

1.

# Stand van zaken

# Hefboom voor haven en regio

Met het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge maakt de Vlaamse overheid de haven in Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst. Het project heeft drie doelstellingen:

## ① NIEUWE SLUIS

De nieuwe sluis op de Visartsite zorgt voor een **tweede toegang tot de achterhaven**. Vandaag is de Pierre Vandammesluis de enige toegang voor grote schepen. Door het project Nieuwe Sluis Zeebrugge blijft de haven steeds bereikbaar voor meer en grotere schepen. Zo maken we de haven klaar voor de scheepvaart van de toekomst en **verzekeren we de groei van de haven en de werkgelegenheid**. Dat zorgt voor economische zekerheid in de regio.

## ② NIEUWE VERBINDINGSWEG NX

De aanleg van de nieuwe weg Nx in een tunnel onder de sluis **verbetert de mobiliteit in en rond Zeebrugge**. De Nx scheidt het lokaal verkeer van het doorgaand verkeer en havenverkeer, waardoor de verkeersdrukke in de kern van Zeebrugge afneemt.

## ③ LEEFBAARHEID

Het project biedt kansen om de leefbaarheid in Zeebrugge te verbeteren zodat het er **aangenaam wonen, werken en ontspannen** is.

## COMPLEX PROJECT

Het project verloopt volgens de aanpak van complexe projecten. De Vlaamse overheid zet met die aanpak in op de realisatie van projecten binnen een **aanvaardbare termijn** en met een zo **maximaal mogelijk draagvlak**.

Complexe projecten doorlopen vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Nieuwe Sluis Zeebrugge zit vandaag in de **uitwerkingsfase**.

## WAAR STAAN WE NU?

Het **voorontwerp kaderprojectbesluit** werd op 14 juli 2023 bekendgemaakt aan de Vlaamse Regering. Dat bevat onder andere het eindbeeld van het project. Daarop volgde een formele adviesronde. We hebben een tiental adviezen ontvangen die intussen zijn verwerkt. Op 26 april 2024 stelde de Vlaamse Regering het **ontwerp kaderprojectbesluit** vast. Dat ligt nu voor in een **openbaar onderzoek**, zodat iedereen reacties kan indienen.



## Contacteer ons



[www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://www.nieuwesluiszeebrugge.be)



[nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be](mailto:nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be)



0800 20 229

# Waar staan we vandaag?

Sinds 2020 bevinden we ons in de derde en voorlaatste fase van complexe projecten: de uitwerkingsfase. In deze fase concretiseren we de plannen tot een uitvoerbaar project. We zetten de belangrijkste mijlpalen van deze fase op een rij.



# Het eindbeeld vastgelegd in een GRUP

De afkorting GRUP staat voor gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In een GRUP worden de bestemming en inrichting van bepaalde zones vastgelegd. Een bestemming houdt in welk type invulling een zone kan krijgen. Daarmee ligt vast welke activiteiten al dan niet mogen plaatsvinden in die zones, zoals wonen, industrie, landbouw, recreatie, infrastructuur ... De inrichting geeft aan hoe een zone eruit mag zien, zoals welke soorten groen of bouwvolumes er toegestaan zijn. We toonden het GRUP al tijdens de infomomenten in september 2023.

## NIEUWE BESTEMMINGEN VOOR ZONES IN PROJECTGEBIED

- In het GRUP van dit project **verankeren** we het eindbeeld **juridisch**. Daarmee liggen de bestemming en inrichting vast en kunnen we het project realiseren zoals voorzien.
- Het gaat om zones voor **infrastructuur** (de wegen, tunnel en nieuwe sluis), maar ook zones die een nieuwe invulling krijgen om de **leefbaarheid** te vergroten en **milderende maatregelen** te nemen.
- Bijvoorbeeld: de zone ten zuiden van de Stationswijk is vandaag bestemd als havengebied, maar krijgt in de toekomst deels een nieuwe bestemming als parkzone. Dat betekent dat in die zone geen havenactiviteiten meer zullen plaatsvinden, zodat er meer evenwicht ontstaat tussen haven en dorp.

Bekijk  
de bestemming  
van de zones binnen  
het projectgebied op  
de volgende posters.



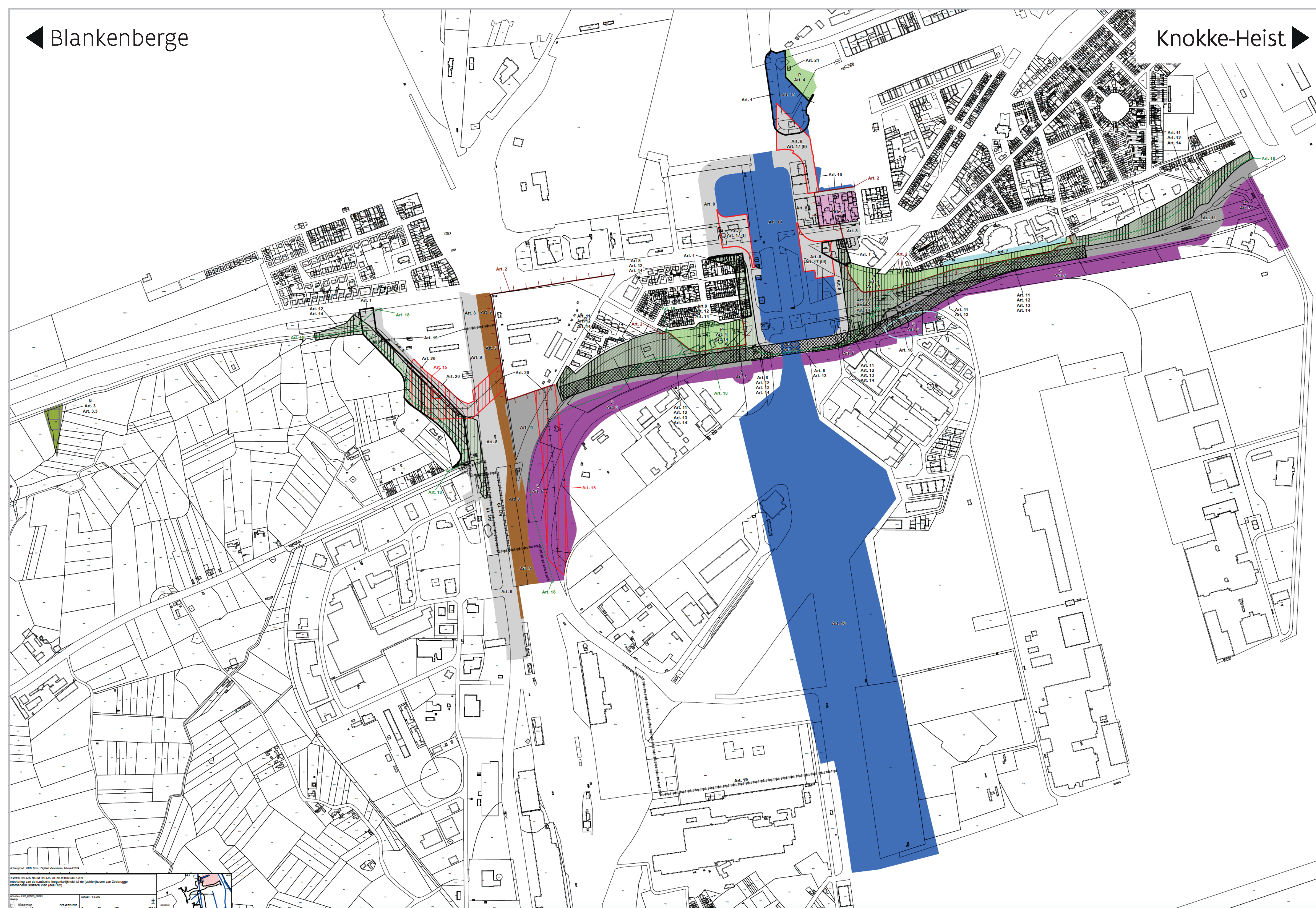
# Het GRUP in kaart

Op dit plan duiden we aan welke bestemmingen de zones binnen het projectgebied krijgen.






We maken een onderscheid tussen basisbestemmingen en bestemmingen in overdruk:





- 1 Basisbestemmingen** bepalen de algemene bestemming en inrichting van een zone.
- 2 Bestemmingen in overdruk** duiden uitzonderingen aan binnen een basisbestemming. Bijvoorbeeld: een zone heeft als basisbestemming 'parkzone', maar krijgt een overdruk als 'werfzone'. Zo kan hier tijdelijk een werfzone worden ingericht.

## 1 BASISBESTEMMINGEN



### Legende

-  Waterweginfrastructuur inclusief sluisgebonden activiteiten
-  Natuurgebied bestemd voor instandhouding, ontwikkeling en herstel van de natuur
-  Zeehaven- en watergebonden bedrijven
-  Weginfrastructuur in functie van de Kustlaan, de Baron de Maerelaan (N31) en de nieuwe weg langs de Stevin-site en de omgevingsaanleg
-  Parkgebied

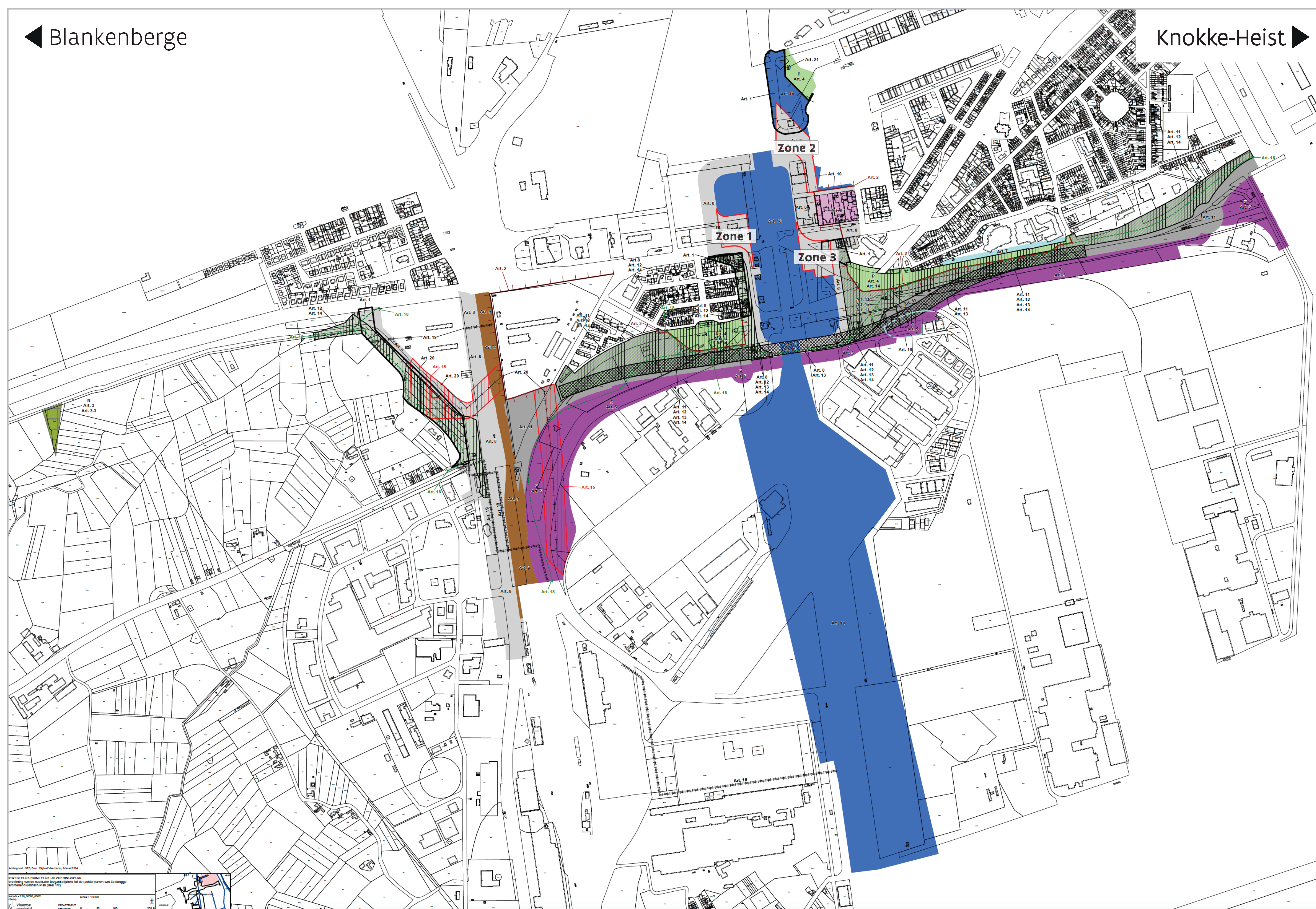
-  Spoorinfrastructuur en de omgevingsaanleg
-  Weg- en spoorinfrastructuur in functie van de Nx en de omgevingsaanleg inclusief de nieuwe locatie van station Zeebrugge-Dorp
-  Gemeenschaps- en openbare voorzieningen (bv. school)
-  Jachthavengebonden bedrijven

Dit gebied is bestemd voor bedrijven die boten en schepen herstellen, onderhouden, restaureren, bouwen ...

Hier kan een groene zone worden aangelegd waarin ruimte voor ontmoeten en sport- en spelelementen een plaats krijgen. Hier zullen geen havenactiviteiten meer plaatsvinden.

# Het GRUP in kaart

## 2 BESTEMMINGEN IN OVERDRUK



### Legende

Afbakeningslijn zeehavengebied Zeebrugge

Wijziging afbakeningslijn zeehavengebied

Bufferzone met groene bermen en schermen en waterbuffers

De bermen en schermen dienen als buffers voor zicht en geluid. Deze zones moeten gelijktijdig aangelegd worden met de infrastructuur, tenzij ze eerst dienen als werfzone.

Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur

Tijdelijke werfzones

Hier worden de werven ingericht voor de werken aan de nieuwe wegen, sporen en waterwegen. Werkmateriaal en gronden worden hier ook gestockeerd. Nadien krijgen deze zones hun definitieve inrichting (bv. parkgebied of bufferzone).

Beperkte bouwmogelijkheden in functie van leidingenstroken

Grote eenheid natuur

Leidingenstraten

Hoogspanningsleiding

Recyclagepark

Het recyclagepark kan na de werken een plaats krijgen niet ver van de huidige locatie.

Zone 1: gebouwen van openbaar nut

Zone 2: in functie van publiek plein met recafunctie

Zone 3: havengebonden onthaalinfrastructuur met uitkijkpunt en multifunctionele zone voor start-ups of havengebonden publieksactiviteiten

Deze zones liggen binnen het sluisplateau, maar worden publiek toegankelijk en zullen kwalitatief ingericht worden.

Fiets- en wandelpaden inclusief de fietssnelwegen F31 (Brugge - Zeebrugge) en F34 (Oostende - Knokke-Heist)

Nieuwe locatie van het Visserskruis. Andere erfgoedelementen zijn steeds toegelaten in de andere zones.

**2.**

# **Openbaar onderzoek**

# Wat is het openbaar onderzoek?

Het ontwerp kaderprojectbesluit ligt voor in een openbaar onderzoek. Tijdens het openbaar onderzoek krijgt iedereen de kans om alle documenten in te kijken en erop te reageren.

## INSPRAAK VOOR DE OMGEVING

De Vlaamse Regering legde de start van het openbaar onderzoek vast.

- Het **ontwerp kaderprojectbesluit** bevat het eindbeeld, het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en de onderzoeksresultaten. Die documenten vormen de basis voor het definitief kaderprojectbesluit.
- Iedereen krijgt nu de kans om **alle documenten in te kijken en erop te reageren**. Het dossier kan pas definitief vastgesteld worden door de Vlaamse Regering na een openbaar onderzoek.

## REACTIES BEANTWOORD IN OVERWEGINGSNOTA

- Na het openbaar onderzoek verzamelt het projectteam alle reacties en voorziet bij **elke reactie een antwoord**.
- **Specifieke opmerkingen over het milieueffectrapport (MER)** worden door het team MER behandeld. De experts bekijken of er aanpassingen aan het MER of verdere onderzoeken nodig zijn en formuleren een antwoord.
- Na dit proces stelt het projectteam een **overwegingsnota** op met een overzicht van alle reacties, wat ermee is gebeurd en waarom ze wel of niet zijn verwerkt.



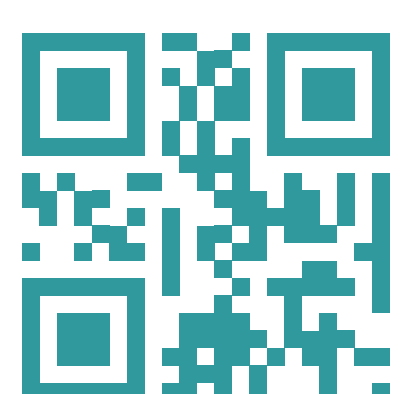


# Praktische informatie

## DOCUMENTEN INKIJKEN

### WELKE DOCUMENTEN?

- Het ontwerp van projectbesluit: hoofddocument en bijlagen waaronder het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP).
- De synthesesnota.
- De effectenonderzoeksrapporten waarop de synthesesnota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van milieueffectonderzoek (MER).
- De beslissing van het team Omgevingseffecten over de reikwijdte en het detailleringniveau van de informatie die in het MER moet worden opgenomen.



Scan de QR-code en bekijk de video als leidraad bij het MER.

### WAAR?



#### Online

- via [www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://www.nieuwesluiszeebrugge.be)



#### Offline

- Bij de Stad Brugge, in het Huis van de Bruggeling, Frank Van Ackerpromenade 2, 8000 Brugge (zonder afspraak).
- Bij de Stad Brugge, Oostmeers 17, 8000 Brugge (na afspraak via [www.brugge.be/afspraak-maken](http://www.brugge.be/afspraak-maken) of 050 47 54 00).
- Bij de Stad Blankenberge, J. F. Kennedyplein 1, 8370 Blankenberge (na afspraak via 050 636 440).
- Bij het Departement MOW - afdeling Maritieme Toegang, Thonetlaan 102, 2050 Antwerpen (na afspraak via [maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be](mailto:maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be) of 03 222 08 25).

## REACTIES INDIENEN

### WELKE REACTIES?

Over het ontwerp projectbesluit en het ontwerp MER kan je opmerkingen of bezwaren formuleren.

### WAAR?



#### Online

- Per mail via [nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be](mailto:nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be).



#### Offline

- Per brief tegen ontvangstbewijs afgeven bij de Stad Brugge, in het Huis van de Bruggeling, Frank Van Ackerpromenade 2, 8000 Brugge.
- Per brief tegen ontvangstbewijs afgeven bij de Stad Blankenberge, J. F. Kennedyplein 1, 8370 Blankenberge.
- Per beveiligde zending aan ir. Greet De Keukelaere p/a Departement MOW/Maritieme Toegang, Koning Albert II-laan 15, bus 150, 1210 Brussel.

De documenten  
inkijken en erop  
reageren kan  
van 6 mei tot en met  
4 juli 2024.

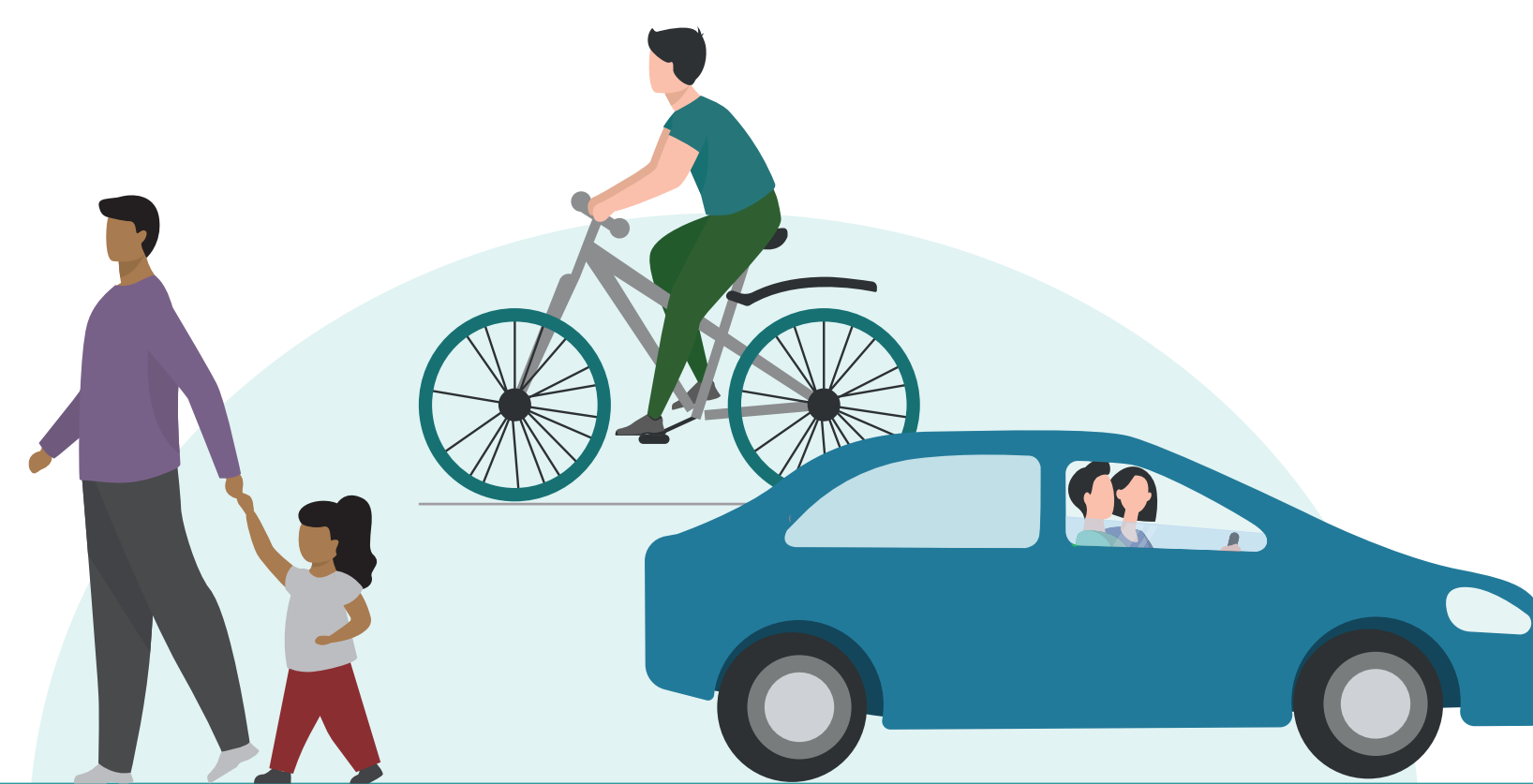


**3.**

# **Onderzoeks- resultaten**

# Zes onderzoeken

Het projectteam werkt sinds de start van de uitwerkingsfase in 2020 aan zes grote onderzoeken. Samen vormen ze het geïntegreerd onderzoek.



## Mobiliteitsonderzoek

We bestuderen de impact van het project op fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer, en bekijken hoe het project de verkeerssituatie kan verbeteren.



## Technisch onderzoek

We onderzoeken welke technieken we kunnen gebruiken om de sluis, tunnel en andere infrastructuur te bouwen. Daarnaast bekijken we de inrichting van de ruimte in het projectgebied.

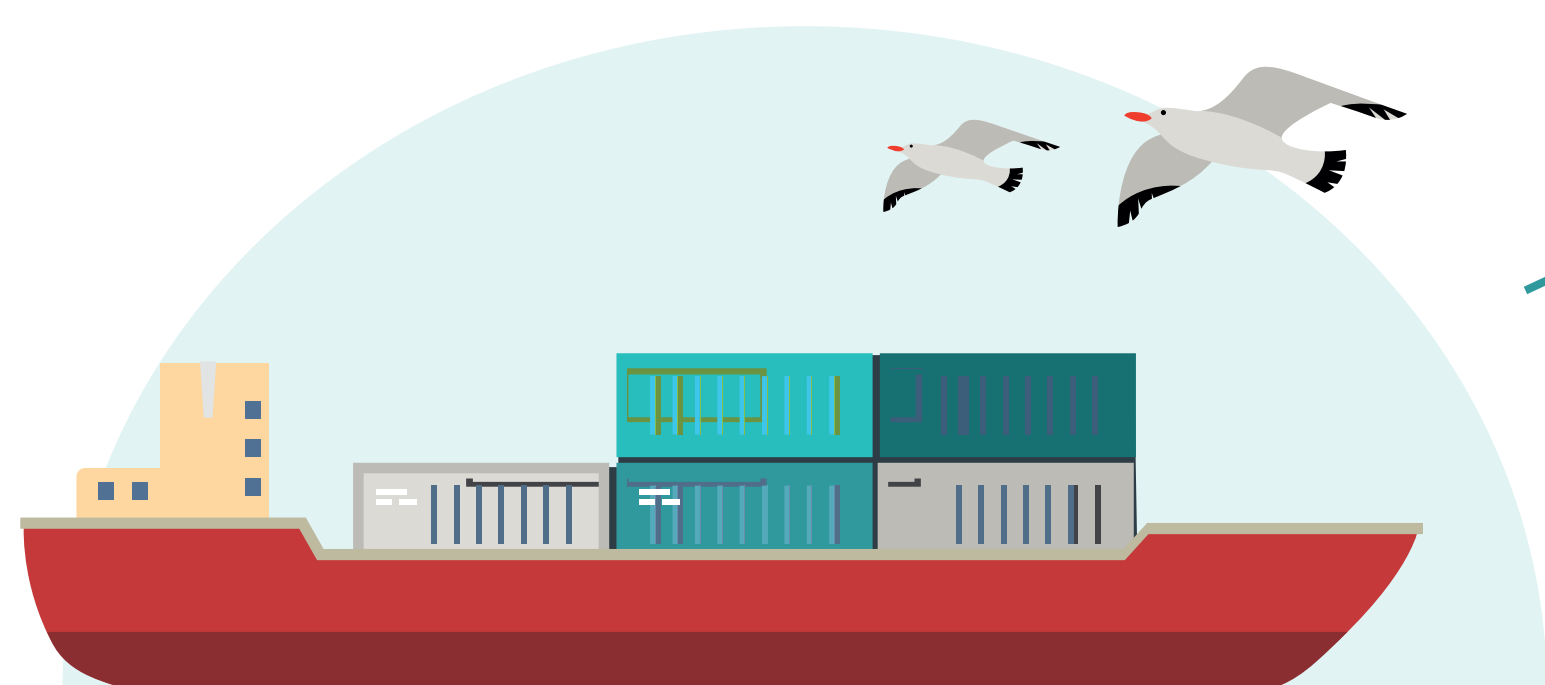


## Leefbaarheidsplan

We bestuderen hoe we de leefbaarheid tijdens en na de werken kunnen garanderen. Dat doen we voor een groot deel samen met de omgeving in een participatietraject.

# 6

onderzoeken uit  
het geïntegreerd  
onderzoek



## Nautisch onderzoek

We gaan na hoe de schepen veilig en efficiënt kunnen varen ter hoogte van de nieuwe sluis. Bovendien bekijken we welke maatregelen nodig zijn om de impact van het in- en uitvaren van de schepen op de omgeving te beperken.



## Milieueffectrapport

We onderzoeken welke effecten het project zal hebben op meerdere milieu-aspecten.



## Maatschappelijk kosten-batenanalyse

We analyseren de effecten van het project op de maatschappij en wegen ze af tegen elkaar. Zo kunnen we nagaan hoe ze de welvaart beïnvloeden.

Op de volgende posters lees je meer over de onderzoeksresultaten.

# Technisch onderzoek

Het technisch onderzoek bestaat uit twee delen: het bouwtechnisch en het ruimtelijk ontwerpend onderzoek.

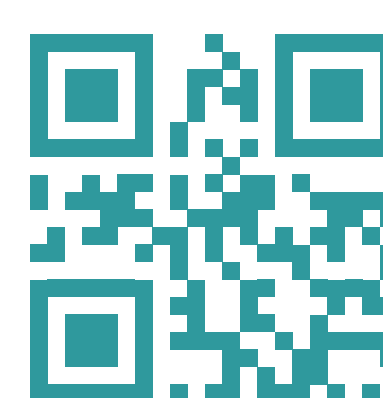
## INHOUD EN METHODE

### 1. BOUWTECHNISCH ONDERZOEK

In dit onderzoek bestuderen we **alle onderdelen van de nieuwe sluis en de Nx-tunnel**: de kaaimuren, de tunnel, de sluis, de bruggen die over de sluis lopen en de aansluiting van de Nx op de bestaande wegen. Op basis van dit onderzoek maakten we een eerste ontwerp van de nieuwe infrastructuur.

### 2. RUIMTELIJK ONTWERPEND ONDERZOEK

In dit onderzoek bestuderen we **hoe we de vrijgekomen ruimte in het projectgebied zo goed mogelijk kunnen inrichten**. Daarbij houden we zoveel mogelijk rekening met de leefbaarheid in de omgeving. In november 2022 organiseerden we participatiemomenten waar de deelnemers mee konden nadenken over de invulling van vrijgekomen ruimte.



Lees meer over de resultaten van het participatiemoment.

## RESULTATEN

De resultaten van deze onderzoeken zijn **verwerkt in het eindbeeld**. Bijvoorbeeld in de invulling van de zones aan de jachthaven, ten zuiden van de Stationswijk en rondom het Ibis-hotel.

### DE VOLGENDE STAP

Het technisch onderzoek **loopt nu verder** om de plannen in detail uit te werken **tot een niveau van ontwerp waarmee we de omgevingsvergunning kunnen aanvragen**. We voeren bijvoorbeeld nog grondonderzoeken uit in het projectgebied. Die onderzoeken zijn nodig om de meest aangewezen bouwmethodes te bepalen.



Zoom van eindbeeld: de resultaten van het onderzoek zijn hierin verwerkt. Bijvoorbeeld in het groene park ten zuiden van de Stationswijk.

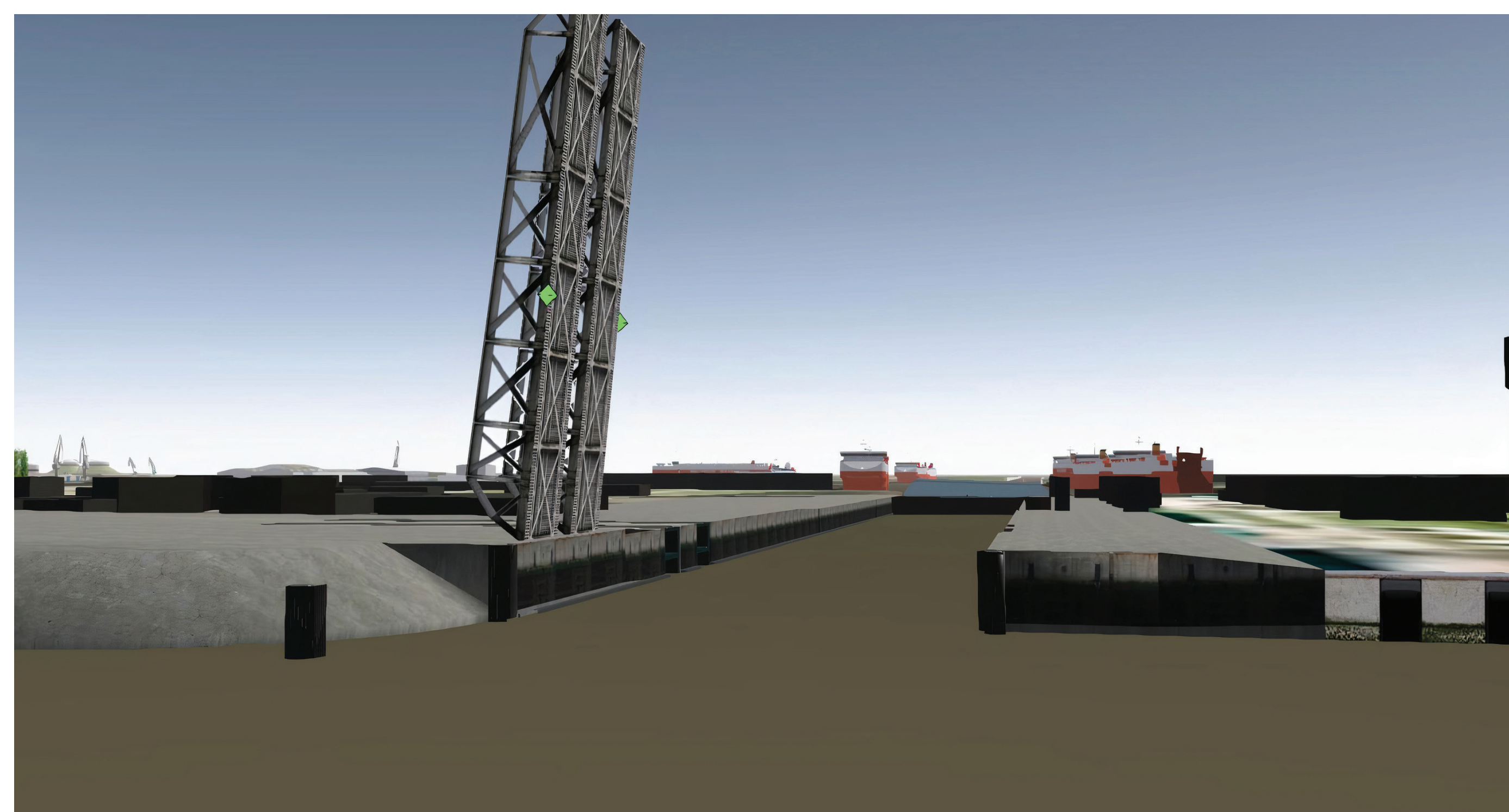
# Nautisch onderzoek - Inhoud en methode

In het nautisch onderzoek bestuderen we wat de effecten van de nieuwe sluis zijn op de scheepvaart. We analyseren hoe de schepen veilig en efficiënt naar en door de nieuwe sluis kunnen varen. De resultaten gebruiken we om het inrichtingsalternatief te kiezen en het eindbeeld verder uit te werken.

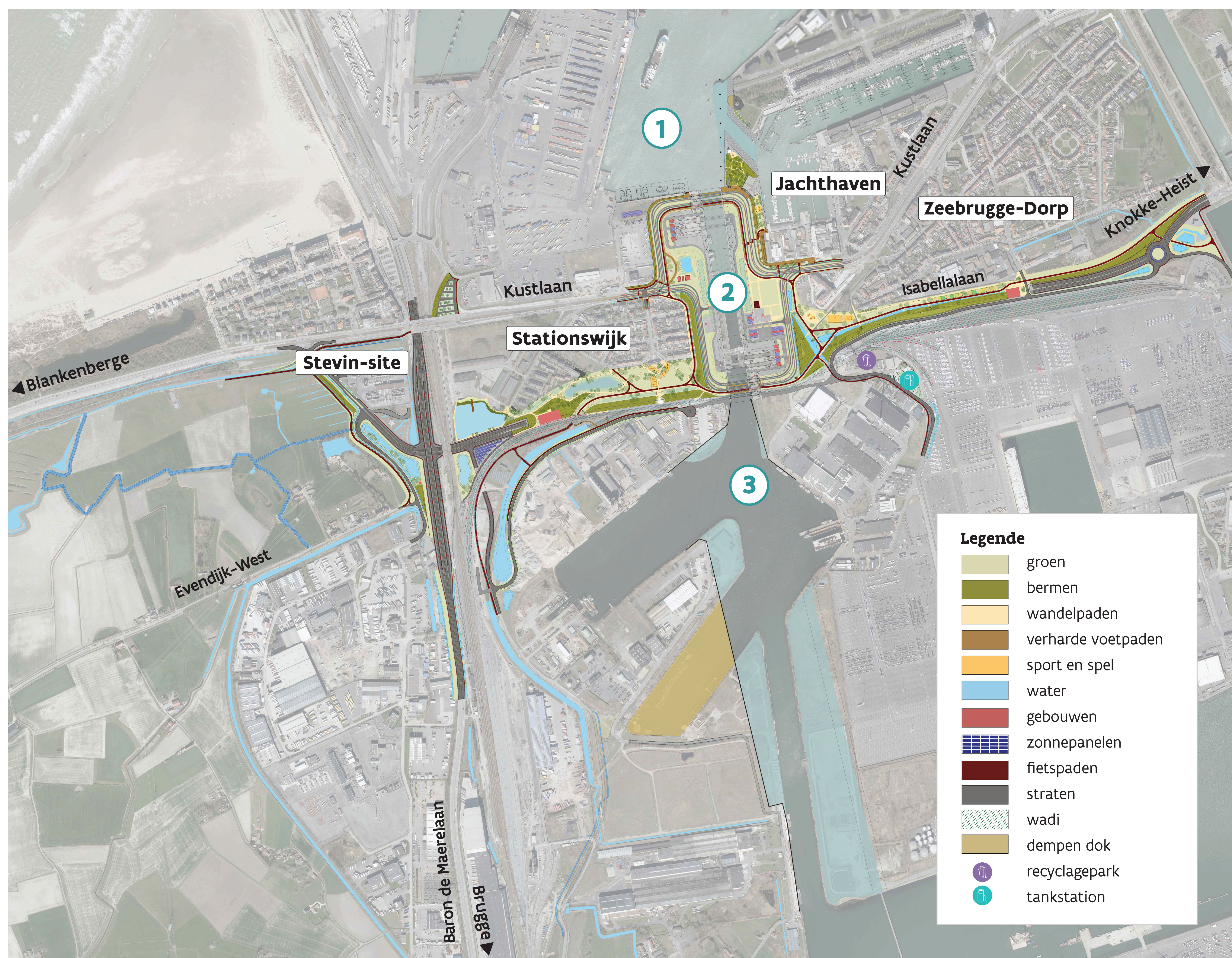
We voerden het onderzoek uit in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Via **digitale simulaties** van het in- en uitvaren van schepen door de sluis konden we de effecten van verschillende omstandigheden op de scheepvaart bestuderen, zoals stromingen of zijwind.

Het onderzoek focuste op drie zones:

- 1 De voorhaven (inclusief de jachthaven)
- 2 De sluis
- 3 De achterhaven



Simulatie voorhaven Zeebrugge



# Nautisch onderzoek - Resultaten (1)

Op deze posters lees je per zone welke gevolgen de nieuwe sluis zal hebben voor de scheepvaart en hoe daarmee wordt omgegaan.

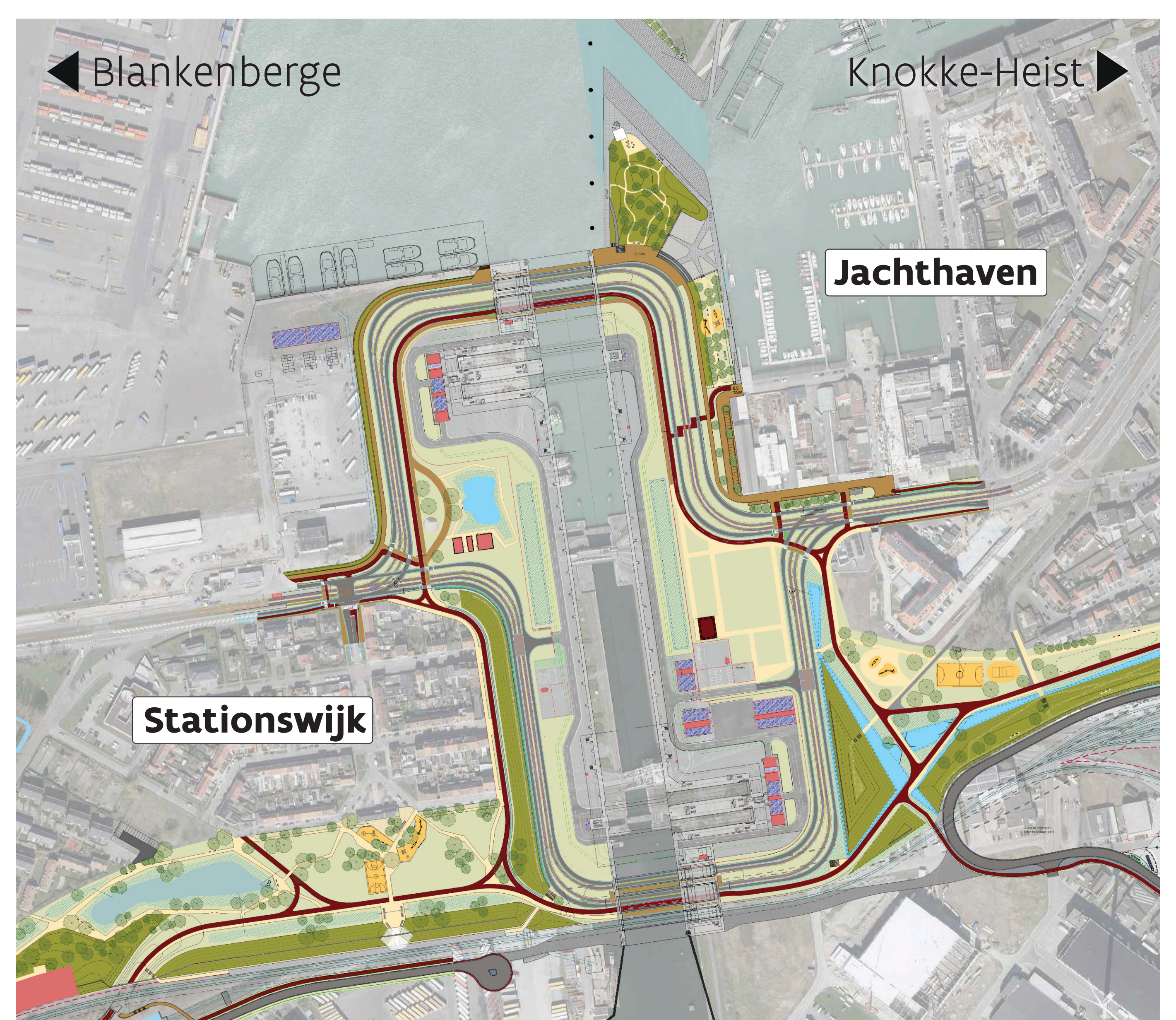
## 1 VOORHAVEN

- **Sterke zijwind en sleepboten:** bij een sterke zijwind (hoger dan 5 Beaufort) moeten 3 sleepboten gebruikt worden om schepen veilig de sluis binnen te loodsen.
- **Positioneringssysteem:** het gebruik van een positioneringssysteem tijdens het binnenvaren van schepen in de sluis wordt sterk aanbevolen als extra veiligheidsmaatregel.
- **Dwarstroming vanuit de jachthaven:** bij eb zorgt de stroming vanuit de jachthaven voor problemen bij de schepen die de sluis in- en uitvaren. De stroming komt dan loodrecht op de schepen terecht. Dat kan de vaarrichting van de schepen beïnvloeden en gevaarlijke situaties veroorzaken. Om dit risico te vermijden, werd de toegang tot de jachthaven aangepast naar een meer noordelijke en gedraaide ligging.
- **Buispalen:** ten oosten van de sluisingen plaatsen we buispalen die zullen dienen als noodsteiger en als geleiding van de schepen om de sluis binnen te varen. Ten westen van de sluisingang komen geen buispalen, zodat er meer ruimte is voor de schepen en sleepboten.



## 2 SLUIS

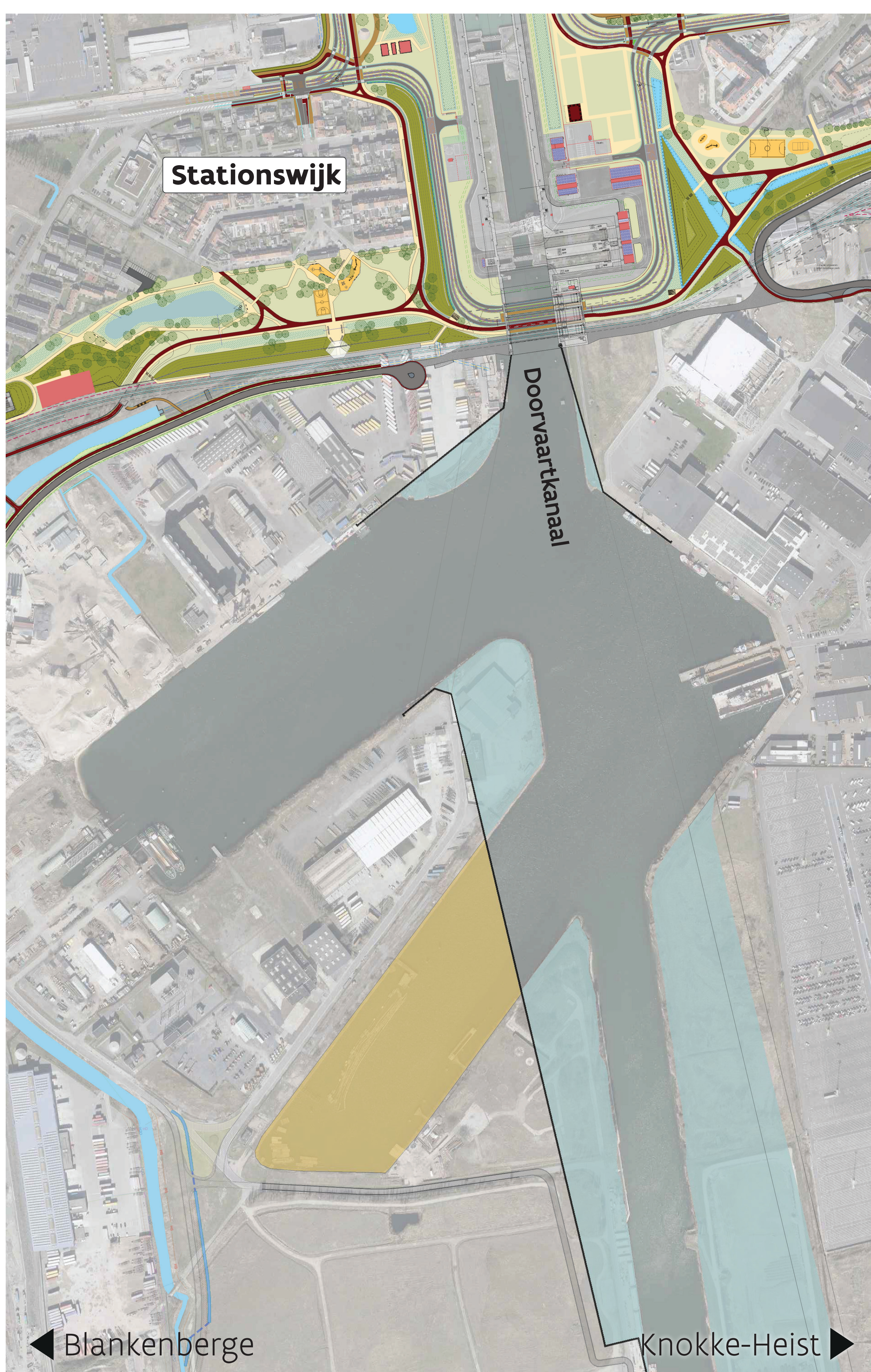
- **Fendering:** we voorzien beschermende elementen aan de randen van de sluis om schade aan de sluis door schepen te voorkomen. Aan de randen komen drijvende onderdelen die meebewegen met het getij. In de hoeken voorzien we buispalen of wielfenders (op elkaar gestapelde wielen).



# Nautisch onderzoek - Resultaten (2)

## 3 ACHTERHAVEN

- **Moeilijkheidsgraad van het varen:** de nieuwe sluis in- en uitvaren is vergelijkbaar met de huidige manoeuvres in de Pierre Vandammesluis.
- **Doorvaartkanaal:** we verbreden en verdiepen het doorvaartkanaal, zodat schepen er veilig kunnen varen.
- **Buispalen:** net zoals in de voorhaven plaatsen we buispalen ten oosten van de slusingang, maar niet ten westen.
- **Maximale vaarsnelheid:** de maximale vaarsnelheid in het doorvaartkanaal zal beperkt worden tot 6 knopen (ongeveer 11 km/u) om de veiligheid te garanderen. Bij sterke zijwind is het advies om de snelheid te beperken tot 5 knopen (ongeveer 9 km/u).



### Impactstudie op vissersschepen

We voerden ook onderzoek naar de invloed van passerende schepen op vissersschepen die aangemeerd liggen ter hoogte van de vismijn. Daaruit kwamen aanbevelingen over hoe vissersschepen het beste kunnen aanmeren om zo weinig mogelijk impact te ervaren. De resultaten zijn gedeeld met de visveiling en de rederscentrale.



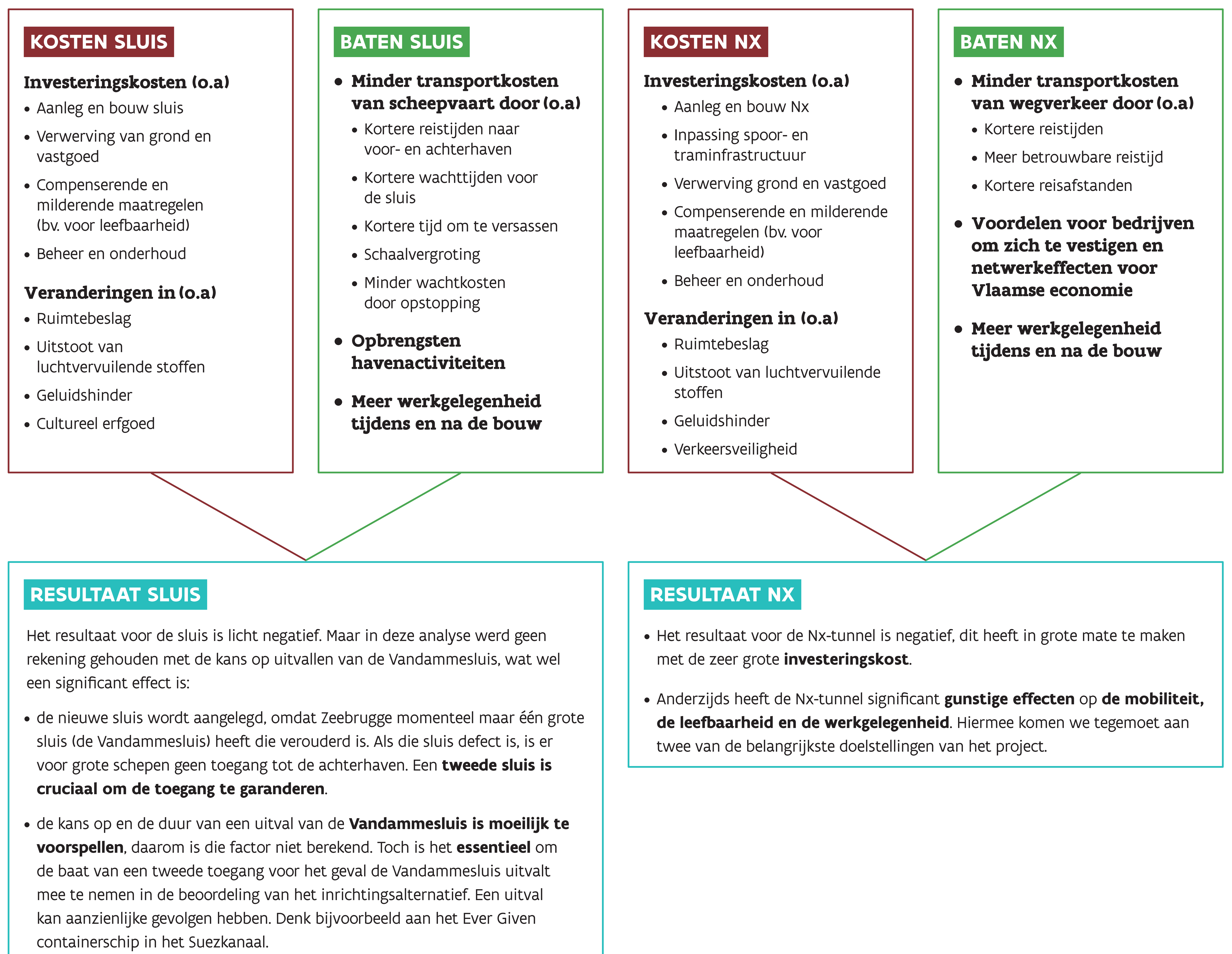
# Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

## DOEL

- Met een MKBA kunnen we bepalen of een project de **welvaart** van de maatschappij **verhoogt**.
- Die vraag wordt beantwoord door het **saldo van de kosten (nadelen) en baten (voordelen)** van een project te analyseren. Als het saldo positief is, zal het project naar verwachting de welvaart van de maatschappij verhogen.

## WERKWIJZE

- In de MKBA onderzochten we de kosten en de baten van het inrichtingsalternatief. De kosten en baten worden uitgedrukt in geld. Meer specifiek gaat dit over het financiële aspect van het project, maar ook over **alle elementen die bijdragen aan de welvaart van de directe omgeving en heel Vlaanderen**.
- Hiervoor maakten we de vergelijking tussen de verschillende alternatieven en de huidige situatie, waarbij er geen tweede grote sluis en geen verbindingsweg Nx is. Het onderzoek bestaat uit vier onderdelen: **de kosten van de sluis, de baten van de sluis, de kosten van de Nx en de baten van de Nx**.
- Volgende **aspecten** onderzochten we:





# Leefbaarheidsplan - Inhoud en methode

De leefbaarheid garanderen tijdens en na de werken is een van de drie doelstellingen van het project. Daarom hebben we een leefbaarheidsplan uitgewerkt. De opmaak van het plan verliep volgens drie sporen: een grondige analyse van de huidige situatie, een participatietraject en een ruimtelijk ontwerp onderzoek. Het leefbaarheidsplan werd opgemaakt in twee fases.

## FASE 1

- We onderzochten de **impact van alle redelijke alternatieven** op de leefbaarheid in Zeebrugge.
- De resultaten werden gebruikt om de **keuze van het inrichtingsalternatief te maken**.
- Uit de eerste fase zijn ook **maatregelen** voortgekomen die moeten worden genomen om de effecten van het project te milderen en de leefbaarheid in Zeebrugge te vergroten. Deze maatregelen zijn geïntegreerd in het inrichtingsalternatief. Voorbeelden zijn groene zones, pleinen en sportinfrastructuur en betere fietsverbindingen.

## FASE 2

- We onderzochten de **impact van het inrichtingsalternatief** op de leefbaarheid in Zeebrugge.
- Dit deel bevat ook een **overzicht van maatregelen** die moeten worden genomen om de leefbaarheid te garanderen of te verbeteren, zowel tijdens als na de werken, zoals de aanleg van groene parken of tijdelijke schermen tijdens de bouwfase.

Het leefbaarheidsplan en het milieueffectonderzoek (MER) zijn sterk met elkaar verbonden en onderzoeken gelijkaardige aspecten zoals luchtkwaliteit, mobiliteit en hinder. Daarom bespreken we de resultaten van beide onderzoeken samen op de posters over het MER.



# Milieueffectenrapport (MER) - Inhoud

In het MER onderzoeken we welke effecten de nieuwe sluis en Nx hebben op de omgeving en welke milderende maatregelen mogelijk zijn. Het MER bestaat uit twee milieueffectbeoordelingen (MEB).

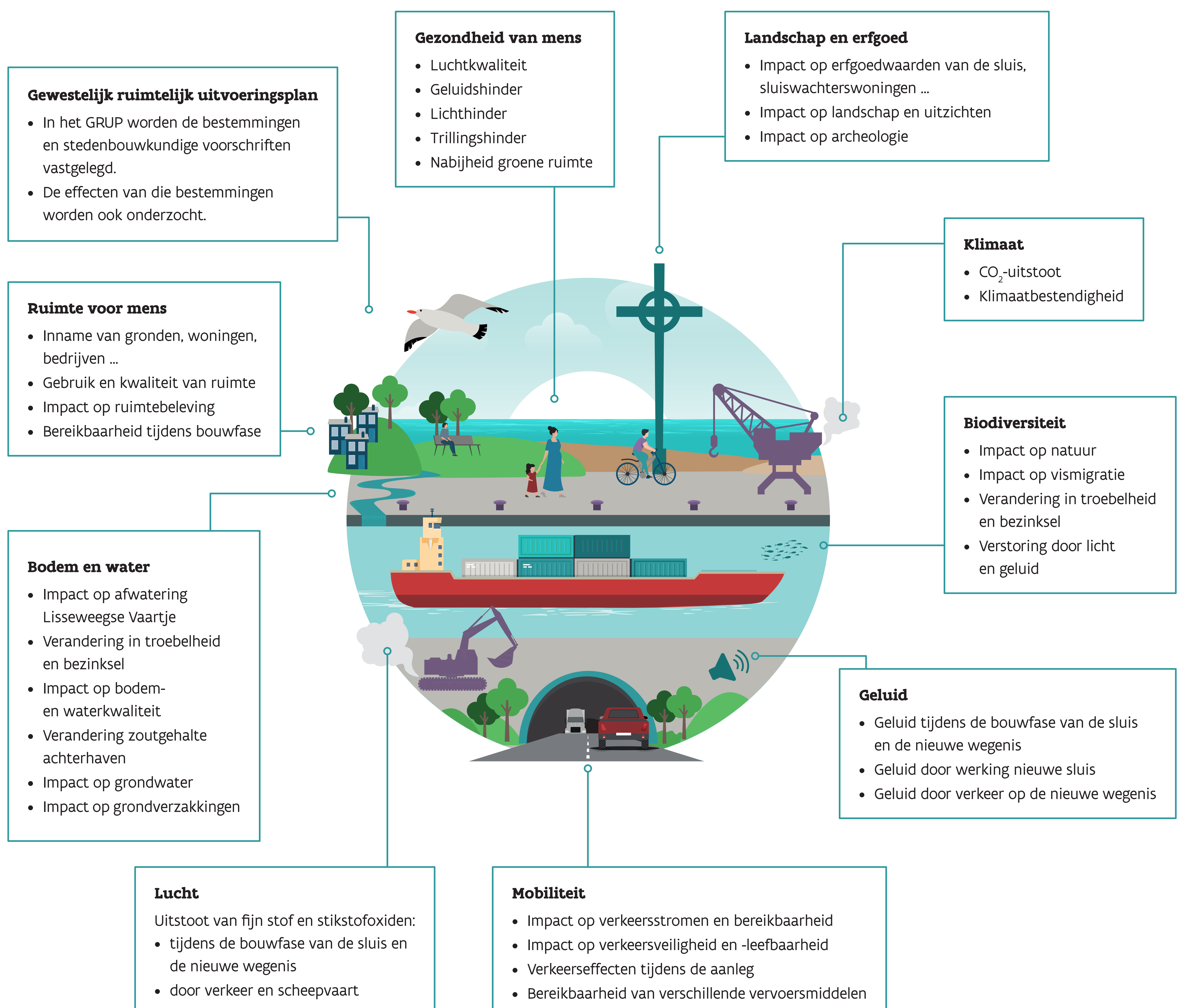
## 1 MEB ALTERNATIEVEN UITWERKINGSFASE 2020 - 2022

- We beoordeelden de milieueffecten van alle redelijke alternatieven die werden onderzocht.
- Deze beoordeling werd gebruikt om de keuze van het inrichtingsalternatief te maken.

## 2 MEB INRICHTINGSALTERNATIEF 2022 - 2024

- We beoordeelden de milieueffecten voor het gekozen inrichtingsalternatief en het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
- We bespreken de resultaten van dit deel op de volgende posters.

We onderzochten de effecten van het project op **verschillende disciplines**:



# Milieueffectenrapport (MER) - Methode

## REFERENTIESITUATIE EN NULALTERNATIEF

Om de effecten van het project te kunnen beoordelen gebruiken we een referentiesituatie en nulalternatief. Dat zijn de situaties zonder nieuwe sluis en nieuwe wegen in Zeebrugge.

- De **referentiesituatie** is de **bestaande situatie (2020)** die wordt omschreven aan de hand van de meest recente gegevens van milieukwaliteit in het projectgebied. De referentiesituatie wordt gebruikt voor de disciplines bodem, biodiversiteit, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie.
- Het **nulalternatief** is de **situatie in 2030**. In het nulalternatief zouden er **geen sluis en nieuwe wegen** worden gebouwd, maar gebeuren er wel **andere ontwikkelingen** waarmee we rekening houden. Dat zijn ontwikkelingen die verwacht worden in de toekomst, zoals groener wegverkeer en groenere scheepvaart. Het nulalternatief wordt voornamelijk gebruikt voor de disciplines lucht, mobiliteit, geluid, mens-ruimte, mens-gezondheid en klimaat.

## BEOORDELINGSMETHODIEK

- De beoordeling van de effecten gebeurt door alle momenten die het meeste impact zullen hebben bij elkaar te tellen en daar de hinder van te bepalen. In werkelijkheid zullen die momenten zich nooit tegelijkertijd voordoen. De impact die de resultaten tonen zijn dan ook een **worst-case beoordeling**.
- De effecten worden beoordeeld op een schaal gaande **van aanzienlijk positief tot aanzienlijk negatief**. Bij **negatieve effecten** moet er maximaal gezocht worden naar **milderende maatregelen**.

Op de volgende posters **focussen** we op de resultaten van **lucht, mobiliteit en geluid**, omdat die het meest relevant zijn voor de omgeving en een doorvertaling krijgen in de discipline mens-gezondheid. We bespreken telkens de effecten en milderende maatregelen tijdens en na de werken. De resultaten van de andere disciplines kan je uiteraard ook inkijken tijdens het openbaar onderzoek.



# MER - Luchtkwaliteit tijdens de werken

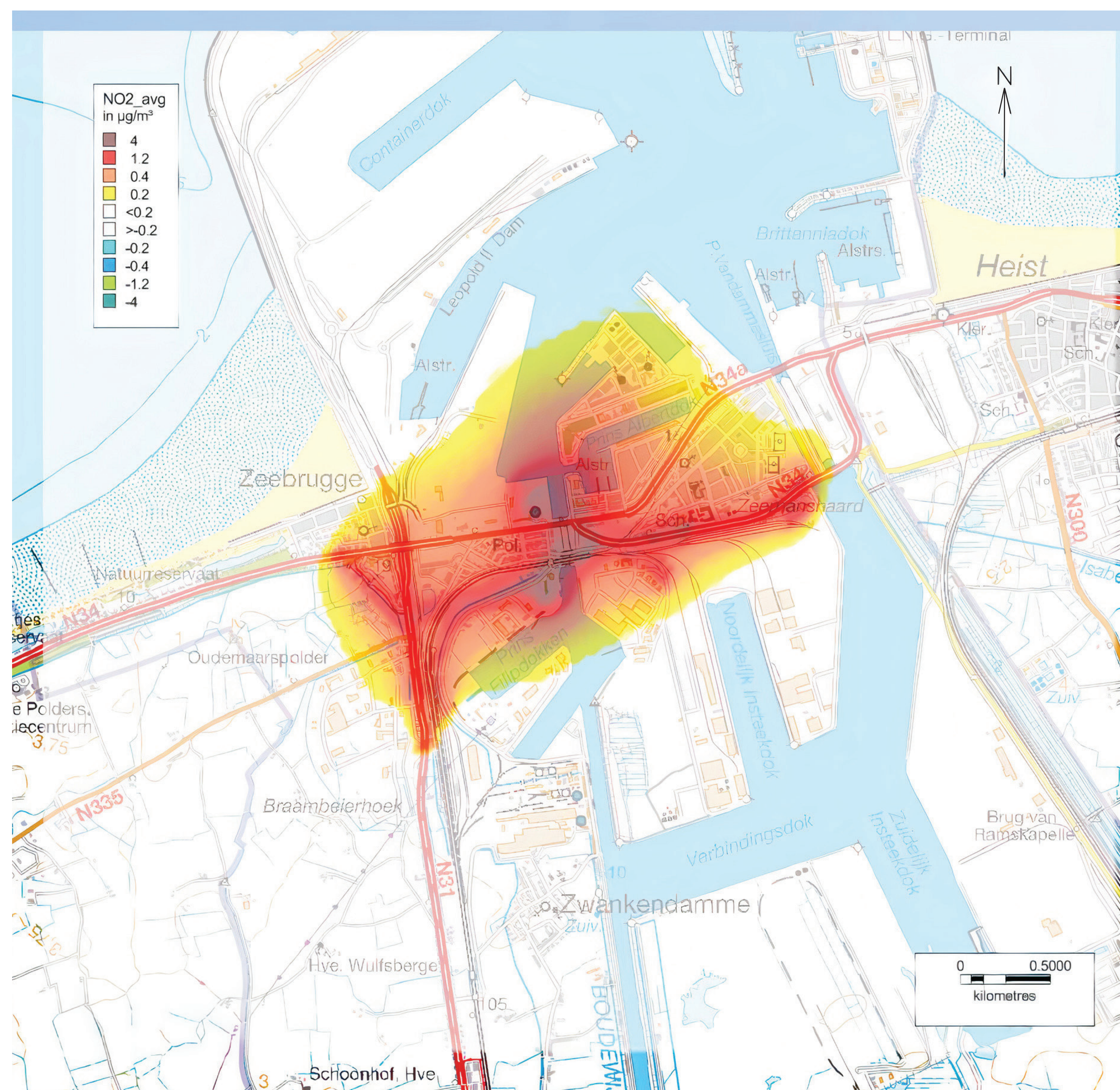
De haven heeft impact op de luchtkwaliteit, maar die voldoet wel aan de Vlaamse normen. Algemeen verwachten we in Vlaanderen de komende jaren een geleidelijke verbetering van de luchtkwaliteit door verplichtingen voor groener wegverkeer (vanaf 2025) en groenere scheepvaart. Zo zal vanaf 2030 walstroom verplicht zijn in Europese zeehavens. Dat betekent dat aangemeerde schepen in de haven kunnen aansluiten op elektriciteit aan wal zodat hun motoren niet hoeven te draaien. Zo zal de luchtkwaliteit verbeteren.

## EFFECTEN

- De negatieve effecten op de luchtkwaliteit worden voornamelijk veroorzaakt door de uitstoot van **werfmachines en baggerschepen, die stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof bevat.**
- Die **uitstoot zal het grootst zijn** in de straten het dichtst bij **de werfzones aan de wegeniscomplexen, de sluis en het doorvaartkanaal.** Verder van de werfzones en werfwegen zal er veel minder impact op de luchtkwaliteit zijn.

## MILDERENDE MAATREGELEN

- Er worden (tijdelijke) **schermen en berm** voorzien die de stofhinder en de impact op de luchtkwaliteit beperken.
- **Stofhinder** kan verder beperkt worden door: natte veegwagens, het bevochtigen van de wegen, wielwasinstallaties, (asfalt)verharding van werfwegen en snelheidsbeperkingen voor werfverkeer. Een stofverantwoordelijke zal dagelijks controleren of de maatregelen worden toegepast.
- **Wanneer de werken starten** kan er rekening worden gehouden met **baggerschepen die minder uitstoten.** De negatieve effecten zullen daardoor sterk verminderen. Vandaag is dat type schepen nog maar beperkt beschikbaar.



Weergave van het indicatief berekende jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-impact tijdens de werken. Dit is een samenvatting van de impact op verschillende zones op één tijdstip. In de werkelijkheid zal dit zich niet voordoen.

Voor de bouwfase wordt een **minder hinderplan** opgemaakt met verschillende maatregelen om de hinder te beperken. Zo wordt gestreefd naar een logische volgorde in de aanpak, namelijk: eerst preventie, dan mildering en in laatste instantie herstel. Daarnaast worden de hindermaatregelen zo vroeg mogelijk geïntegreerd in het project. Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagens) wordt gerespecteerd, wat betekent dat er rekening wordt gehouden met duurzame mobiliteit. Een geïntegreerde aanpak van communicatie en participatie is ook een belangrijk onderdeel.

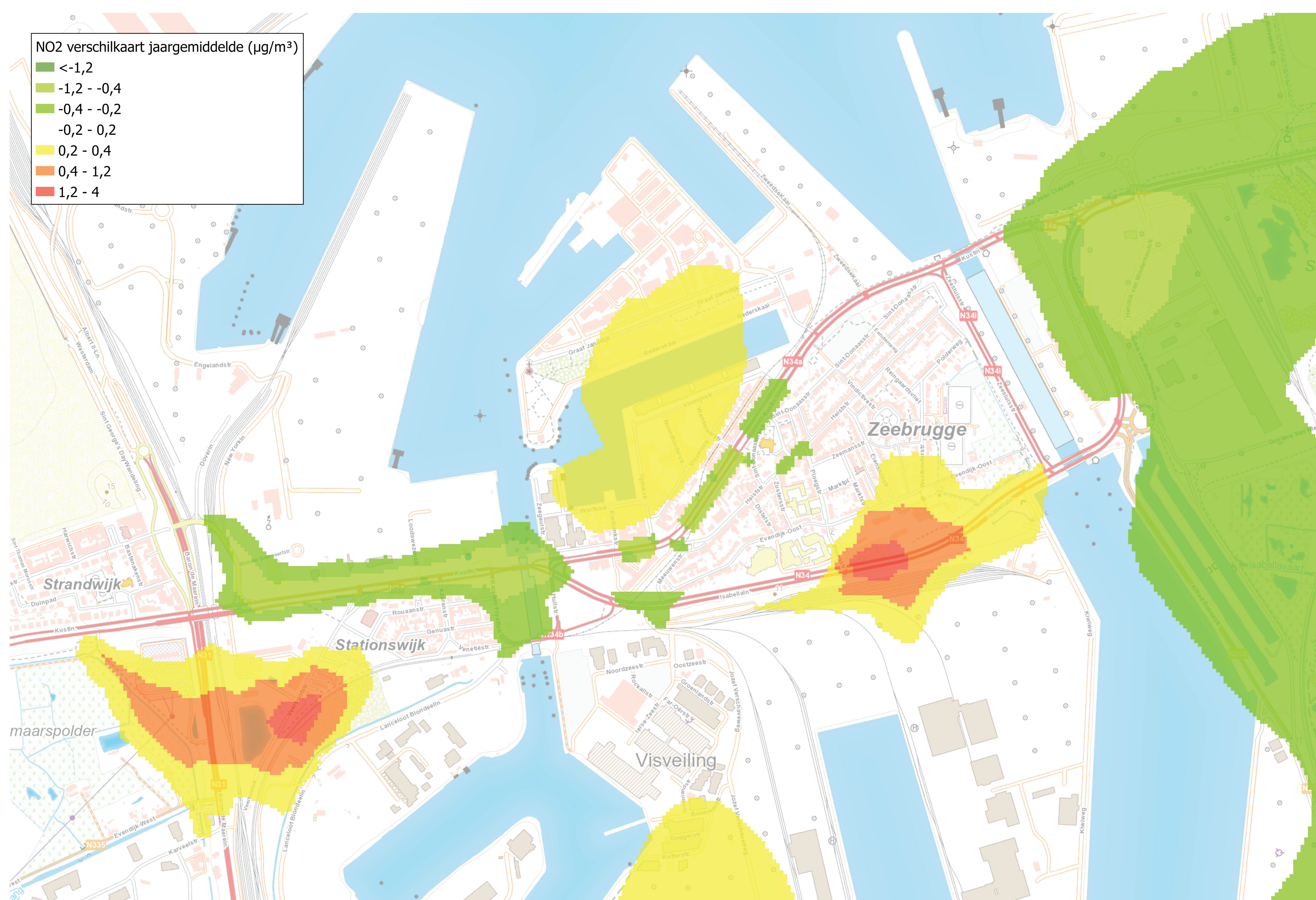
# MER - Luchtkwaliteit na de werken

## EFFECTEN

- In de toekomst zullen er **evenveel schepen als vandaag** de haven aandoen.
- Aangezien er een tweede sluis en nieuwe wegen in gebruik genomen worden, zal de uitstoot deels verschuiven ten opzichte van vandaag, waardoor er **op bepaalde locaties meer of minder impact** zal zijn op de lucht.
  - **Rond de nieuwe sluis, ter hoogte van de tunnelmonden en ten noordoosten van kaai Q** zal er een negatief effect zijn op de luchtkwaliteit ten opzichte van vandaag.
  - Langs een **deel van de Kustlaan** in de Stationswijk zal er na de werken een **positief effect** zijn op de luchtkwaliteit.
  - **Ter hoogte van de Vandammesluis** zal de luchtkwaliteit **verbeteren**, omdat er minder schepen doorvaren.

## MILDERENDE MAATREGELEN

- Enkel **schepen met een lage NO<sub>x</sub>-uitstoot** (zogenaamde 'groene' of Tier III-schepen) zullen **door de nieuwe sluis** mogen varen. Schepen die niet tot die categorie behoren, moeten via de Vandammesluis varen. Zo wordt de impact op de luchtkwaliteit ter hoogte van de nieuwe sluis sterk beperkt. **Wanneer de werken zijn afgerond**, zal de **meerderheid van de schepen** tot die categorie **Tier III** behoren. Dat betekent dat we kunnen verzekeren dat aan deze voorwaarde wordt voldaan.
- In de achterhaven wordt een **nieuwe kaai** aangelegd (kaai Q) waar ook **walstroom** wordt voorzien.



Weergave van het indicatief jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-impact na de werken.

# MER - Mobiliteit tijdens de werken

In de discipline mobiliteit hebben we voor verschillende momentopnames tijdens de werken een inschatting gemaakt van de impact op de bereikbaarheid. Dat onderzochten we voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.

## EFFECTEN

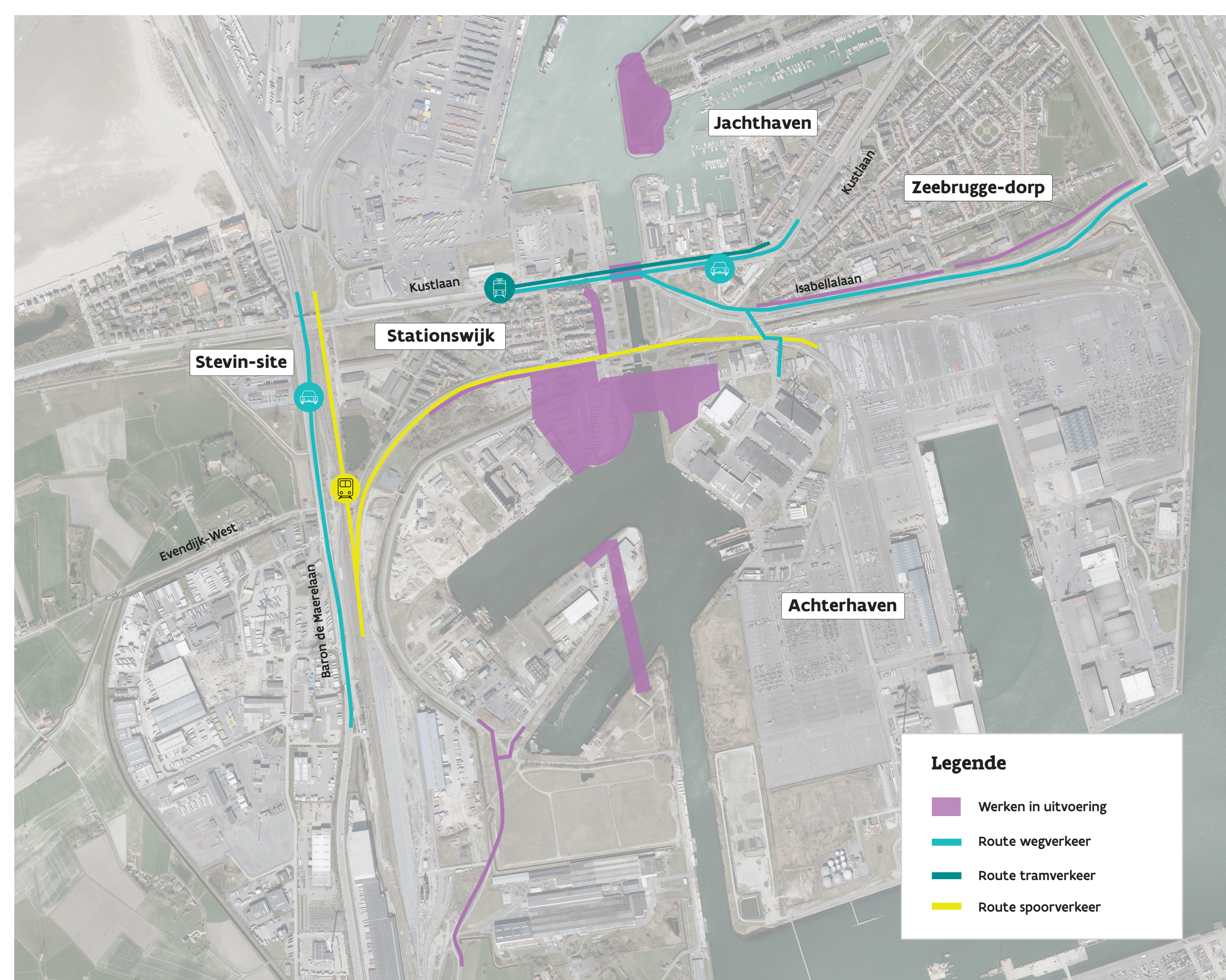
- Voor de **bouw van de sluis** zal het merendeel van het **werfverkeer via het water** verlopen (aan- en afvoer van gronden, staal, betonmaterialen ...). Voor de **bouw van de nieuwe wegen** zal het **werfverkeer voornamelijk via de weg gaan**. Het aantal vrachtwagens op de weg zal tijdelijk toenemen op de grote wegen.
- **Voetgangers en fietsers** worden tijdelijk **omgeleid** tijdens de werken.
- Het **treinverkeer** zal in totaal **35 maanden onderbroken** zijn. Er zal vooral impact zijn op het passagiersverkeer naar Zeebrugge-Dorp.
- Het **tramverkeer** zal gedurende een **6-tal maanden hinder ondervinden**.
- De **busroutes** worden **aangepast**.
- Op de **Baron de Maerelaan en Isabellalaan** zal **minder verkeer** kunnen rijden wanneer daar gewerkt wordt.

## MILDERENDE MAATREGELEN

- Er zijn een aantal **randvoorwaarden** uitgewerkt voor de bouwfase die de impact op de mobiliteit milderen en die ervoor zorgen dat Zeebrugge bereikbaar blijft. De randvoorwaarden houden rekening met voetgangers, fietsers, wegverkeer en openbaar vervoer.
- Voorbeelden van **randvoorwaarden**:
  - Eén van beide treinstations zal altijd bereikbaar zijn.
  - Er kunnen vervangbussen voorzien worden.
  - Alle wijken zullen rechtstreeks en veilig verbonden zijn voor fietsers en voetgangers.
  - Het verkeer zal altijd in beide richtingen over de huidige Visartsluis, de Baron de Maerelaan en de Kustlaan kunnen rijden.



Alle algemene uitgangspunten van de bouwfaserings en enkele momentopnames van tijdens de werken kan je hier raadplegen.



Voorbeeld van momentopname tijdens de werken

# MER - Mobiliteit na de werken

## EFFECTEN

- Op **verschillende locaties** zal **minder verkeer** zijn dan vandaag. Deze effecten zullen vooral te merken zijn op de Kustlaan, ter hoogte van de Stationswijk, omdat het havenverkeer en doorgaand verkeer via de nieuwe tunnel zal rijden. Het verkeer richting de Lanceloot Blondeellaan zal niet meer via de Kustlaan en Kapitein Fryattstraat rijden, maar via de Nx.
- Voor **voetgangers en fietsers** kunnen de wandel- en fietstijden langer worden afhankelijk van welke sluisbrug openstaat, maar de verbindingen en oversteekplaatsen worden **veiliger en kwalitatiever**.
- Er zal een **positief effect voor tramverkeer** zijn, doordat er een aparte trambedding komt over de sluis, er minder verkeer zal zijn op de Kustlaan en er minder conflictpunten zullen zijn.
- Er zal een **positief effect voor treinverkeer** zijn, omdat er minder spooroverwegen zullen zijn dan vandaag.
- Voor het **gemotoriseerd verkeer** zal er een positief effect zijn voor de **bereikbaarheid**.

## MILDERENDE MAATREGELEN

- De effecten op mobiliteit zullen **overwegend positief** zijn, daarom zijn milderende maatregelen niet nodig.



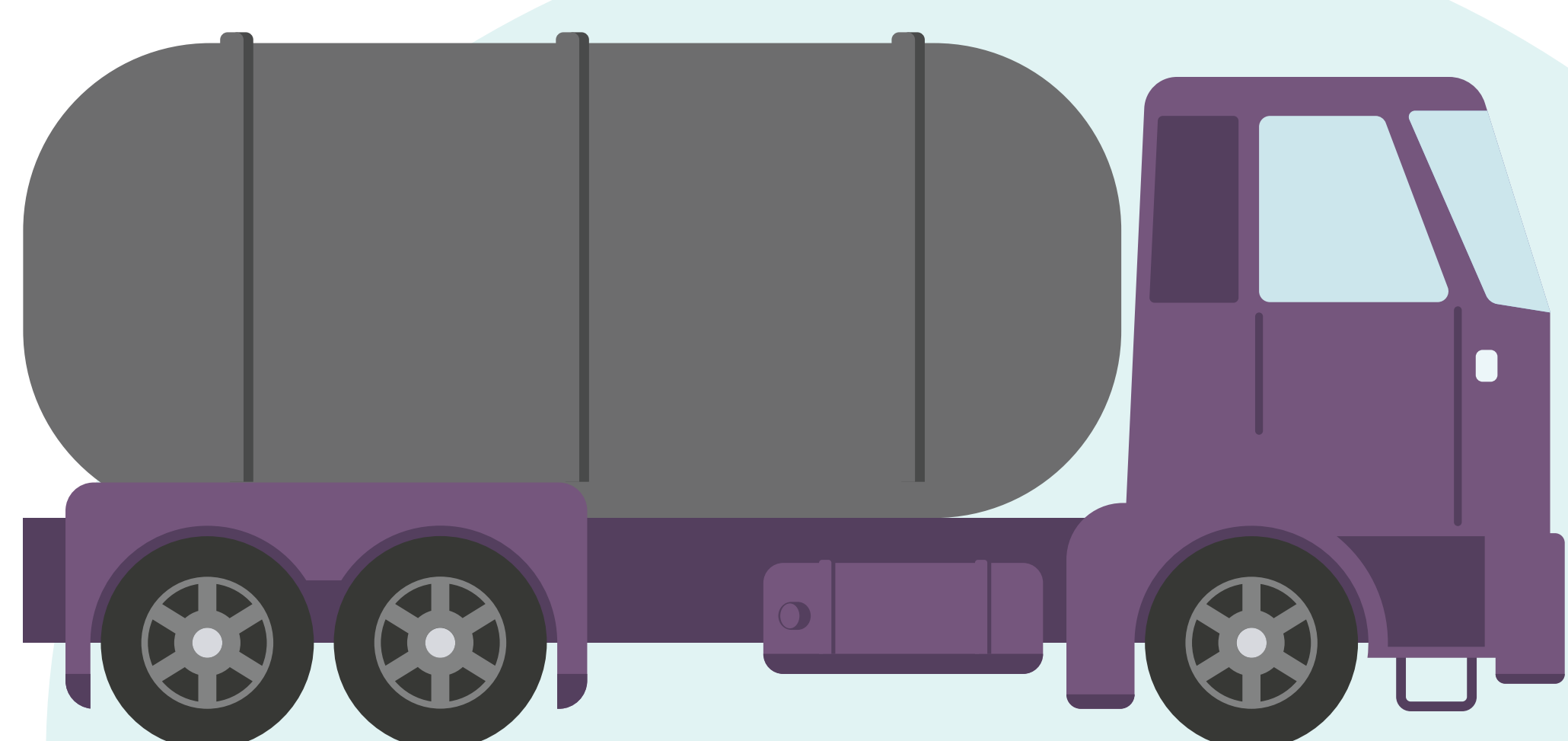
Voor fietsers, havenverkeer en lokaal verkeer hebben we routekaarten gemaakt die tonen hoe het verkeer in Zeebrugge zal rijden na de werken. Je vindt de routekaarten op de website.

## HOLLANDS COMPLEX

Het **Agentschap Wegen en Verkeer** heeft dit jaar een studiebureau aangesteld voor de opmaak van een startnota om de N31 om te vormen tot Vlaamse hoofdweg ten noorden en ten zuiden van Lissewege. In de studie wordt ook de aanleg van het Hollands Complex mee opgenomen.

## ADR-VERVOER

ADR-vervoer is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Niet alle ADR-vervoer mag door alle tunnels rijden. Tunnels worden daarom ingedeeld in categorieën A, B, C, D of E. Categorie A houdt geen beperking in van ADR door de tunnel en E betekent een bijna volledige beperking. De **Nx-tunnel** heeft na onderzoek de **categorie C** gekregen. Vandaag rijden er ter hoogte van de Visartsluis ongeveer 20 ADR-transporten per dag. Daarvan zullen er in de toekomst ongeveer 15 in de tunnel kunnen rijden. Dat betekent dat er van de huidige ADR-transporten **in de toekomst nog ongeveer 5 vrachtwagens per dag bovengronds** rijden, omdat ze niet in de tunnel mogen. Daarvoor wordt een bovengrondse omleidingsroute voorzien die rekening dient te houden met kwetsbare locaties zoals scholen. Daarom zal de omleiding via de Kustlaan lopen.



# MER - Geluid en trillingen tijdens de werken

In deze discipline hebben we bestudeerd welke impact geluid en trillingen hebben op de omgeving tijdens en na de werken aan de nieuwe sluis en Nx.

## EFFECTEN

### GELUID

- De werken zullen **geluidshinder** met zich meebrengen. Dit zal zich vooral in de **Veerbootstraat, de Isabellaan** en langs een **deel van Evendijk-Oost en de Kustlaan** voordoen.

### TRILLINGEN

- **Zware machines en werfverkeer** kunnen voor trillingshinder zorgen. Wie zich in de directe nabijheid van de werf zal bevinden, zal trillingen kunnen voelen.

## MILDERENDE MAATREGELEN

- Er komen **tijdelijke schermen** ten westen en ten oosten van de Stationswijk en aan de Isabellaan.
- Er komt een **groene berm** tussen de Kapitein Fryattstraat en de nieuwe sluis die nadien blijft behouden.
- Het geluids- en trillingsniveau wordt **gemonitord**.
- Voor het **werfverkeer** zullen **beperkte snelheden en omleidingen** gelden.
- De meest **recente werkmachines en –methodes** worden gebruikt (bv. geluidsarm).
- Er komt een **meldpunt** voor hinder.





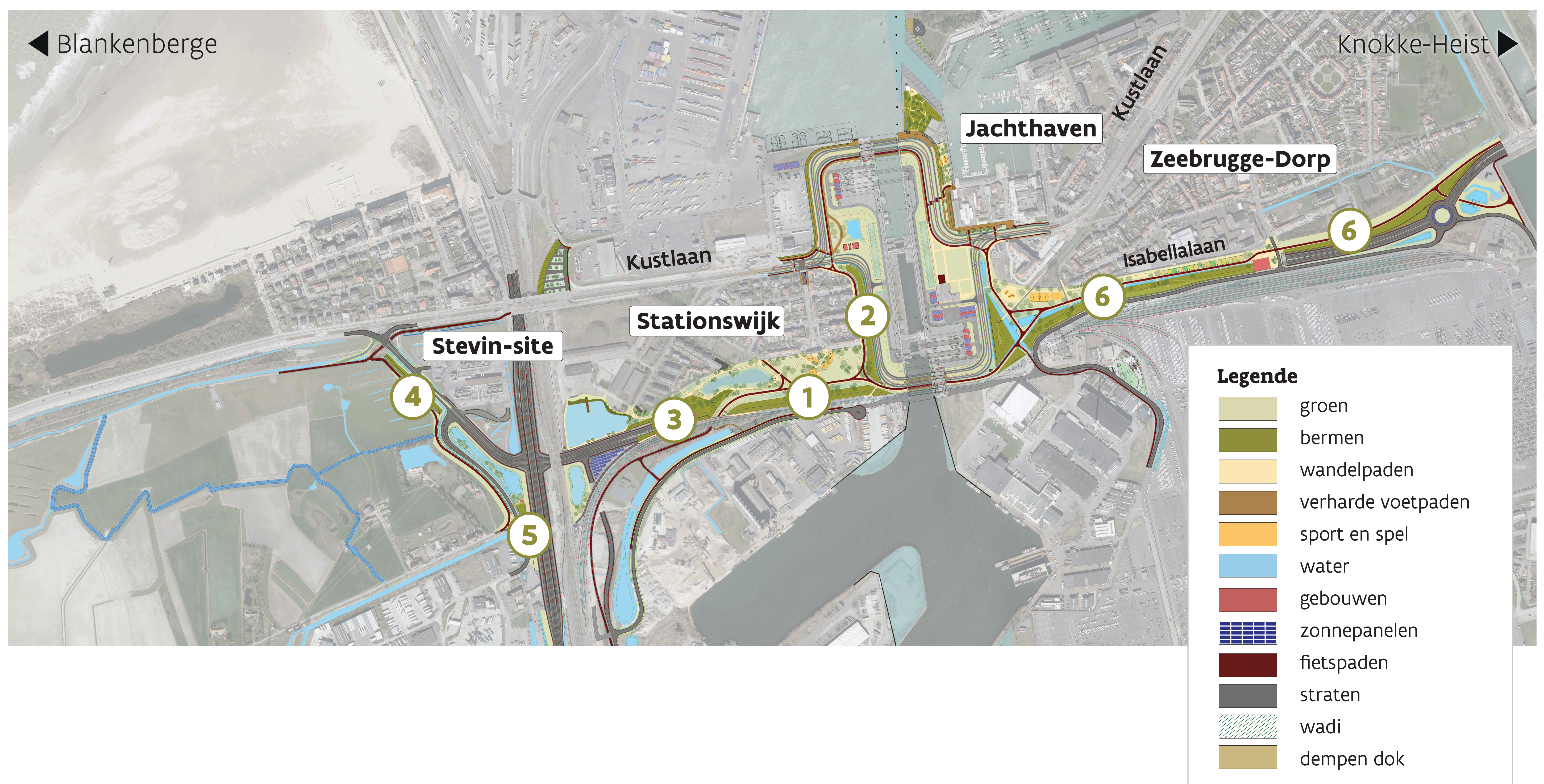
# MER - Geluid en trillingen na de werken

## EFFECTEN

- Door de Nx zal **minder doorgaand verkeer en havenverkeer door Zeebrugge-Dorp en de Stationswijk** rijden. Dat zorgt op die locaties voor minder hinder dan vandaag.
- Waar **nieuwe wegen** bijkomen en aan de **tunnelmonden** zal de **geluidshinder toenemen** ten opzichte van de situatie vandaag.
- Tijdens de metingen ter hoogte van de Vandammesluis is geen trillingshinder vastgesteld, maar wel af en toe **laagfrequent geluid** dat men als trillingen kan ervaren. Dat geluid is afkomstig van versassende schepen. Deze effecten zullen bij de nieuwe sluis minder sterk waarneembaar zijn. Bovendien zullen modernere schepen met een ander type motor minder laagfrequent geluid produceren, waardoor er **minder impact** van laagfrequent geluid te verwachten is.

## MILDERENDE MAATREGELEN

- Er worden **bermen en schermen** voorzien die de geluidshinder milderen:
  - 1 Er komt een groene berm **ten zuiden van de Stationswijk**.
  - 2 De groene berm **tussen de Kapitein Fryattstraat en de nieuwe sluis** blijft behouden.
  - 3 Er komen bermen **rondom de tunnelmonden** ter hoogte van de Veerbootstraat.
  - 4 Tussen de **nieuwe weg aan de Stevin-site en de Oudemaarspolder** komt een berm.
  - 5 Er komt een scherm langs de verbinding **tussen de weg aan de Stevin-site en Evendijk-West/ de Transportzone**.
  - 6 De huidige berm tussen de Isabellalaan en de haven wordt verplaatst en komt **voor de Isabellalaan** te liggen in plaats van erachter, zodat die de woningen beter afschermt en tegelijk ruimte creëert voor groen.
- **Laagfrequent geluid wordt gemonitord** na indienstname van de nieuwe sluis, zodat op basis van de resultaten eventueel bijkomende maatregelen kunnen worden voorzien.



# Bedankt voor je bezoek!



## BLIJF OP DE HOOGTE

Wil jij graag het laatste nieuws ontvangen? Schrijf je in voor de digitale nieuwsbrief via de **QR-code** of laat je e-mailadres achter op de **invulformulieren**.



---

## CONTACTEER ONS

Nog vragen of op zoek naar meer informatie?  
Contacteer het projectteam via:



[www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://www.nieuwesluiszeebrugge.be)



[nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be](mailto:nieuwesluiszeebrugge@mow.vlaanderen.be)



0800 20 229