



Vlaamse Overheid
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, Dienst Mer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 BRUSSEL
tel: 02/553.80.79 fax: 02/553.80.75
www.mervlaanderen.be

Richtlijnen plan-milieueffectrapportage

Strategisch haveninfrastructuurproject in de westelijke achterhaven van Zeebrugge – SHIP en Kruisende Infrastructuren

**Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
Afdeling Maritieme Toegang**

4 november 2011

PRMER-0604-RL

1. Inleiding

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Maritieme Toegang laat een project-milieueffectrapport opmaken voor het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) in de westelijke achterhaven van Zeebrugge. Het SHIP is een project voor de ontwikkeling van kansrijke “type voorhavenactiviteiten” binnen de planperiode van het strategische plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge (2004-2020). Het project bestaat uit twee gekoppelde aspecten:

- de nautische toegankelijkheid verbeteren
- terreinen aanwenden in het noordwestelijke deel van de achterhaven.

In een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse van het SHIP werden drie mogelijke inrichtingsalternatieven onderzocht en met elkaar vergeleken nl. een ‘open-getijzone’, een ‘snelle zeesluis’ en ‘de beperkte open getijzone’. Uit de MKBA bleek dat het project wenselijk is waarbij de optie ‘beperkte open-getij zone’ als beste naar voor kwam.

Daarom heeft de Vlaamse regering op 3 april 2009 beslist om in het kader van SHIP de keuze voor het voorkeursalternatief ‘beperkte open-getijzone’ te bekrachtigen.

Het project ‘open getijzone’ heeft volgende kenmerken:

- *Supprimeren van de Visartsluis*
- *Getijzone doortrekken tot aan het Verbindingsdok*
- *Realisatie van de zeewering*
- *Gedeeltelijk dempen van het Filipsdok en het Oud-Ferrydok*
- *Nieuwe kaaimuren en aanlegplaatsen*
- *Baggerwerkzaamheden*
- *Verbreden en uitdiepen van het Boudewijnkanaal*

Ter hoogte van het nieuwe doorvaartkanaal wordt volgende verkeersinfrastructuur aangelegd:

- *Brug voor spoorverkeer*
- *Tunnel onder het doorvaartkanaal voor tram en bovenlokaal verkeer*
- *Tunnel voor voetgangers en fietsers ter hoogte van de huidige Visartsluis*

Het project is MER-plichtig volgens bijlage I van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, omwille van :

Bijlage I, rubriek 12 :de aanleg of de ingrijpende wijziging van zeehandelshavens die schepen van meer dan 1.350 ton kunne ontvangen

Het doel van deze milieubeoordeling is om een zo concreet mogelijk beeld te geven van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu van verschillende alternatieven en om aan te geven hoe negatieve effecten kunnen vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd.

Het kennisgevingsdossier voor deze project-MER is door de dienst Mer van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 4 augustus 2011. De terinzagelegging liep van 3 september 2011 tot en met 2 oktober 2011. Het kennisgevingsdossier was gedurende de terinzagelegging te raadplegen bij de volgende steden en gemeenten: Brugge, Knokke-Heist, Damme, Zuienkerke en Blankenberge. Er werden ongeveer 100 inspraakreacties ontvangen via de Dienst Mer, via de steden en gemeenten zijn geen inspraakreacties binnengekomen. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Deze richtlijnen zijn na een overlegvergadering dd. 10 oktober 2011 te Brussel, opgesteld door de dienst Mer en ze hebben betrekking op de inhoudsafbakening, reikwijdte, detailleringsgraad en aanpak van het op te stellen MER. Ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierin meegenomen (zie bijlage).

2. Vorm en presentatie

Met betrekking tot de vorm en presentatie vraagt de dienst Mer:

- recent kaartmateriaal te gebruiken, voorzien van een duidelijke bronvermelding, een correcte schaal aanduiding, noordpijl en legende. Het kaartmateriaal is van goede kwaliteit, overzichtelijk en op het gewenste detailniveau (schaal) naar bruikbaarheid toe;
- de locatiegebonden effecten en milderende maatregelen cartografisch te illustreren;
- een afkortingenlijst, verklarende woordenlijst en literatuurlijst in het rapport op te nemen;
- de inhoudsopgave een logische en homogene structuur te geven;
- achtergrondinformatie in bijlagen op te nemen;
- nutteloze herhalingen in de tekst te vermijden;
- het MER te controleren op tikfouten en grammaticale fouten;
- volledige afstemming tussen de tekst van het eigenlijke MER en de niet-technische samenvatting;
- alle ingediende eindversies van het rapport dienen door de initiatiefnemer, de coördinator en door alle deskundigen te worden ondertekend.

3. Doelstelling, verantwoording en besluitvorming

Het doel van het MER is het bestuderen en het rapporteren van de mogelijke milieueffecten die het gevolg kunnen zijn van de uitvoering van de acties in het kader van het Strategisch Haveninfrastructuurproject in de Westelijke Achterhaven van Zeebrugge. De westelijke

achterhaven wordt ontwikkeld en in reconversie gebracht met als doel de achterhaven geschikt te maken voor de afwikkeling van snelle Short Sea trafieken en zee-zee overslag.

Indicatief zal waar mogelijk worden aangegeven welke het te verwachten tijdspad is.

De rol van het MER in het toekomstig besluitvormingsproces dient aangegeven te worden. Het MER is niet alleen een hulp bij de besluitvorming, maar volgens art. 4.1.7. van het decreet moeten ook de conclusies doorwerken in de besluitvorming. Het MER zal hiermee rekening houden bij de formulering van mogelijke alternatieven, milderende of compenserende maatregelen.

Het MER dient een passende beoordeling en een watertoets te bevatten. Een passende beoordeling wordt opgemaakt als een apart document dat input uit het MER zal in rekening brengen.

In het studiegebied is de laatste jaren heel wat studiewerk verricht waaronder ook andere MER's. Afstemming tussen de verschillende onderzoeken en MER's is heel belangrijk. Deze zouden geen tegenstrijdigheden mogen bevatten. Er dient maximaal rekening gehouden te worden met andere dossiers die afgerond of lopende zijn, zeker inzake trafiekprognoses. Er zal aangegeven worden welke plannen/projecten invloed kunnen hebben op de keuze van een modal split. In de keuze van een modal split dient steeds een worst case scenario aangenomen te worden.

4. Voorgenomen project en alternatieven

De volledig verklaarde kennisgeving beschrijft het voorgenomen project op een voldoende wijze.

Aanvullend op de kennisgeving vraagt de Dienst Mer dat de volgende punten ook aan bod komen:

- Het dempen van de dokken dient duidelijker beschreven te worden. Het gaat niet om een uitbreiding, wel over een reconversie van een verouderd deel van de haven. Er gebeurt een herbestemming binnen de haven. Bij de reconversiezone dient het waarom gemotiveerd te worden.
- Er zal duidelijk aangegeven worden of er onteigeningen dienen uitgevoerd te worden als gevolg van de uitvoering van het project.
- Het oude station van Zeebrugge dreigt afgebroken te worden. Er wordt verwacht dat dit belangrijke effecten zal teweegbrengen. Er dienen dus alternatieven opgenomen die het behoud van dit station en zijn huidige buurtfuncties kan bestendigen, zowel tijdens de werken als erna; mee te nemen in het onderzoek van de disciplines mobiliteit,

bouwkundig erfgoed en mens. De alternatieven worden aangereikt door de initiatiefnemer en in het MER beoordeeld naar effecten.

- Er zal onderzocht worden of het SHIP invloed heeft op bestaande en toekomstige spoorontwikkelingen (goederen en personen) in de ruimere omgeving. De link met het vormingsstation en overwegen in Wulfsberge en Lissewege. Verder is ook de bereikbaarheid van het SHIP zelf en de opportuniteiten inzake multimodaliteit een thema in het MER.
- Het project heeft grote gevolgen voor het kustverkeer. De verbinding tussen twee kernen wordt doorbroken (Zeebrugge-Dorp en Zeebrugge-Stationsomgeving). De kennisgeving beschrijft hoe de lokale ontsluiting er na uitvoering van het project zal uitzien (inclusief rol en functie van de N34). De inspraakreacties stellen verschillende andere mogelijkheden voor. Het Mer onderzoekt welke verschillende mogelijkheden er zijn voor de toekomstige lokale ontsluiting en onderzoekt deze als volwaardige alternatieven. Niet realistische alternatieve oplossingen uit de inspraakronden worden op een gegronde wijze gemotiveerd.
- in de projectbeschrijving op p. 14 en 15 wordt als nieuw traject voor de tramlijn een tunneltraject voorgesteld die samen met de wegtunnel van de nieuw aan te leggen NX wordt voorzien onder het kanaal in het verlengde van het tracé van de NX. Het kennisgevingsdossier gaat bijgevolg uit van een premisse dat dit het enig mogelijke tracé is; dit wordt ook bevestigd in pt 9.4.2.3. op p. 81; dit tracé heeft echter verregaande consequenties voor de bewoning en leefbaarheid van de Stationswijk Zeebrugge, zowel tijdens de werken als tijdens de exploitatie. Uit de inspraak blijkt dat ook een ander alternatief voor het tramtracé volwaardig moet worden onderzocht en de effecten in kaart gebracht, met name de mogelijkheid van een tramtracé dat zijn huidige loop op de Kustlaan behoudt en dus ter hoogte van de Visartbrug, stroomafwaarts de huidige sluis onder het kanaal doorgaat om dan weer in het tracé van de Kustlaan ter hoogte van het dorp boven te komen. De effecten op de mens (mobiliteit e.a.) dienen voor beide tracés in kaart gebracht en geëvalueerd in tegenstelling tot wat in pt 9.4.2.3. op p. 81 beschreven wordt. Dit bijkomend tracéonderzoek dient voorts overal opgenomen waar het van toepassing kan zijn. Bovendien dient onderzocht welke de uiteindelijk beste locatie is voor de tunnels. Het onderzoek gaat na of door het opschuiven van de tunnel de leefkwaliteit beter kan gegarandeerd worden.
- In het voorliggend project zou de dubbele fietsverbinding door middel van een brug aan de Visartsluis vervangen worden door één fietstunnel onder de nieuwe haventoeegang. De tunnel komt ter hoogte van de Kustlaan, dus zowel op het bovenlokale, functionele fietsroutenetwerk als de recreatieve Kustfietsroute. Hierbij dienen de afmetingen en hellingsgraden, zoals bepaald in het Fietsvademecum te worden gerespecteerd.
- De projectbeschrijving dient ook in te gaan op de aanlegfase. Deze zal mee beoordeeld worden, dit dient dan ook geargumenteed en aangegeven te worden. Specifiek dient meer ingezoomd te worden op hoe het verkeer (tram, vrachtwagens, stedelijk verkeer, trein, ...) al dan niet zal kunnen blijven functioneren tijdens de aanlegfase, hoe de bereikbaarheid

van de diverse functies wordt georganiseerd, wat de omvang van de werven zal zijn en wat de gevolgen zullen zijn voor de directe betrokken bewoners langs deze werven. De aanlegfase en de impact op de omgeving wordt via tussentijdse referentiepunten gedifferentieerd naar een aantal onderscheiden fasen. Naast beoordeling van de impact zal ook aangegeven worden hoe deze kan gemilderd worden. Volgende effectgroepen verdienen bijzondere aandacht:

- Trillingshinder/zettingen
- Lawaaihinder
- Stofhinder
- Visuele hinder
- mobiliteit
- Er zal opgenomen worden hoe hoog de nieuwe kaaien zullen/dienen zijn bij de uitvoering van het project. Het MER zal ook nagaan of dit project in overeenstemming is met het kustveiligheidsplan.
- Er dient meer inzicht gegeven te worden welk type industrie/bedrijven en andere havenactiviteiten verwacht worden in het projectgebied en hoe hiermee zal omgegaan worden bij de effectvoorspelling. Hiervoor kunnen verschillende scenario's (realistisch – worst-case, ...) uitgewerkt worden.
- In het projectgebied bevinden zich aardgasleidingen van Fluxys. Er moet nagegaan worden of deze leidingen moeten verplaatst worden in functie van de realisatie van SHIP en of deze verplaatsing mer-plichtig is.
- Zijn de voorgestelde weg- en spoorverbindingen (onder meer de nieuwe wegverbinding tussen de ovonde en de weg- en tramtunnel) verenigbaar met de uitbouw van de hoogspanningsnetwerken – In het algemeen is het van belang duidelijke profieltekeningen op te maken, daar waar het maaiveld wijzigt ingevolge het SHIP.
- Wordt de werking van de zeescouts ter hoogte van de Lodewijk Coiseaukaai niet gehypothekeerd door de nabijheid van de sluis? (+ veiligheidsaspect nazien)
- De verwijzing naar de ontwikkelingen in functie van het vormingsstation te Zwankendamme ontbreekt. Wordt er via het 'hollands complex' aan de N31 een verbinding gecreëerd met de om te leggen Lanceloot Blondeellaan (haveninterne ontsluitingsweg)?

Het nulalternatief zal in het MER duidelijk worden omschreven. Bij het definiëren van het nulalternatief dient rekening gehouden te worden met volgende opmerkingen:

- Er zal onderzocht worden wat de impact van de havenontwikkelingen zou zijn zonder de realisatie van het SHIP.
- Bij het nulalternatief dienen ook de aanpassingen aan de weginfrastructuur vermeld te worden en dienen de huidige knelpunten besproken te worden. In eerste instantie dient gekeken te worden naar de negatieve effecten van SHIP, in tweede instantie kan naar de huidige knelpunten gekeken worden of deze de situatie niet verergeren.

Naast de hierboven vermelde opmerkingen dient ook rekening gehouden te worden met de aspecten i.v.m. het nulalternatief vermeld onder punt 6 van deze richtlijnen (zie verder).

Als aan de hand van de resultaten van het effectenonderzoek de noodzaak blijkt om bijkomende varianten te onderzoeken, moet dit in het MER ook gebeuren.

Indien de initiatiefnemer of een verantwoordelijke instantie voor de aangedragen alternatieven (tram, lokale ontsluiting, station Zeebrugge) in voldoende mate aantoont dat deze technisch niet haalbaar zijn, dan kan dat zo in de MER beschreven worden en moet dat alternatief niet verder onderzocht worden.

5. Juridische en beleidsmatige context

De kennisgeving heeft opgave gedaan van het juridisch/ beleidsmatig kader dat voor dit MER van belang is en dit in functie van mogelijke ontwikkelingsscenario's en toetsingskaders voor de ingeschatte effecten.

Het MER zal zorgvuldig nagaan waar de relevantie zich situeert en met name ook aangeven of de voorwaarde onderzoekssturend (bijv. t.b.v. een toetsingskader) kan zijn dan wel procedurebepalend (bijv. t.b.v. het schetsen van het besluitvormingsproces) of een combinatie van beide. Het is van belang om ook tijdens het opstellen van het MER de stand van zaken van het beleid en de wetgeving op te volgen.

De juridische en/of beleidsmatige randvoorwaarden met een duidelijke ruimtelijke component dienen duidelijk cartografisch gepresenteerd te worden.

Volgende relevante randvoorwaarden dienen bijkomend te worden aangepast, opgevolgd of aangevuld:

Tabel 11-1 dient de volgende BPA's te vermelden die deels binnen de afbakening van het projectgebied liggen:

- BPA Stationswijk
- BPA Vissershaven
- BPA Dorpskom

De conformiteit van de geplande ontwikkelingen met het BPA dient nagezien te worden.

6. Bestaande toestand en milieueffecten

Als referentiesituatie (huidige situatie) dient het gebied met zijn omgeving zoals het er momenteel uitziet te worden beschreven. Per discipline wordt aangegeven welke de huidige milieuwaarden en milieukwaliteiten zijn. Als referentiejaar geldt het jaar waarin de effecten

worden verondersteld tot uiting te zijn gekomen en dat dus als basis van de vergelijking dient. Als referentiejaar wordt het jaar 2025 voorgesteld in de kennisgeving. De situatie die in het nulalternatief beschreven wordt is dus niet de huidige situatie maar wel de situatie in het referentiejaar, zonder uitvoering van het plan. In het nulalternatief dient immers ook rekening gehouden te worden met de implementatie van maatregelen die deel uitmaken van of voorkomen uit beslist beleid, en waarvan de uitvoering, los van het SHIP, te verwachten is. Bij de ingrepen in het studiegebied die ook zonder de uitvoering van het SHIP zullen plaatsvinden tegen 2025 dient naast diegene vermeld in de kennisgeving, ook rekening gehouden te worden met volgende ontwikkelingen:

- Plan-MER ‘Hoogspanningsverbinding Zomergem-Zeebrugge (project Stevin)’

Relevante gestuurde ontwikkelingsscenario's, m.n. de mogelijke evoluties die het studiegebied zou kunnen doormaken op basis van juridische en beleidsmatige randvoorwaarden (zonder uitvoering van het plan) dienen te worden uitgewerkt.

Bij de bepaling van het studiegebied dient rekening gehouden te worden met het feit dat het studiegebied zowel het plangebied als het gebied met effecten dient te omvatten.

Het studiegebied binnen de verschillende disciplines zal voldoende ruim genomen worden ten behoeve van de effectbeschrijving. Het afbakeningsproces is een iteratief proces dat bij de redactie van het eindrapport dient afgerond te zijn. De grenzen worden cartografisch gepresenteerd.

De kennisgeving geeft een behoorlijke beschrijving per milieuthema van de wijze waarop de effecten zullen worden onderzocht en beoordeeld. Belangrijk is dat in het MER voor elke onderzochte effectgroep duidelijk de gebruikte methodologie wordt uiteengezet en dat er gestreefd wordt naar een maximale kwantitatieve beschrijving van het effect. In het MER moet het bepalen van de waardering van de ernst van het effect voldoende transparant zijn. Indien wordt afgeweken van de significantiekaders die in de kennisgeving zijn opgenomen, dient dit te worden gemotiveerd.

Het is belangrijk om bij de effectbespreking voor ogen te houden dat er dient gezocht te worden naar het meest milieuvriendelijke alternatief.

Een ingreep-effectenschema dient in het MER opgenomen te worden.

Tijdens het opstellen van het MER dient men gebruik te maken van de disciplinespecifieke delen van het Richtlijnenboek m.e.r., meer bepaald de hoofdstukken met betrekking tot (bronnen van) Basisinformatie, (afbakening van het) Studiegebied en (analyse van de) Referentiesituatie.

Met betrekking tot en aanvullend op de kennisgeving kan hierbij nog het volgende aangegeven worden.

**Met betrekking tot de discipline water:*

- De huidige grond- en oppervlaktewaterkwaliteit binnen het studiegebied dienen beschreven te worden zodat een beeld verkregen wordt van de resterende milieugebruiksruimte en de impact op de geteelde landbouwgewassen..
- De waterkwaliteitsbeïnvloeding dient beoordeeld te worden (zeker inzake verzilting maar ook andere parameters). Het Boudewijnkanaal is een erkend viswater – zie ook problematiek verontreinigde waterbodems o.m. t.h.v. bestaande oude zeesluis en effecten op waterkwaliteit.
- De gesaneerde gronden van de Carcoke site bevatten nog restverontreinigingen. Gezien deze gronden gebruikt worden voor het gedeeltelijke dempen van het Filipsdok en het Oud Ferrydok, moet de impact van de verontreinigde gronden op de kwaliteit van het oppervlaktewater/onderwaterbodembodem grondig bestudeerd worden.
- De ligging van de relevante waterlopen in de nabijheid van het projectgebied dienen duidelijk besproken te worden en weergegeven op een kaart. Er zal daarbij ook aandacht worden besteed aan een beschrijving van de huidige structuurkwaliteit.
- Er zal aangegeven worden of de effectgroep wijziging structuurkwaliteit relevant is. Ook afgeleide effecten voor fauna en flora dienen in beeld gebracht te worden (oevers Boudewijnkanaal).
- Overstromingsgevoelige zones in het projectgebied en in de omgeving van het projectgebied worden duidelijk in beeld gebracht.
- Ook de impact van grondwaterwinningen bij de aanleg en de impact van bemaling op de grondwaterkwaliteit moet beoordeeld te worden.
- De impact van de nieuw gecreëerde toestand met beïnvloeding van het grondwater en aanvullende effecten op de samenstelling/evolutie grondwaterkwaliteit, op de verspreiding van de restverontreiniging van industriële activiteiten (o.m. site Carcoke) zal onderzocht worden. Waar nodig zullen maatregelen geformuleerd worden om negatieve effecten bijkomend af te schermen.
- De impact op de Dudzeelse polder moet bestudeerd worden. De hydrologische condities in de polder zijn belangrijk voor de instandhouding van de huidige en toekomstige natuur. Kleine veranderingen van hydrologische parameters in de Dudzeelse Polder zouden reeds kunnen betekenen dat de compensaties niet voldoende zijn.
- Belangrijk is wel dat de link naar de discipline fauna en flora goed kan gelegd worden. Ook voor de passende beoordeling is een goed inzicht in de mogelijke grondwaterwijzigingen nodig.

**Met betrekking tot de discipline bodem:*

- Er dient recent bronmateriaal gebruikt te worden voor de beschrijving van de referentiesituatie.

- Er dient nagegaan te worden in hoeverre mogelijk reeds vastgestelde bodemverontreiniging het project en de effecten ervan kan beïnvloeden. Voor de beschrijving van de bodemkwaliteit kan o.a. gebruik worden gemaakt van de informatie die bij OVAM of relevante gemeentebesturen beschikbaar is. De resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken dienen besproken te worden.
- Er zal een gedetailleerde grondbalans opgemaakt worden en er zal aandacht zijn voor kwaliteit/kwantiteit van grondoverschotten en aangegeven worden of er voldoende afzetmogelijkheden zijn binnen het projectgebied.
- De impact op bodemstructuur dient onderzocht te worden (zie o.m. aanwezige veenlagen).
- Er zal aangegeven worden waar eventueel vervuild baggerspecie zal geborgen worden en wat de impact daarvan is.

**Met betrekking tot mobiliteit:*

- De discipline mens-mobiliteit is cruciaal in dit dossier, ook vanwege de input die hiervoor gegeven moet worden aan de disciplines geluid en lucht.
- De gehanteerde aannames bij de opbouw van het verkeersmodel moeten duidelijk vermeld worden. Voor het bepalen van de mobiliteitseffecten zal het nieuw verkeersmodel voor West-Vlaanderen gebruikt worden.
- Er dient ook een onderscheid gemaakt naar winter- en zomerverkeer waarbij rekening wordt gehouden met het (veel) drukker toeristisch verkeer in de zomerperiode; terzake dient ook specifiek het woon-schoolverkeer in kaart gebracht tijdens het schooljaar, in het bijzonder van en naar het Maria Duininstituut (scholieren die o.a. per (brom)fiets komen van o.a. Blankenberge en Knokke-Heist; én evident ook met de tram). hetzelfde is dan ook het geval voor wat alle effectgroepen betreft van het beoordelingskader, zowel wat winter- en zomerverkeer betreft als woon-schoolverkeer. Uiteraard dient het beoordelingskader per effectgroep aan te geven wat de beoordeling is voor de discipline mobiliteit zowel globaal voor het projectgebied als specifiek én voor de Stationswijk én de wijk Zeebrugge-Dorp én de school Maria-Duininstituut ; ook de bereikbaarheid/ontsluiting van de oude vismijnwijk dient onderzocht.
- Gezien het grote belang voor de leefbaarheid van Zeebrugge-dorp en stationswijk dient in elk geval een kwantitatieve evaluatie te worden gemaakt van de duur en de frequentie van het openstaan van de bovengrondse verbindingen.
- De verkeerskundige impact voor het deelnetwerk spoorwegverkeer dient in het bijzonder rekening te houden met de reconversie van de Carcoke-site, alsook met de nieuwe terreinen die ontstaan voor de ontwikkeling van shortsea-activiteiten als gevolg van dit SHIP-project: een nazicht op vlak van de spoorontsluiting van beide sites is eveneens aangewezen.
- Naast de havengebonden activiteiten heeft Zeebrugge ook troeven op het vlak van toerisme. De troeven dienen beschreven en effecten qua bereikbaarheid ten gevolge van de realisatie van de nieuwe projecten bestudeerd. Bepaalde effectengroepen (barrièrewerking,

verkeersleefbaarheid, ...) dekken dit aspect al maar uiteraard is er een wisselwerking noodzakelijk met de discipline mens.

- De huidige netwerken voor fietsers en voetgangers dienen weergegeven en de toekomstige, die niet van lagere kwaliteit mogen zijn dan de huidige, op kaart gezet. Voor de fietsers is er een functioneel en een recreatief netwerk.
- Verkeersleefbaarheid is niet alleen een kwestie van verkeersintensiteiten. Even belangrijk is het of een dorp al of niet van zijn omgeving wordt geïsoleerd, of de barrière tussen de deukernen van eenzelfde dorp niet te groot wordt, of de ruimtelijke samenhang die er nog is, behouden blijft of kan worden opgewaardeerd. Hieraan is de nodige aandacht te besteden en opnieuw zal een wisselwerking met de discipline mens noodzakelijk zijn.
- Bij het onderzoek dient expliciet aandacht besteed aan de Stationswijk; dit project kan op die belangrijke woonwijk een zeer grote invloed hebben; het is noodzakelijk dat dit expliciet vermeld wordt en dat dit op grondige en gedetailleerde wijze onderzocht en afgewogen wordt.
- Inzake verkeersveiligheid: welke impact de menging tussen plaatselijk (inclusief landbouw) en economisch verkeer heeft, evenals de dwarsingen van spoor en weg.

**Met betrekking tot de discipline lucht:*

- De huidige luchtkwaliteit dient beschreven te worden op basis van gegevens van bestaande VMM-meetposten en imissiejaarverslagen. Gebruik van lokale meetgegevens is zeker aangewezen. Ook de impact van scheepvaartemissies wordt beoordeeld. Er wordt verwezen naar de imissie meetgegevens van VMM van meetstations bij sluizen om basisgegevens te verkrijgen inzake scheepvaartemissies. Hierbij wordt opgemerkt dat gegevens van andere sluizen (vb. te Antwerpen of Gent) minder relevant zijn voor Zeebrugge, gezien de andere lokale omgeving (veel industrie en schaalniveau stedelijk verkeer). Indien voorhanden zullen uiteraard gegevens van Zeebrugge zelf gebruikt worden.
- Ook tengevolge van aangemeerde draaiende schepen kunnen lokaal emissies verwacht worden.
- Inzake scheepvaartemissies dient men rekening te houden met een aantal recente regelgevingen en beslissingen inzake brandstofgebruik door schepen die binnenkort van toepassing zullen zijn.
- Er wordt gevraagd ook geur, roet, PM_{2,5} als parameter toe te voegen indien relevant.
- Ook de mogelijke impact t.g.v. eventuele wachttijden bij passages van sluizen moet weergegeven worden.
- Er moet ingeschat worden welke parameters de vooropgestelde industrie/bedrijven en andere havenactiviteiten kunnen emitteren en met welke geraamde hoeveelheid
- Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden en eisen gesteld t.a.v. vervoer, aanvoer en opslag van bulkgoederen (al of niet afgeschermd) – hangt samen met welk type economische ontwikkeling verwacht wordt.
- Speciale aandacht dient geschonken aan de emissies in de nabijheid van de tunnelmonden.

- Het significantiekader zoals voorgesteld in het richtlijnenboek Lucht zal gebruikt worden. Hierbij wordt de opmerking gemaakt of hier voldoende onderscheid wordt gemaakt tussen lokale effecten en globale effecten om voldoende nuancerings- en kaderings- van de resultaten te voorzien. Met name heeft het plan tot doel Short Sea havenfaciliteiten aan te bieden. Dit maakt onderdeel uit van een globaal gewenst beleid om short sea als alternatieve vervoerswijze in te zetten ten opzichte van het lange afstandsverkeer over de weg. Dit zou globaal als positief beschouwd kunnen worden, ook al kan dat lokaal een stijging van de emissies met zich meebrengen.

**Met betrekking tot de discipline geluid en trillingen:*

- Er kan rekening gehouden worden met de principes van milieuzonering.
- De impact op nabijgelegen VEN-, SBZ-V en SBZ-H gebieden dient besproken te worden.
- Het is aangewezen om gebruik te maken van beschikbare meetgegevens m.b.t. omgevingsgeluidskwaliteit o.a. in andere studies en andere MER's.
- De meetzones waar geluidsmetingen zullen uitgevoerd worden zijn gelegen aan de rand van elk omliggend woongebied. Op die manier kan de invloed op de kwetsbare woongebieden geëvalueerd worden.
- Trillingshinder zal opgenomen worden als een relevante te beoordelen effectgroep. Werking van scheepsmotoren kan aanleiding geven tot trillingshinder in de omliggende woonclusters. Werking van sluizen waren in het verleden een bron van trillingsoverlast naar de woonomgeving. Er zal bekeken worden of het effect reikt tot aan de meest nabije bebouwing.
- Inzake volumebuffers zullen bestaande en toekomstige buffers gesitueerd en in rekening gebracht worden. Indien er buffers in milderende maatregelen voorgesteld worden, zullen die gedimensioneerd worden (situering op kaart, opgaven lengte en hoogte, ...).
- Ook opgave van beoogde referentiecriteriën – richtwaarden en grenswaarden voor weg, spoor, spoorverkeer, omgevingslawaai vastleggen.

**Met betrekking tot de discipline fauna en flora:*

- Aanduiding en beschrijving van de VEN-gebieden is niet geactualiseerd.
- Duidelijke situering/overzicht van de natuurcompensaties ontbreekt.
- Een passende beoordeling is noodzakelijk.
- Er dient in de horizon 2025 rekening gehouden te worden met de verbeterende situatie ten gevolge van de natuurcompensaties maar ook met het feit dat compensatie in de Dudzeelse polder zijn beperkingen heeft doordat dit gebied zelf ook onder invloed staat van (andere) havenprojecten.
- Voor effecten op fauna ten gevolge van geluidsverstoring dient het significantiekader gekoppeld te worden aan specifieke grenswaarden. 'Een negatief effect wordt als zeer significant negatief beschouwd', lijkt geen transparante beoordeling.
- ovonde in de N31

- impact/inpassing t.o.v. het aanpalend polderlandschap (Oudemaarspolder)
- wat blijft over aan realisatiemogelijkheid/ontsluiting/buffering van de zone die in het Ruimtelijk structuurplan van de stad aangegeven is voor randparking, mobilhomes en doortrekkersterrein
- bij 8.3 en 9.7.5: onderzoek/evaluatie van de inzet van (delen van) de Oudemaarspolder voor realisatie van compensatie van habitattypes "brakke plas" en "grasland met zilte elementen" indien dit onvoldoende in de andere compensatiezones kan gerealiseerd worden.
- Bij 9.7.2.1, p. 117, situatie Ter Doest: de inrichtingswerken die sinds de aanmelding in 1996 werden uitgevoerd door Natuurpunt en VLM moeten bij beoordeling mee in beschouwing genomen worden.

**Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie:*

- Aandacht dient besteed te worden aan aanwezige beschermde landschappen, monumenten, stads- en dorpsgezichten.
- De visuele impact van de verschillende alternatieven dient onderzocht te worden. In de kennisgeving wordt enkel voorgesteld de erfgoedaspecten van het landschap te behandelen. Alle voorgestelde alternatieven hebben echter niet alleen impact op de erfgoedwaarden van een landschap, de alternatieven hebben eveneens een belangrijke impact op zichtlijnen en belevingswaarde van het landschap.

**Met betrekking tot de discipline mens-gezondheid:*

- Er zal verduidelijkt worden op welke wijze de specifieke lokalisatie van de receptoren in kaart gebracht worden.
- Zoals eerder reeds aangegeven dient ook aandacht voor de school Maria Ter Duin.
- Er dient aandacht besteed aan de (functies van) ingenomen gronden en wat dit betekent voor de betrokken landbouwers.
- Aandacht dient ook besteed te worden aan veiligheid tegen overstromingen. De achterhaven zou blootgesteld worden aan stormvloeden waardoor zonder gepaste ingrepen overstromingen kunnen optreden. Er zal onderzocht worden welke maatregelen noodzakelijk of gepland zijn.
- Aandacht voor het recreatieve aspect bij de beoordeling van de effecten is nodig (zie ook eerder).
- In hoeverre kunnen barrière-effecten aanleiding geven tot psychosomatische effecten? Afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens (studies, globaal wetenschappelijk onderzoek) kan dit kwantitatief of kwalitatief beschreven worden.
- De leefbaarheid van de omliggende woonkernen (vnl. Zeebrugge-stationswijk, Zwankendamme en Lissewege) moet besproken en onderzocht worden.
- Effecten op landbouw zullen onderzocht worden. En dit ook in relatie tot lopende of geplande natuurcompensaties.

- Ook lichthinder en hinderaspecten zal meegenomen worden in de beoordeling indien dit verschillen oplevert tussen de alternatieven.
- De link met het reeds uitgevoerde ruimtelijke veiligheidsrapport (op strategisch planniveau voor de haven van Zeebrugge – eindrapport december 2004, beoordelingsverslag mei 2006) zal gelegd worden.
- Sinds 19/10/2006 is er een code van goede praktijken inzake risicocriteria voor externe mensrisico's van Seveso-inrichtingen verschenen, hierin worden een aantal wijzigingen doorgevoerd, één van de wijzigingen is de definitie van een gebied met woonfunctie. Groepen van minstens 5 bestaande, niet onteigende of in onteigeningsplannen opgenomen wooneenheden, die een ruimtelijk aaneengesloten geheel vormen, moeten vanaf 19 oktober 2006 mee in beschouwing genomen worden. Omdat dit RVR op strategisch niveau dateert van voor deze wijziging dient er een bijkomende evaluatie te gebeuren naar de aanwezigheid van zonevreemde woonclusters t.a.v. het onderzochte plangebied in kader van externe mensveiligheid.
- Bijkomend dient eveneens worden nagegaan welke risico's het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt voor de omgeving. Omdat dit een relatief nieuw terrein is, kan deze inschatting eventueel ook op semi-kwantitatieve of kwalitatieve wijze plaatsvinden.
- De ruimtelijke inpassing en architecturale uitwerking van de te nemen maatregelen dient te gebeuren met respect voor de aanliggende woongebieden. Het is noodzakelijk de bestaande woningen op plan aan te duiden en om maatregelen/ suggesties op te nemen voor een zo kwalitatief mogelijke ruimtelijke inpassing. Vb: confrontatie met de waterkering ter hoogte van de af te breken Visartsluis.
- Binnen de discipline Mens-gezondheid en psychosomatische aspecten moeten de effecten op de bewoners door deze infrastructureel ingrijpende veranderingen -die zowel fysisch als psychisch de afstand tussen de deelgebieden (de verschillende zijden langs de Visartsluis)-vergroten, meegenomen worden. Verplaatsingen van de ene naar de andere kant zullen veel meer inspanningen vragen. (Problematiek van lokaal wagenverkeer tussen de verschillende deelgebieden. Ze moeten zich mengen met het doorgaand verkeer zodat de afstanden méér dan verdubbelen)

Zowel de fietser, voetganger als diegene die met de wagen rijdt kan momenteel geen meerwaarde vinden in de geplande wijzigingen. De motivering van deze vraag kunnen we terugvinden bij de definiëring van de menselijke gezondheid; “... **sociale en economische leefomstandigheden, kwaliteit van de leefomgeving (buurt), veiligheid in de leefomgeving, kwaliteit van het leefmilieu.**”

Het is eveneens aangewezen ook hiervoor milderende maatregelen te treffen onder de vorm van het inrichten van kwalitatieve openbare buitenruimtes die waar nodig de infrastructuren bufferen.

In het bijzonder moet aandacht besteed worden aan de leefkwaliteit in de Stationswijk. Deze woonwijk zal in de toekomst geprangd liggen tussen verschillende infrastructuren en grootschalige inplantingen (hoogspanningsstation).

Tijdens het opstellen van het MER dient gebruik gemaakt te worden van de disciplinespecifieke delen van het Richtlijnenboek m.e.r.(recentste versies), meer bepaald de hoofdstukken met betrekking tot (karakterisering van de) Effectgroepen, Effectuitdrukking en Beoordelingscriteria en (analyse van de) Geplande situatie.

Opmerking: relevante milieueffecten die hier niet vermeld worden, maar die toch naar voor zouden komen uit het milieuonderzoek, dienen uiteraard meegenomen te worden in de globale beoordeling in het MER.

7. Leemten in de kennis

Het MER dient opgave te doen van de leemten in kennis die tijdens het uitvoeren van het onderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen opgedeeld worden naar aard van de leemte waarbij dan onderscheid dient gemaakt te worden tussen leemten met betrekking tot het plan , betreffende inventarisatie en aangaande methodologie en inzicht.

Het MER zal eveneens aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken naar de besluitvorming.

8. Monitoring en evaluatie

In het MER zal per discipline aangegeven worden of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn, bijvoorbeeld vanuit de diverse reglementeringen of vanuit de leemte in de kennis. Het MER zal ook aangeven welke maatregelen er dienen genomen te worden indien monitoringsresultaten uitwijzen dat er toch nog negatieve te milderende effecten optreden.

9. Integratie en eindsynthese

In een afzonderlijk deel zal het rapport een discipline/receptor-overschrijdende, leesbare samenvatting geven over de verwachte gevolgen voor het milieu en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen milderen. Er zal aangegeven worden wat het meest milieuvriendelijk alternatief is.

De elementen welke noodzakelijk zijn voor de "Watertoets" uit het Decreet Integraal Waterbeheer zullen hierin duidelijk opgenomen worden, net zoals de conclusies van de Passende Beoordelingen.

10. Niet-technische samenvatting

De niet-technische samenvatting vormt een afzonderlijk leesbaar deel van het rapport dat de essentie van de overige delen beknopt en correct weergeeft. De tekst moet zodanig geschreven zijn dat hij begrijpelijk is voor een gemiddelde lezer. Figuren, kaarten of tekeningen dienen ter ondersteuning van de tekst in deze samenvatting te zijn opgenomen.

Deze niet-technische samenvatting wordt bij het indienen van de definitieve versie tevens in digitale vorm aangeleverd.

Brussel, 4 november 2011,

Het afdelingshoofd,

Paul Van Snick
Algemeen directeur
Afdelingshoofd AMNEB

Bijlagen

Er werden een honderdtal individuele inspraakreacties ontvangen.

Lijst van de aangeschreven administraties, overheidsinstellingen, openbare besturen die reageerden (schriftelijk of op de richtlijnenvergadering) en waarmee rekening werd gehouden in deze richtlijnen:

- Stad Brugge
- MBZ
- LNE, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu&Gezondheid, Dienst Hinder en Risicobeheer
- LNE, Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid, Dienst Veiligheidsrapportage
- Departement MOW, Afdeling Algemeen Beleid
- ANB
- OVAM
- VLM
- Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, Ruimtelijke Planning
- Departement RWO West-Vlaanderen
- Provincie West-Vlaanderen
- De Lijn West-Vlaanderen
- Infrabel
- MOW, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – West-Vlaanderen
- Departement Landbouw en Visserij
- Fluxys

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die hebben laten weten geen opmerkingen te hebben op de inhoudsafbakening en methodologie of die zich verontschuldigd hebben voor de vergadering. Deze instanties zullen een ontwerptekst van het MER ontvangen:

- Gemeente Zuienkerke
- VMM - buitendienst Oostende – Afdeling Ecologisch Toezicht
- Milieuvergunning West-Vlaanderen
- Afdeling Toezicht Volksgezondheid West-Vlaanderen
- Stad Knokke Heist
- Gemeente Damme
- Stad Blankenberge
- Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Kust
- Agentschap Wegen en Verkeer
- NMBS

Lijst van de administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die werden uitgenodigd om reactie te geven maar die niet reageerden (deze zullen ook geen ontwerptekst meer ontvangen tenzij zij aan de Dienst Mer verzoeken om deze toch te ontvangen):

- LNE, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu&Gezondheid, Dienst Lucht en Klimaat
- LNE, Dienst Ondergrond Vlaanderen
- Vlaams Energie Agentschap
- VMM, Afdeling Operationeel Waterbeheer
- Provinciale Dienst Waterlopen

Er dienen bijgevolg in totaal 28 (inclusief 2 voor de dienst Mer) exemplaren van de ontwerptekst voorzien te worden.