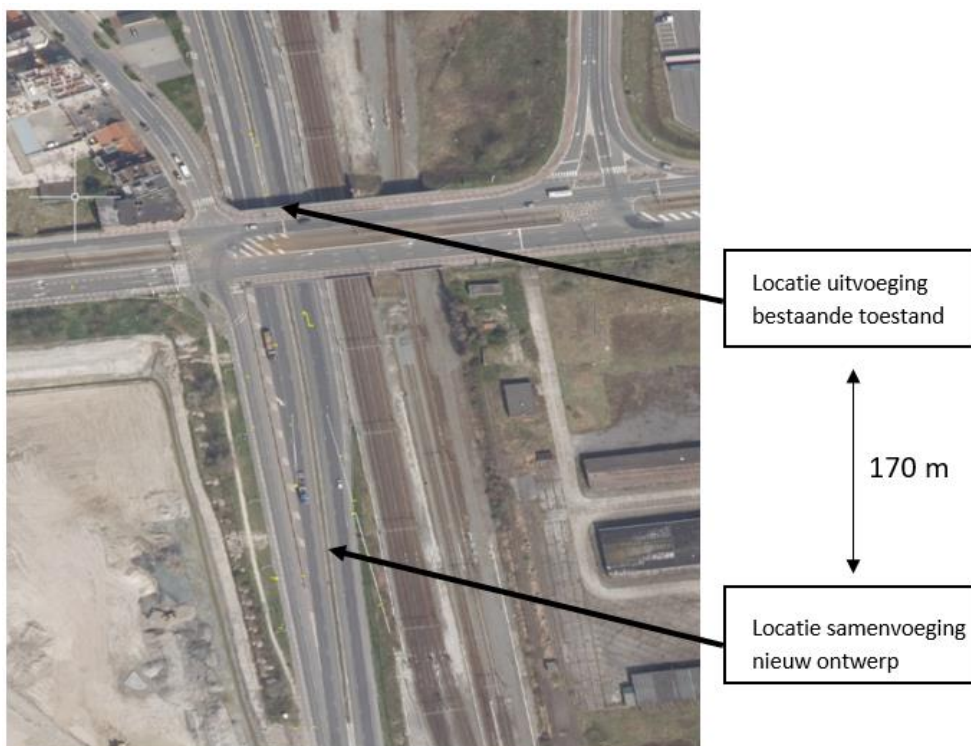
In bijlage wordt een visualisatie gegeven van de verschillende redelijke alternatieven voor de sluis, de westelijke en oostelijke ontsluiting zoals opgenomen in de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

De optimalisatie die het onderwerp vormt van voorliggende tussennota heeft betrekking op het alternatief voor de westelijke ontsluiting, zijnde de ovonde (basisalternatief). Voor een beschrijving van deze optimalisatie wordt verwezen naar onderstaand hoofdstuk 4.

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

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

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



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

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





Tabel 6.4. Turbulentie-afstanden (in m)

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

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

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

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

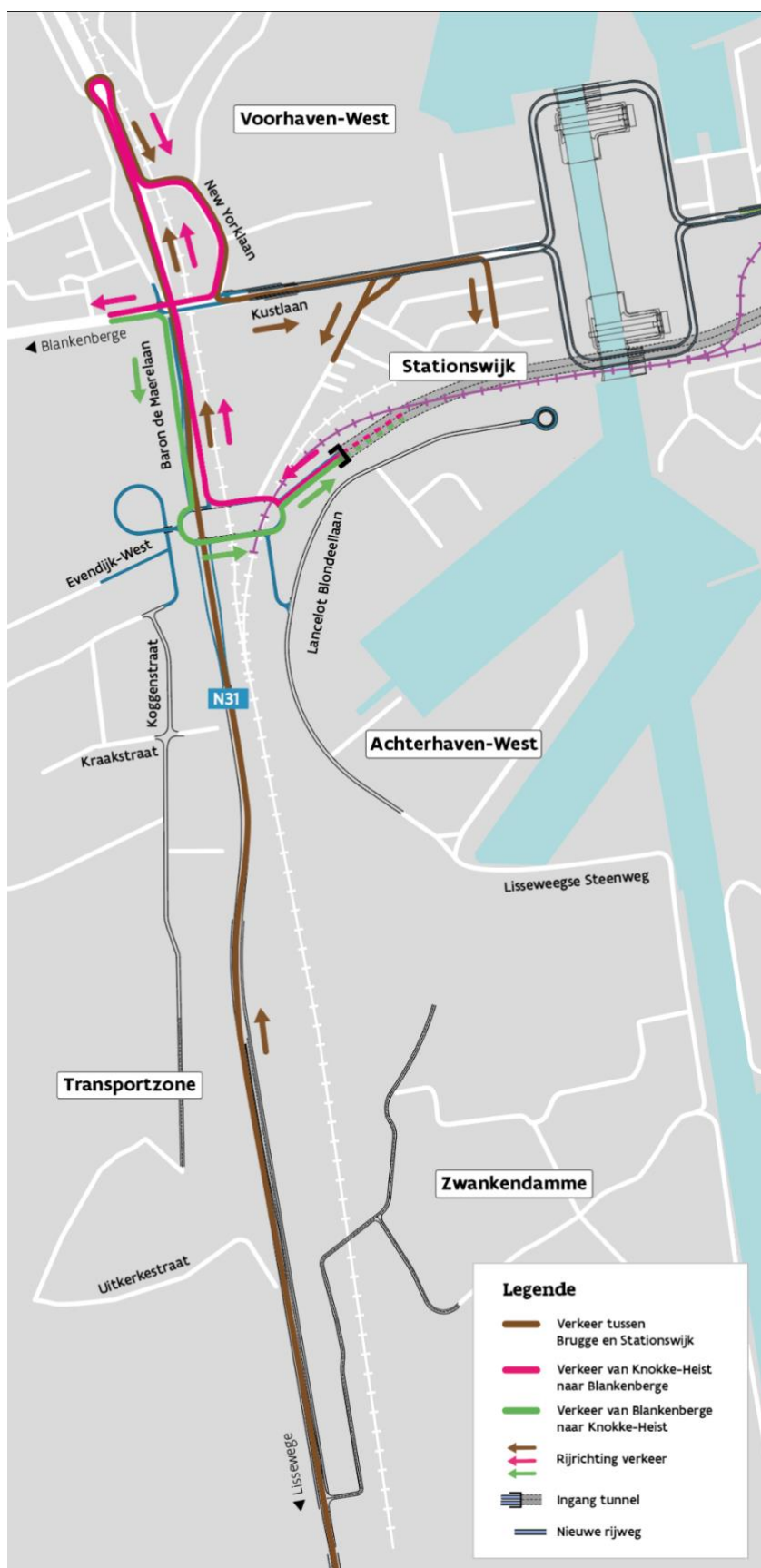
Voor 70 km/u dienen de tabelwaarden geïnterpoleerd te worden:

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

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



# nieuwe sluis zeebrugge





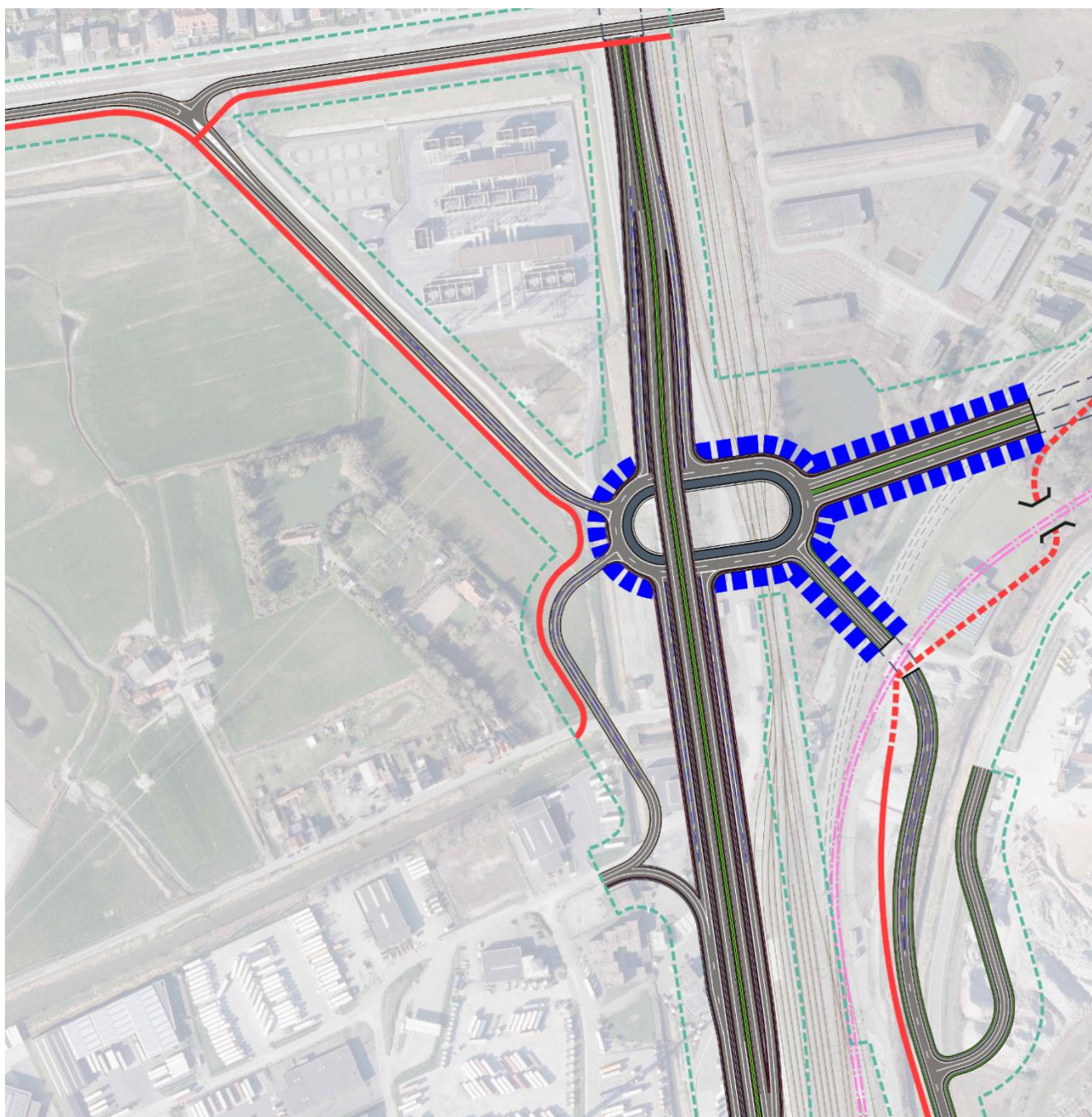
Voor het doorgaand verkeer van Knokke-Heist naar Blankenberge (Nx – N34) geeft deze beweging weinig comfort (zie bovenstaande figuur). Ook voor het doorgaand verkeer in de andere richting (van Blankenberge naar Knokke-Heist) is de beweging weinig comfortabel, zijnde de bestaande aansluiting via kruispunt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

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

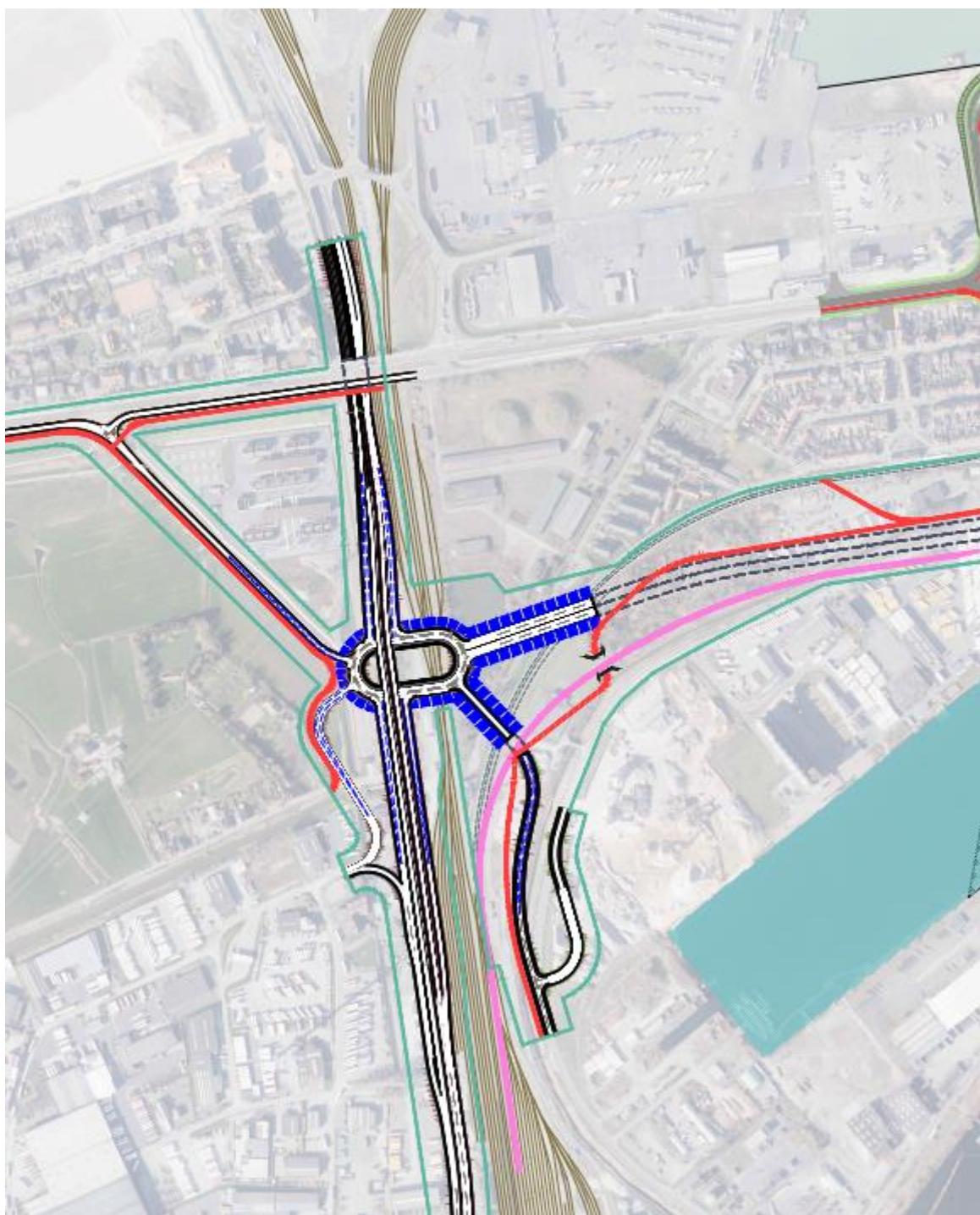
Deze verkeerskundige optimalisatie heeft een relevante ruimtelijke impact, aanvullend op het beschreven basisalternatief uit de geactualiseerde projectonderzoeksnota (ovonde op -1). Deze tak met 1 rijstrook in de beide richtingen zal rechtstreeks aantakken op de ovonde. Op de N34 zal het doorgaand verkeer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

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

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



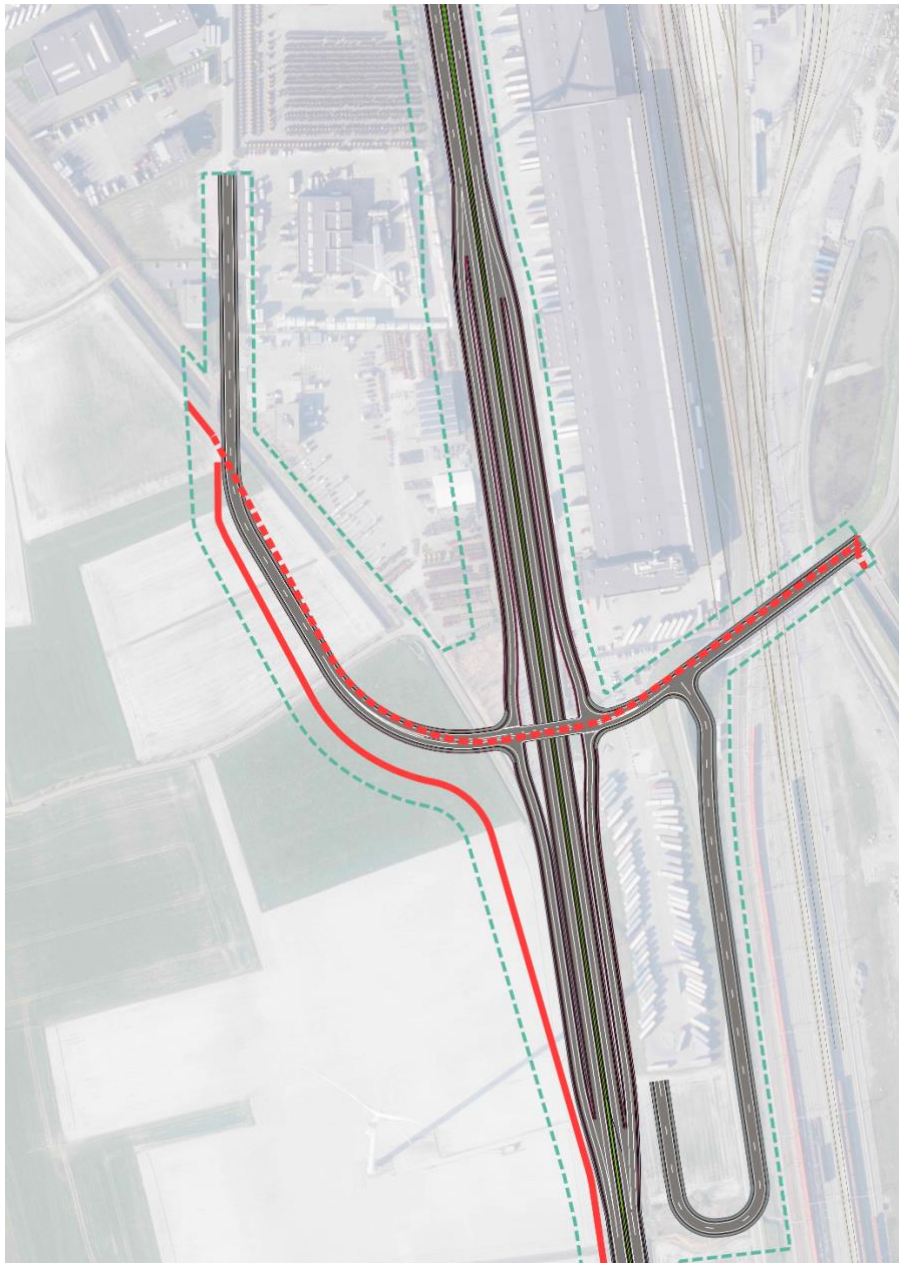




Een andere oplossingsmogelijkheid of extra ontsluiting van de Transportzone richting Brugge kan gerealiseerd worden via een Hollands complex op de N31 in Zwankendamme. Deze extra ontsluiting is op basis van de resultaten van het verkeersmodel niet noodzakelijk. De ontsluiting via een by-pass sluit ruimtelijk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



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







## 5 RUIMTELIJKE SITUERING

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

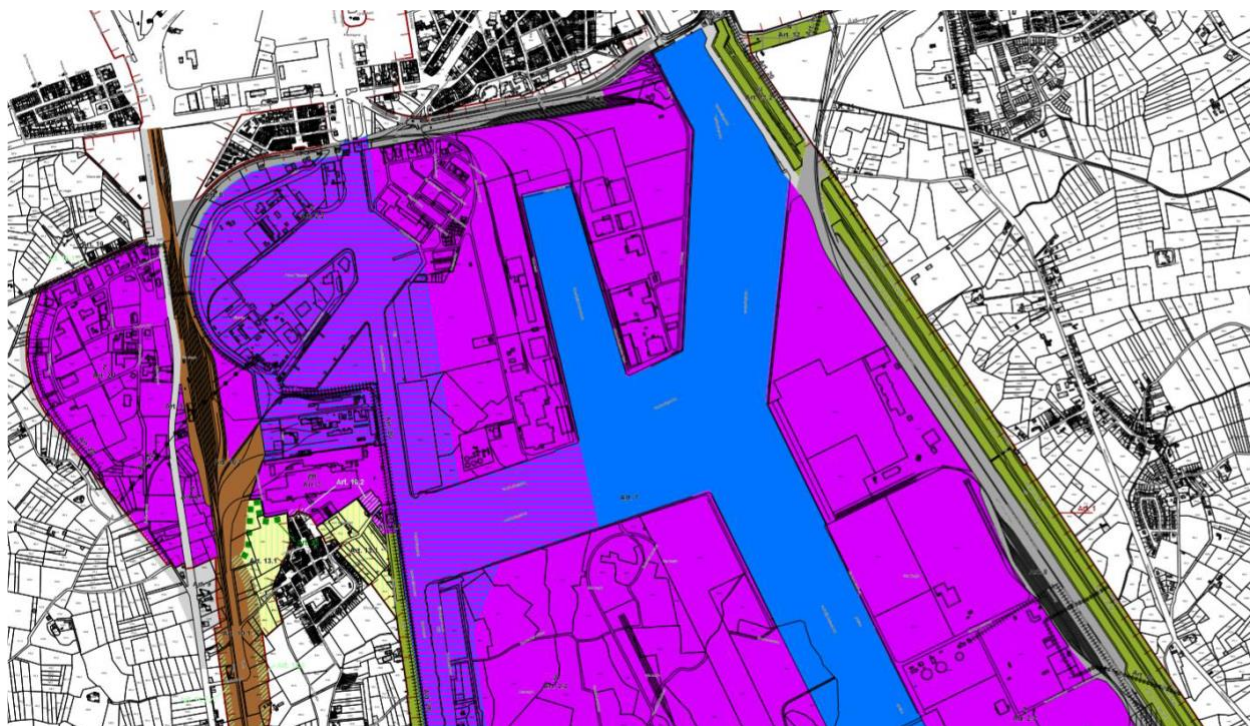
Ruimtelijke ordening
<p><b>Gewestplan</b></p> <p>De meest oostelijke zone van de Oudemaarspolder is aangeduid als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen (blauwe kleur). Deze zone gaat over in een groene strook (bufferzone) en een gele strook (agraris gebied) met een arcering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

Gewestplan



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

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



GRUP Afbakening Zeehaven Zeebrugge (noordelijk deel achterhaven Zeebrugge)

## GRUP optimalisatie hoogspanningsnetwerk Vlaanderen







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

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

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

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

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

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



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



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

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

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

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

### TRACE

-  fietssnelweg
-  recreatief fietsen
-  wandelpad
-  autoverkeer



Ontwerpfiguur



## Biodiversiteit

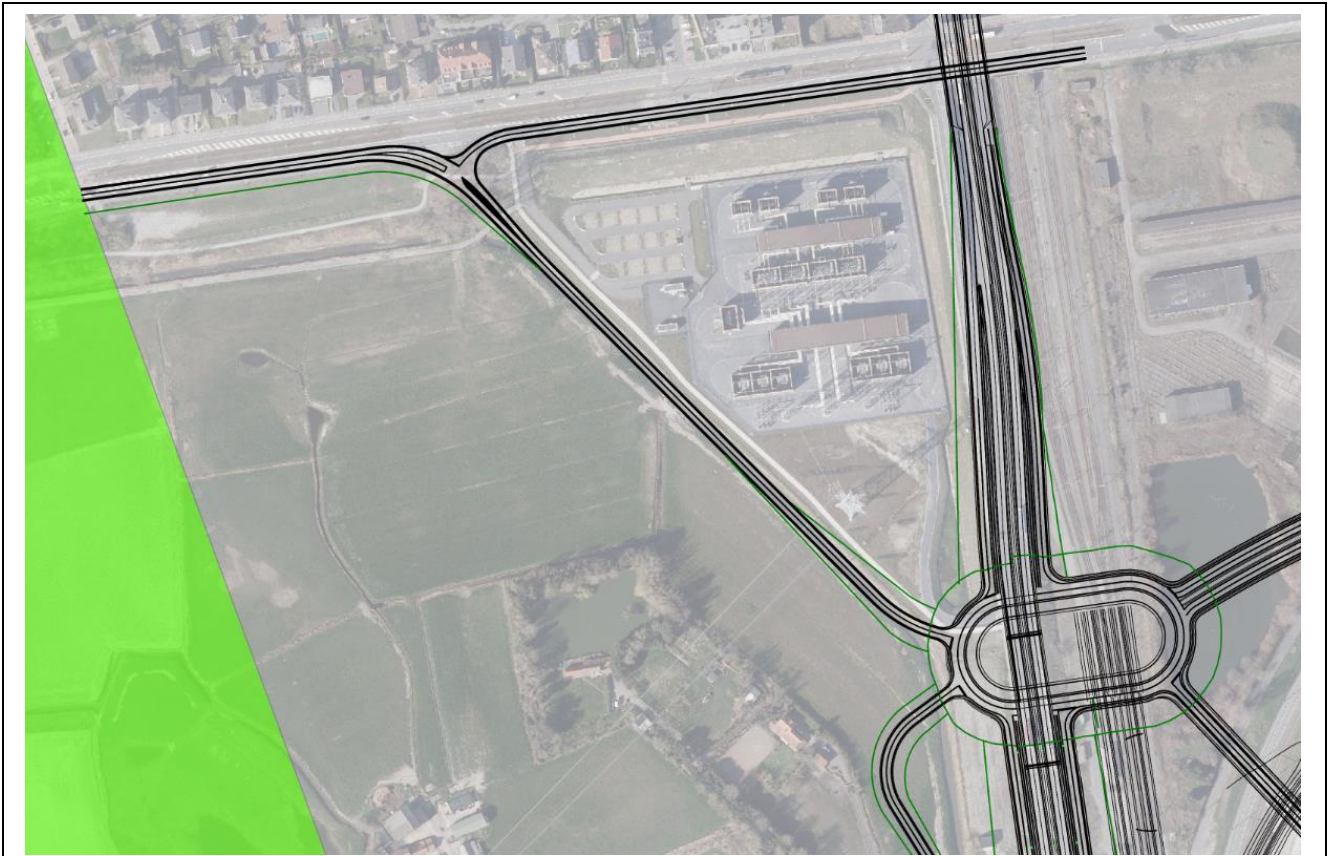
### Habitat- en Vogelrichtlijngebieden

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



Habitatrichtlijngebieden (blauw)



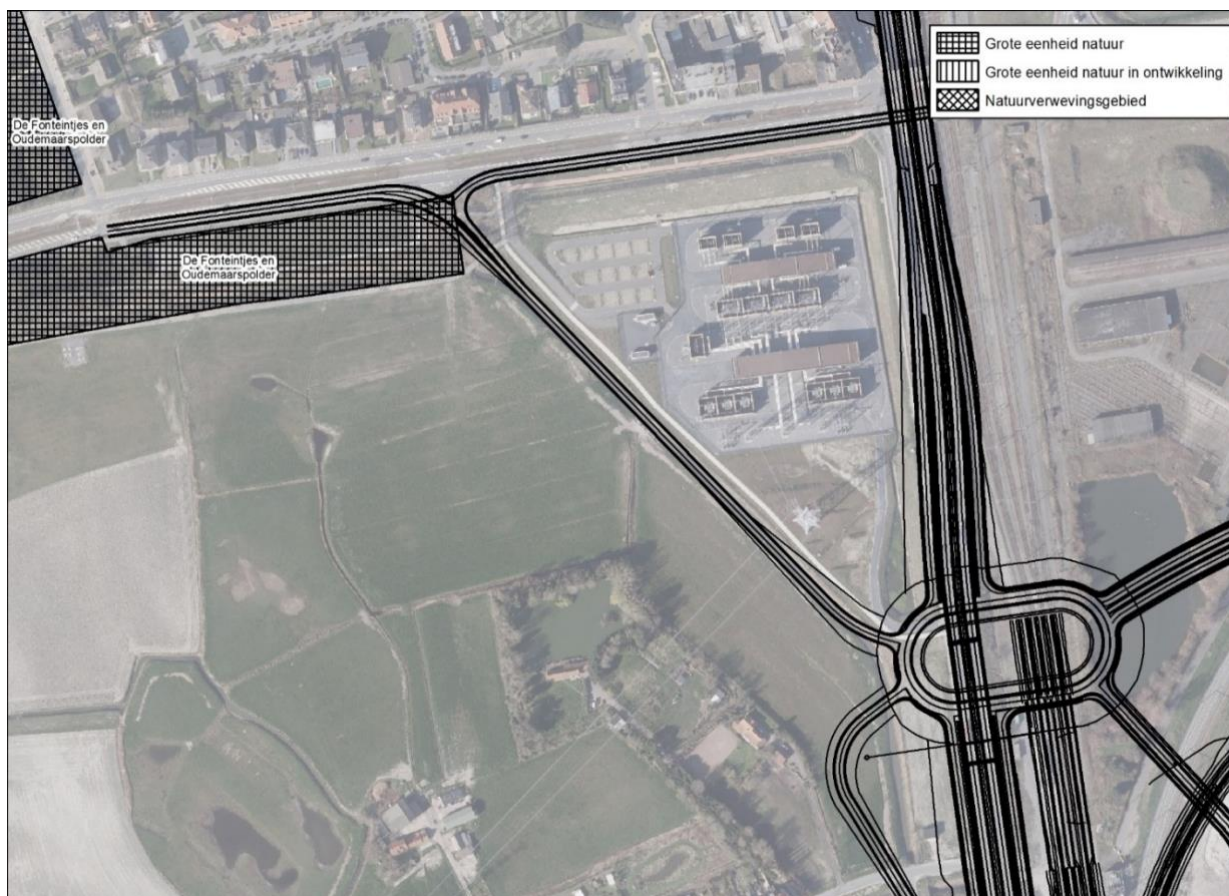


Vogelrichtlijngebieden (groen)



## Vlaams Ecologisch Netwerk

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



Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)





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

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



Verboden te wijzigen vegetaties

## Historisch permanente graslanden

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

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



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

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

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



Biologische waarderingskaart





Historisch permanente graslanden

## Bomen en bos

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

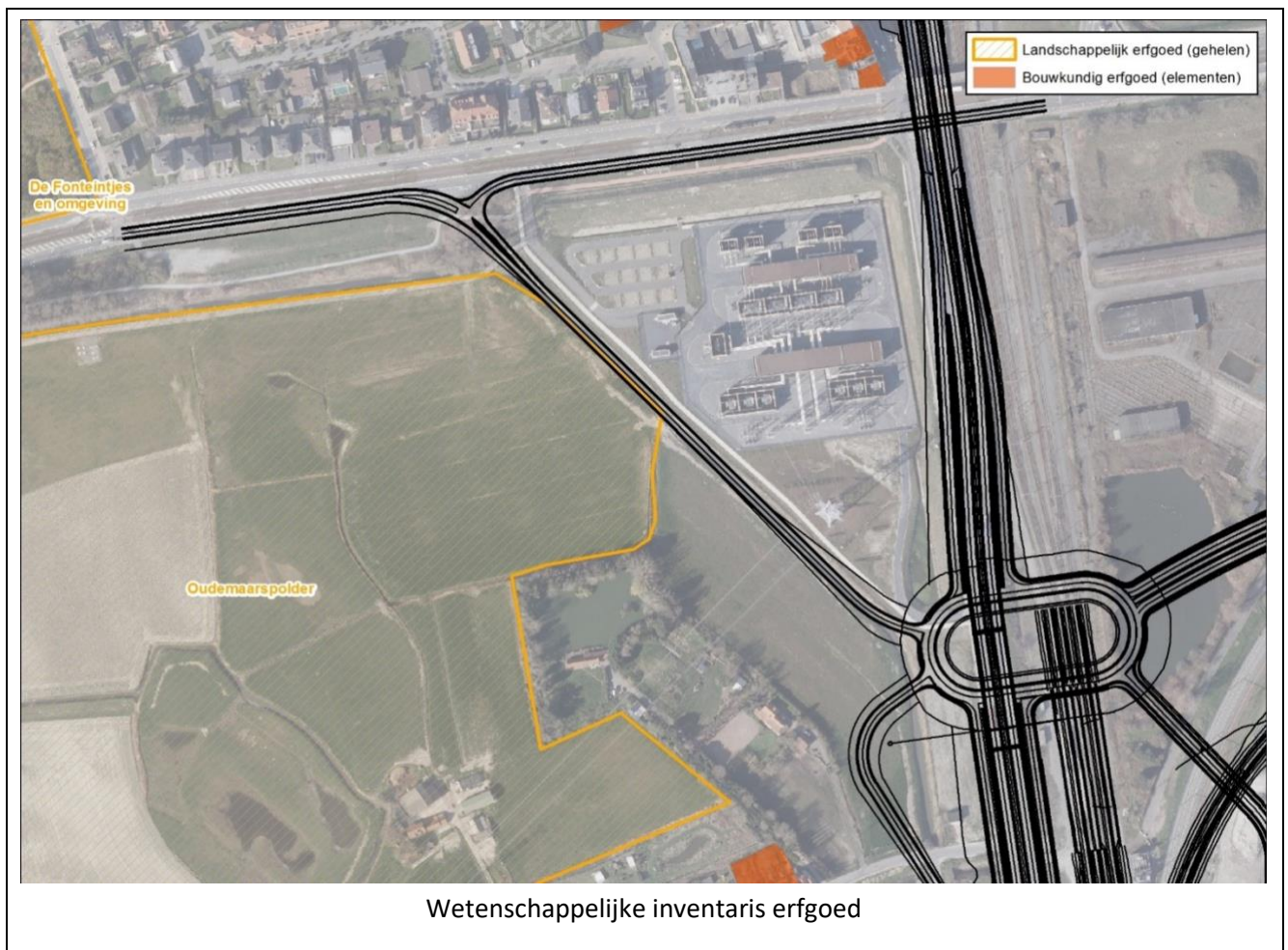
## Erfgoed

### Beschermd erfgoed

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

### Wetenschappelijke inventaris

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



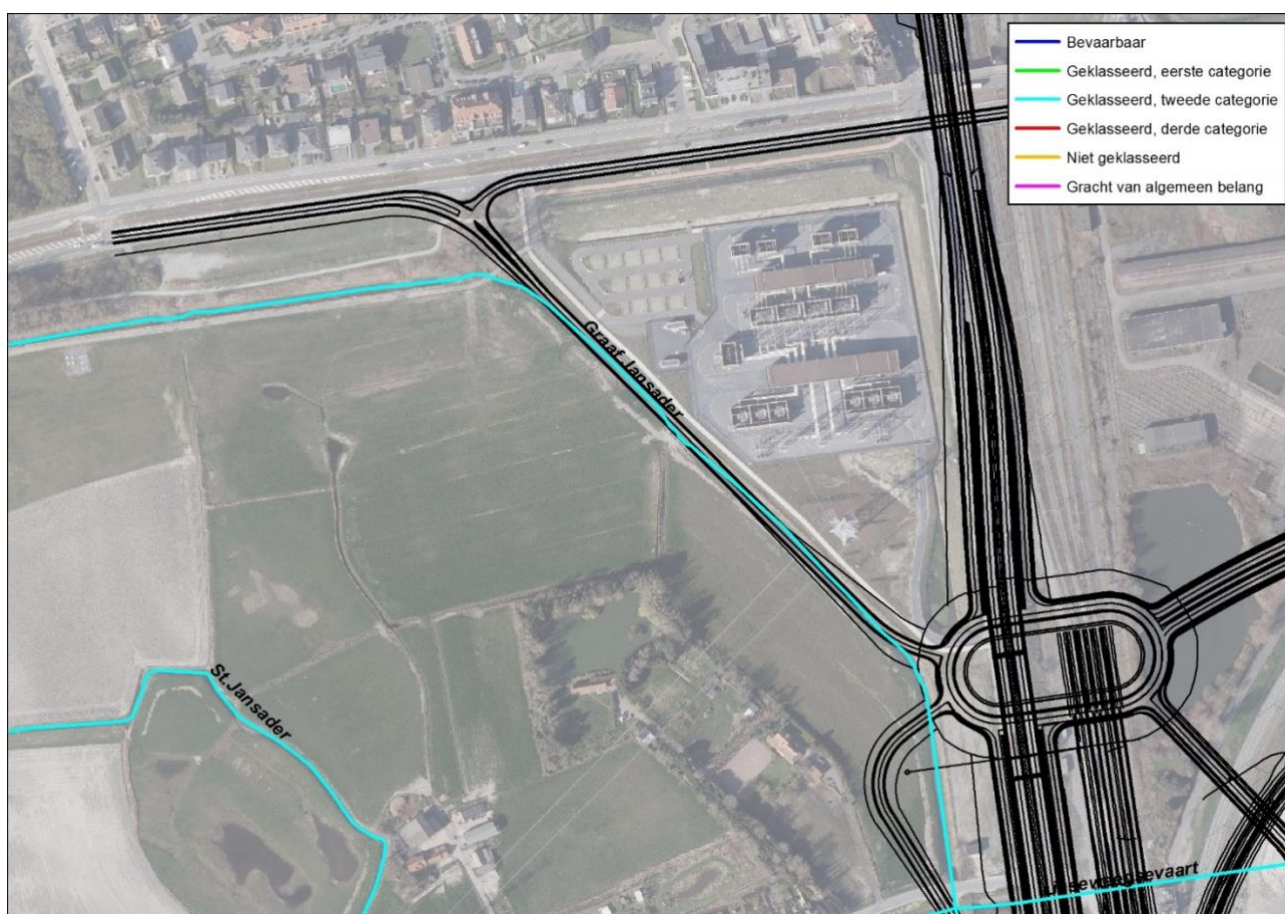




## Bodem en water

### Waterlopen

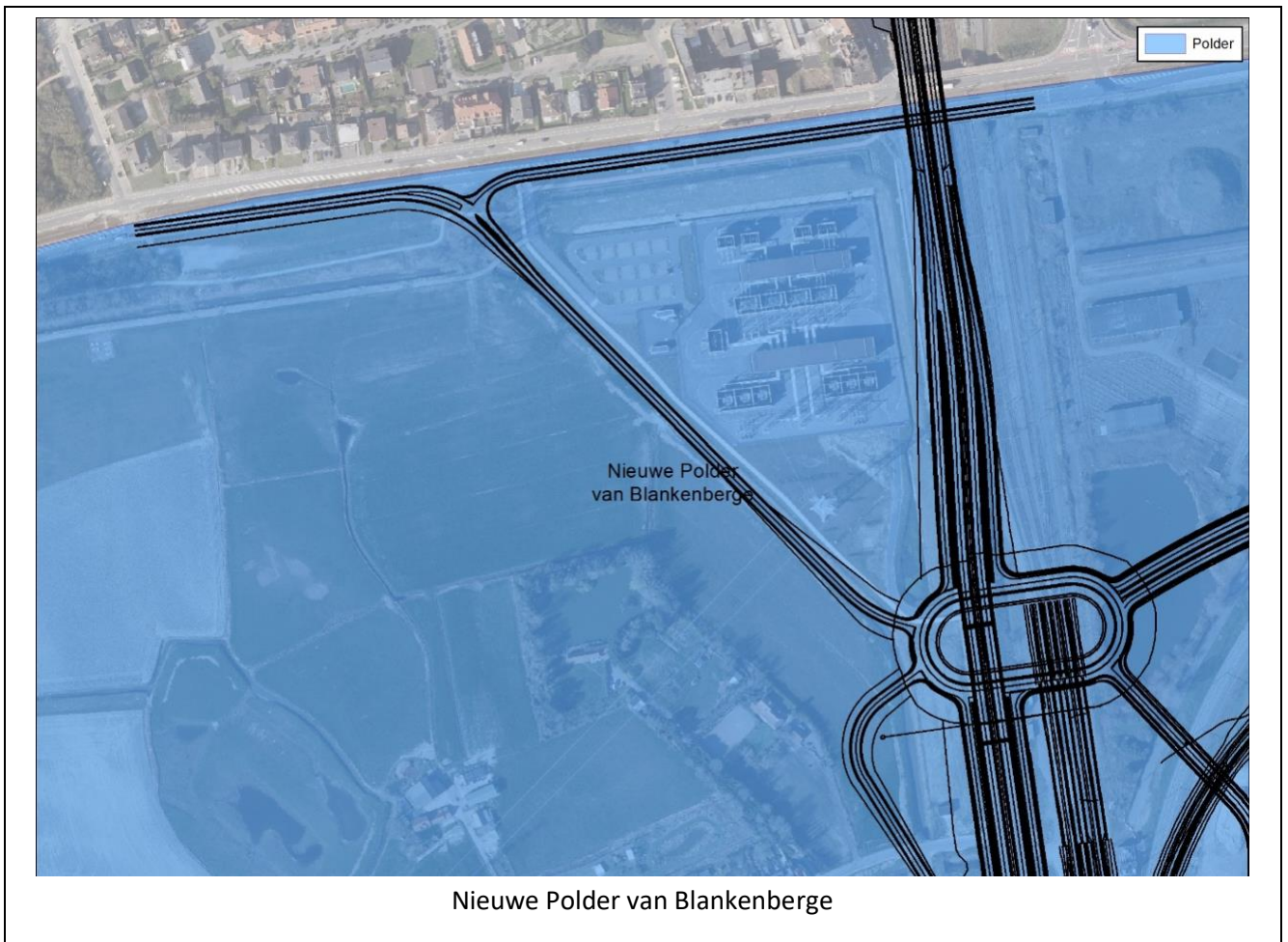
De nieuwe wegenis in de optimalisatie wordt voorzien ten westen van de Graaf Jansader. Of er aan de waterloop zelf wijzigingen zullen worden voorzien is op vandaag niet zeker en zal worden onderzocht. Indien we de loop laten liggen zal die zich tussen Stevin en weg bevinden. Ruimtelijk lijkt het interessanter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



Waterlopen

### Nieuwe Polder van Blankenberge

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





## Signaalgebieden

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

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

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

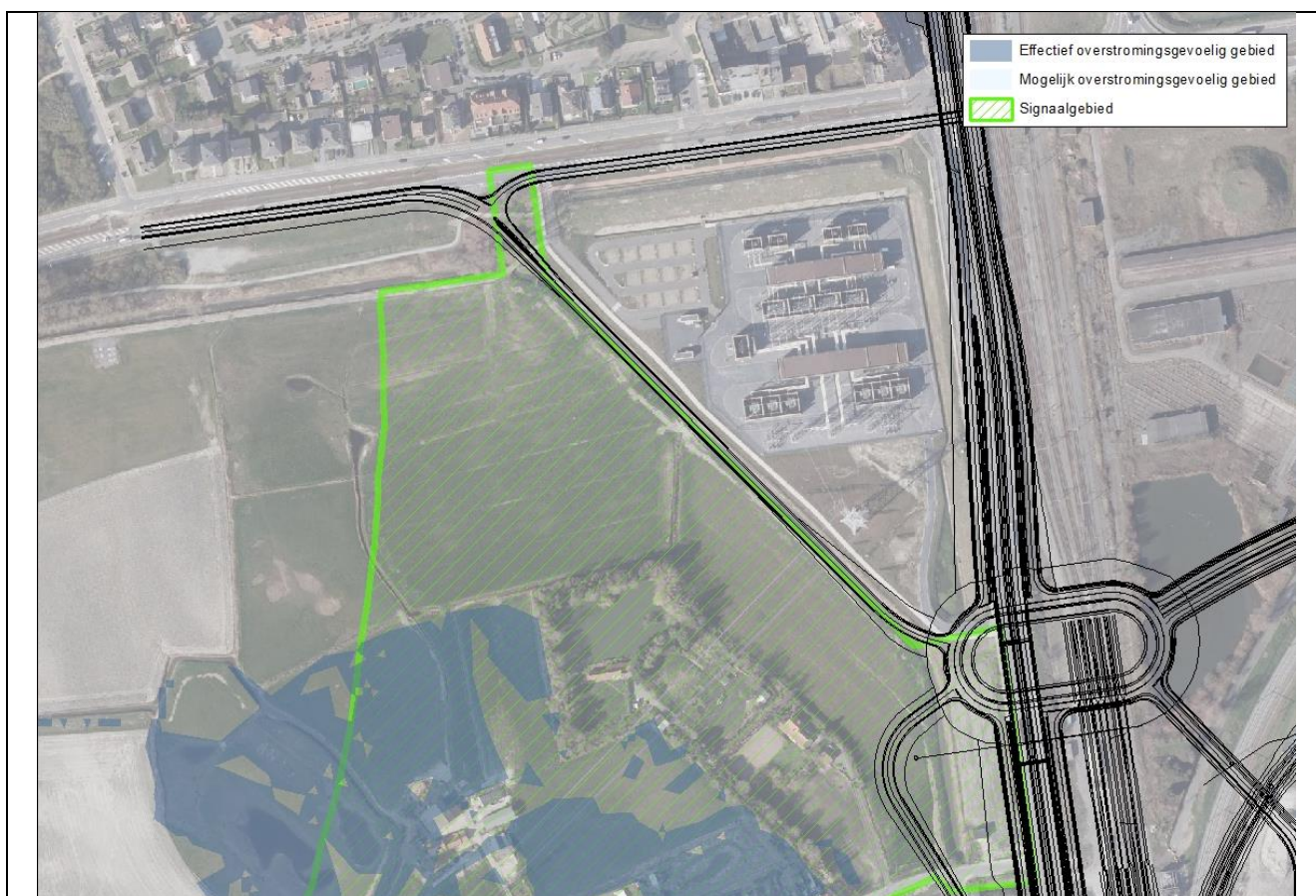
Op basis van onderstaande figuur kan er afgeleid worden dat de nieuwe wegenis voorzien is binnen de afbakening van het signaalgebied "Oudemaarspolder". Hiervoor werd een vervolgtraject opgemaakt door de Vlaamse Regering waarin volgende werd besloten:

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

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

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



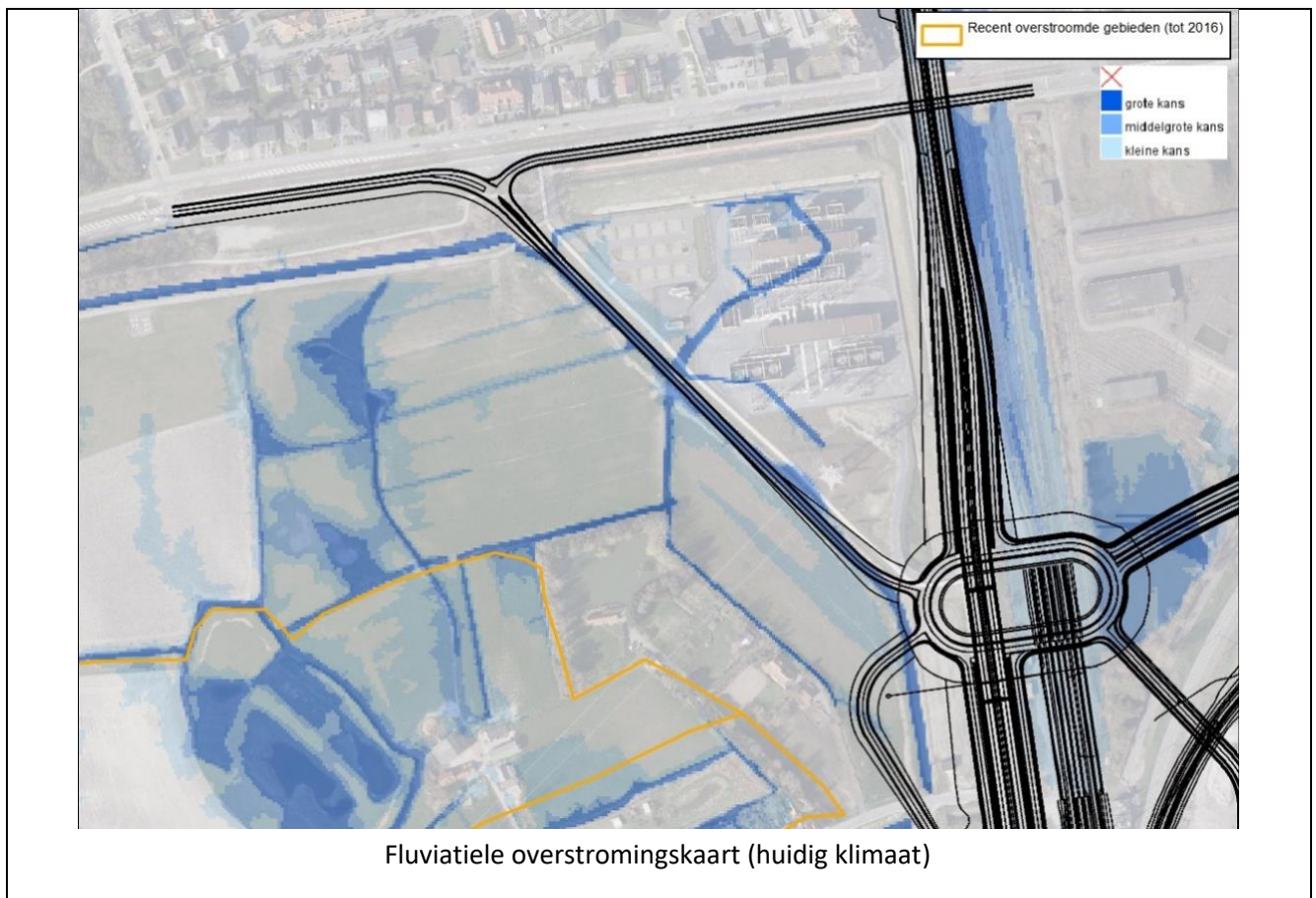


Signaalgebied en effectief/mogelijk overstromingsgevoelig gebied

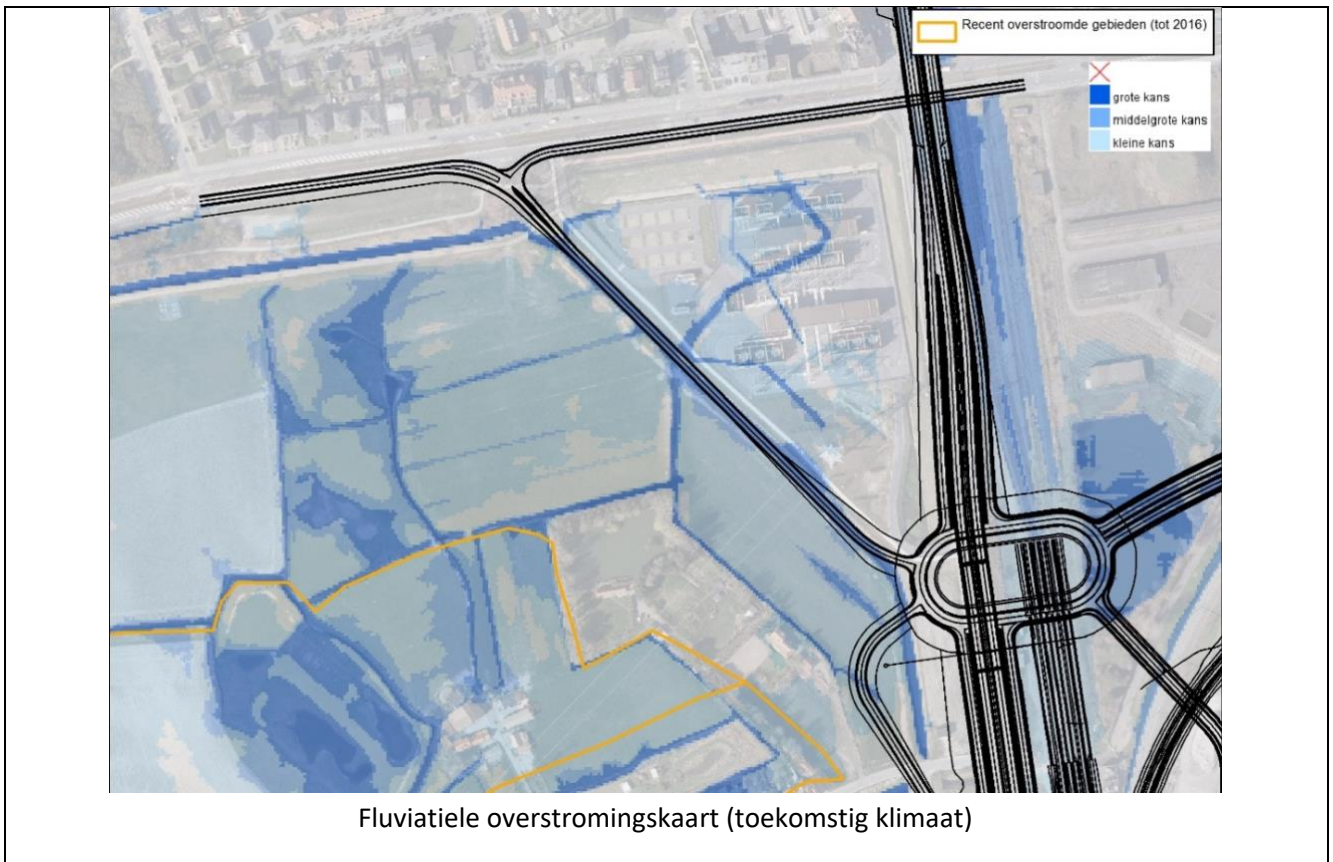
## Overstromingen

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

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





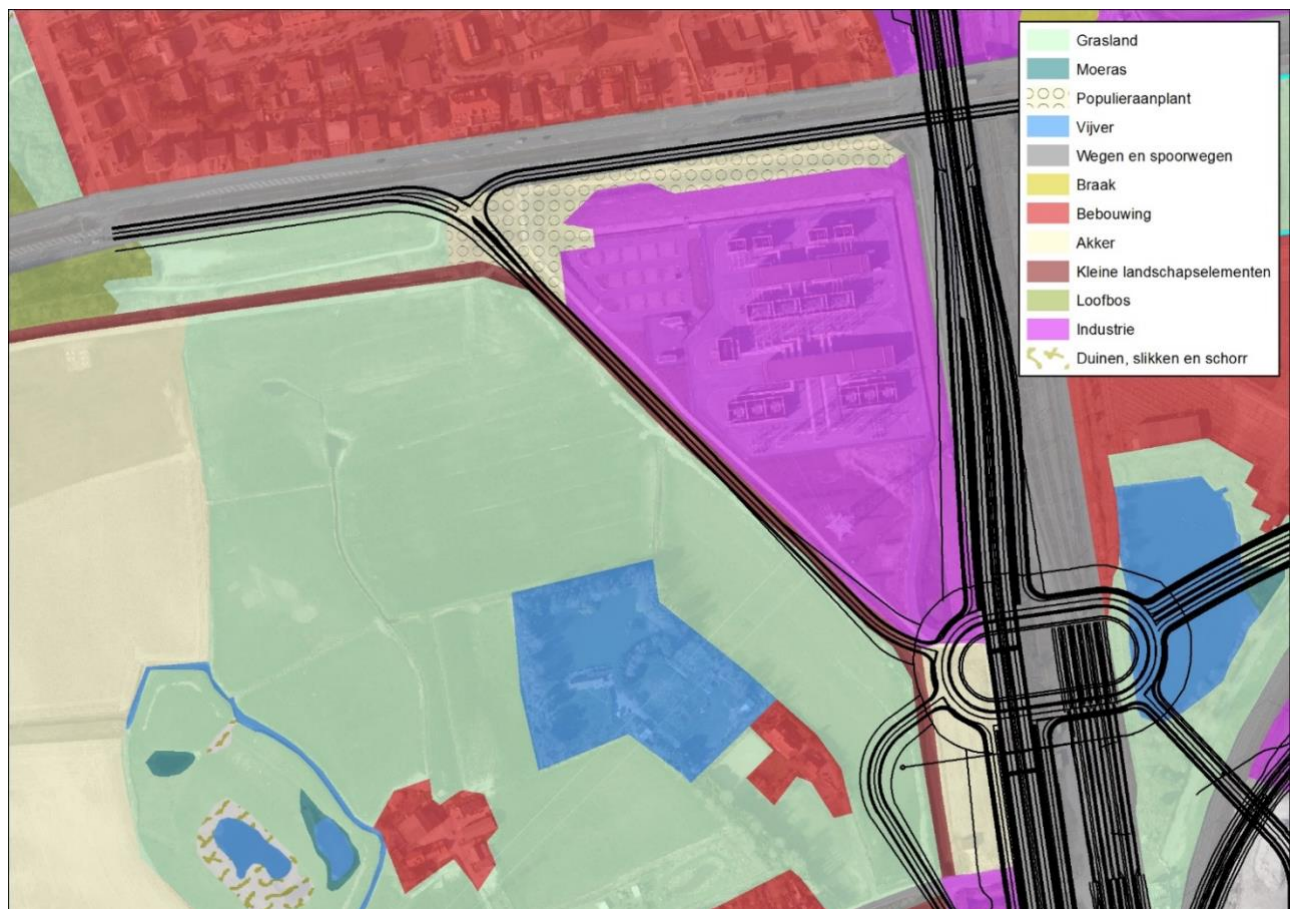




## Gebruikers

### Bewoning

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



Bodemgebruikskartaat (obv biologische waarderingskaart versie 2020)



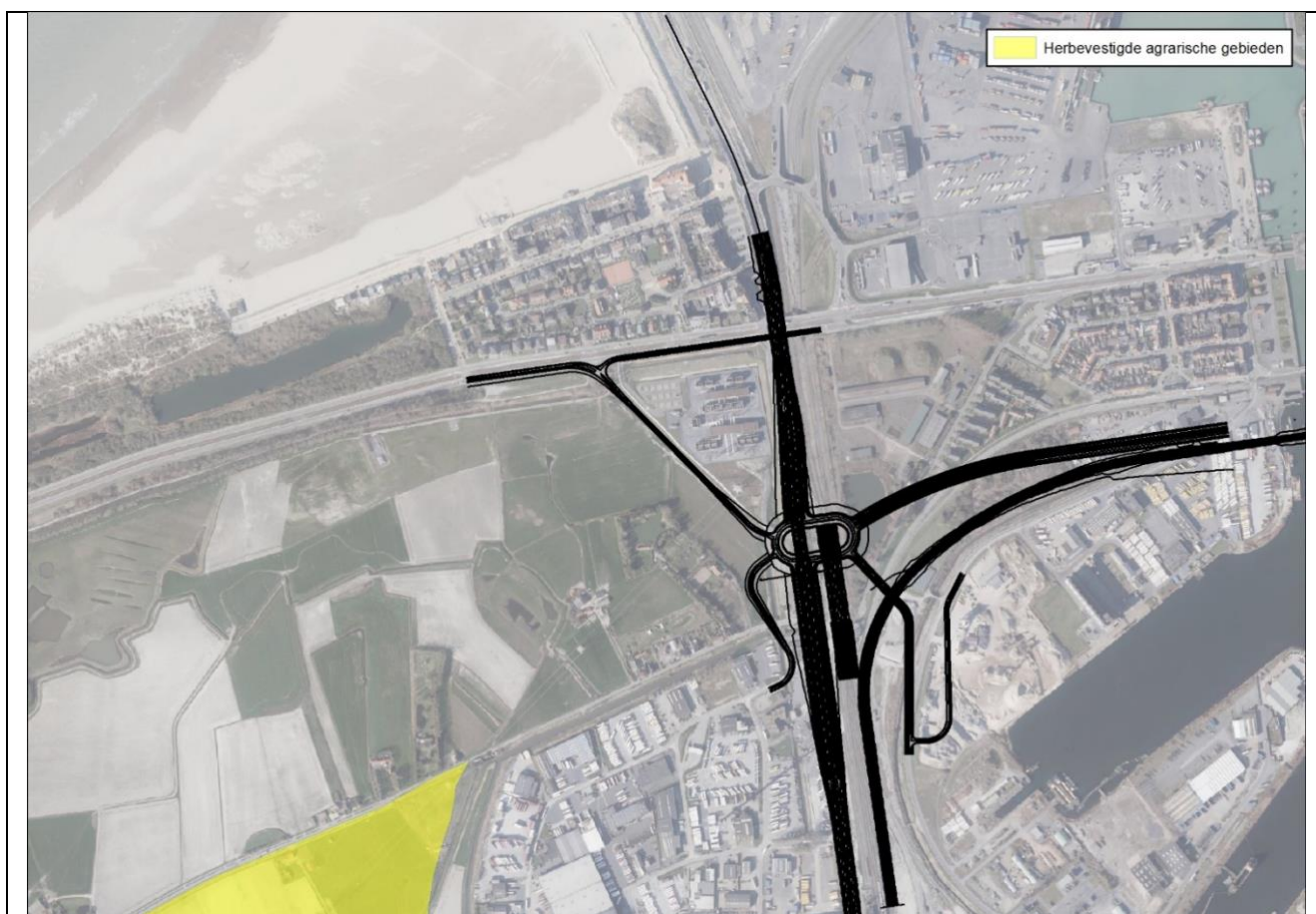
## Landbouw

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



Landbouwgebruikspcelen (2020)





Herbevestigde agrarische gebieden

## **Bedrijven**

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

## **Hoogspanning**

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

## **Fietsverbinding**

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



## 6 OPTIMALISATIE BINNEN HET GEÏNTEGREERD ONDERZOEK

### 6.1 Bouwtechnisch onderzoek

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

### 6.2 Nautische studie

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

### 6.3 Mobiliteitsonderzoek

De optimalisatie zal op een gelijkwaardige manier onderzocht worden als alle redelijke alternatieven conform het geïntegreerd onderzoek. Om dit op een gelijkwaardige manier te doen is een nieuwe doorrekening in het verkeersmodel vereist. De output van het verkeersmodel zal ook belangrijke basisinfo zijn voor de disciplines lucht en geluid en voor het MKBA. (zie verder 6.5).

### **Combinatie met andere configuraties**

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

### 6.4 Maatschappelijke kosten-baten onderzoek

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

### 6.5 Milieueffectenrapport

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

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

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



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



Discipline	Effectgroep
	Wijziging perceptieve kenmerken en belevingswaarde door inname van een deel van het poldergebied
<b>Mens – ruimtelijke aspecten</b>	Impact op het huidige ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit (landbouwgrond)  Aantasting van de belevingswaarde.  Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context.
<b>Mens – gezondheid</b>	Op basis van de resultaten van lucht en geluid zal de discipline mens ook aangevuld worden voor deze optimalisatie. Ook het aspect leefbaarheid zal hier aangevuld worden.
<b>Klimaat</b>	Een aanvulling voor de optimalisatie zal in algemene zin gebeuren.

#### 6.6 Ruimtelijk ontwerpend onderzoek

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

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

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

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

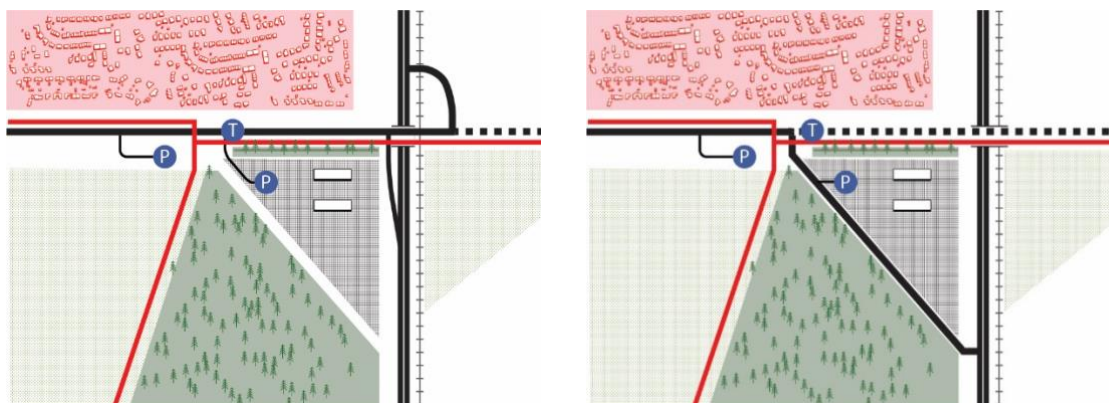
Gezien er voor deze optimalisatie een nieuw kruispunt dient te komen ter hoogte van de Kustlaan zal het niet volledig in overeenstemming zijn met de huidige plannen voor de vernieuwing van de N34. In een eventuele herziening van de plannen kan de verbinding met de toeristenparking en de fietsverbinding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





## Downgraden Kustlaan ter hoogte van Strandwijk

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



## Maximale scheiding havenverkeer en niet-haven verkeer

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

## Sturen gebruik Nx voor doorgaand verkeer

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

## Visuele buffering Stevin site naar Oudemaarspolder

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

## Fietssnelweg langs Stevin ipv door polder

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



## 6.7 Leefbaarheidsplan

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

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

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

## 7 VERDER VERLOOP VAN HET PLANPROCES

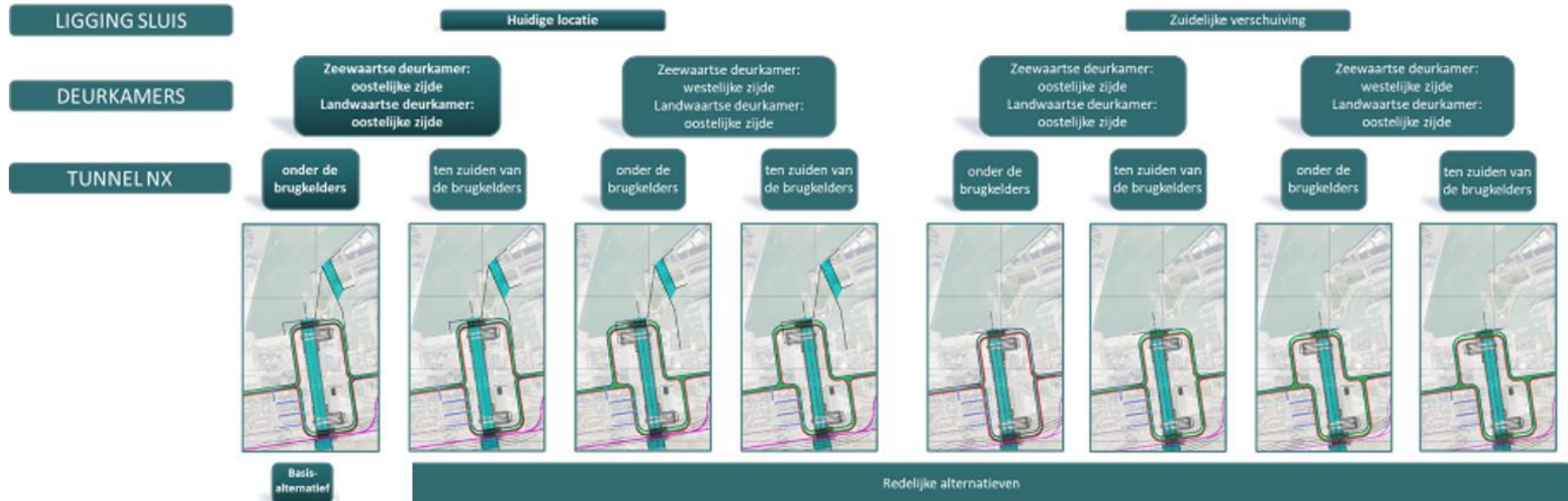
In het kader van deze tussennota worden op het vlak van inspraak dezelfde rechten toegekend als het geval was bij de projectonderzoeksnota. Dit houdt in dat de tussennota zowel voor advies zal worden voorgelegd aan de adviesinstanties als in publieksraadpleging gelegd worden voor de brede bevolking.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

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



## 8 BIJLAGE

### Redelijke alternatieven sluis



# nieuwe sluis zeebrugge

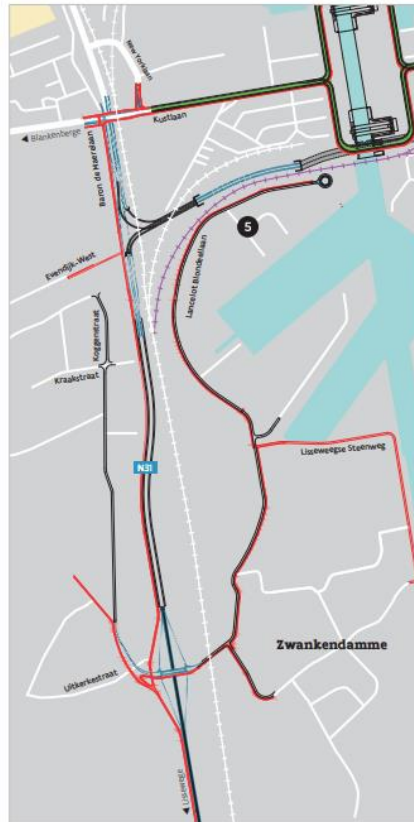


## Redelijke alternatieven westelijke ontsluiting

OVONDE (basialternatief)



WISSELAAR LINKS VAN SPOOR



WISSELAAR RECHTS VAN SPOOR



N31 VOLLEDIG HERLEGD



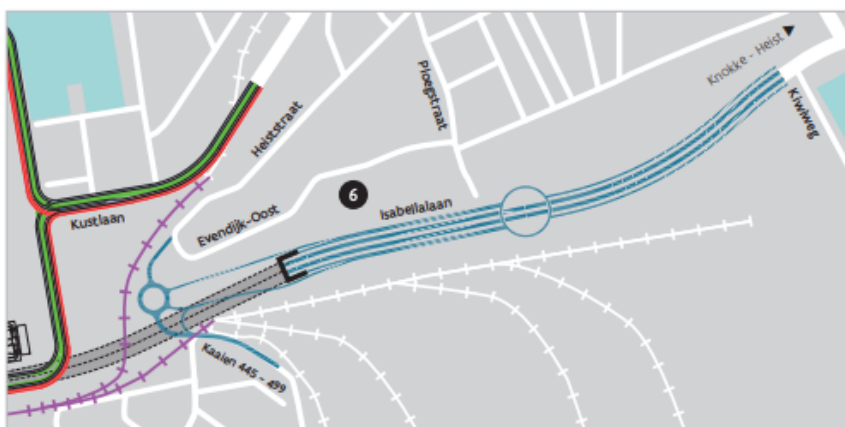


# nieuwe sluis zeebrugge

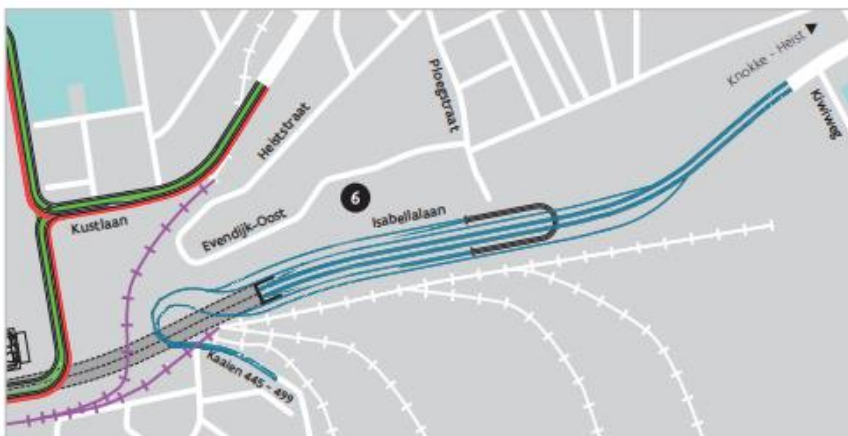


## Redelijke alternatieven oostelijke ontsluiting

**ROTONDE PLOEGSTRAAT (basialternatief)**



**PAPERCLIP**



**ROTONDE KIWIEWEG**

