
Plan-MER i.k.v.
gemeentelijk RUP
'Vissershaven' te
Zeebrugge

- Niet technische samenvatting -

*Sweco Belgium nv
i.o.v. Stad Brugge
april 2018*

Verantwoording

Titel	Plan-MER ikv gemeentelijk RUP Vissershaven te Zeebrugge
Subtitel	Niet technische samenvatting
Projectnummer	2131-0003
Referentienummer	
Revisie	1
Datum	april 2018
Auteur(s)	Team van MER-deskundigen
E-mail adres	soetkin.verryt@swecobelgium.be
Gecontroleerd door	Annelies Anthierens
Paraaf gecontroleerd	✓
Goedgekeurd door	Griet van Waes
Paraaf goedgekeurd	✓

Contact

SWECO 
Sweco Belgium nv
Elfjulistraat 43
B-9000 Gent
T +32 9 241 59 20
F +32 9 241 59 30
gent@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Handtekeningenlijst

Coördinator
Soetkin Verryt



MER-deskundige mobiliteit
Rik Houthaeve



MER-deskundige bodem en pedologie
Ann Van Wauwe



MER-deskundige water
Ann Van Wauwe



MER-deskundige biodiversiteit
Els Van den Balck



MER-deskundige landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
Soetkin Verryt



MER-deskundige mens – ruimtelijke aspecten en mobiliteit
Soetkin Verryt



Inhoud

<u>Verantwoording</u>	<u>II</u>
<u>1 Situering, verantwoording en beschrijving van het plan</u>	<u>3</u>
1.1 Doelstelling van het plan	5
1.2 Cultuurhistorische ontwikkeling	6
1.3 Geografische situering van het plan	7
1.4 Reikwijdte en detailleringsgraad	8
1.5 Verantwoording plan	9
1.6 Beschrijving van het plan	13
1.7 Geplande ontwikkelingen	34
<u>2 Samenvatting milieueffectenbeoordeling per discipline</u>	<u>47</u>
2.1 Discipline mobiliteit	50
2.2 Discipline bodem en water (nevendisciplines)	53
2.3 Discipline biodiversiteit	54
2.4 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	56
2.5 Discipline mens – ruimtelijke aspecten, hinder en gezondheid	57
<u>3 Integratie en eindsynthese</u>	<u>59</u>
3.1 Algemeen	61
3.2 Onderzoeksvragen	<i>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</i>
3.3 Synthesetabel milieueffecten	<i>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</i>
3.4 Milderende maatregelen en aanbevelingen	<i>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</i>
<u>Colofon</u>	<u>76</u>
<u>Contact</u>	<u>76</u>

Afkortingen

ASP	Avondspits
BS	Belgisch Staatsblad
DRO	Decreet Ruimtelijk Ordening
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeehaven
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectenrapport
m.e.r.	milieueffectrapportage
MM	Multimodaal verkeersmodel
OSP	ochtendspits
OV	Openbaar vervoer
PAE	personenequivalenten
PRUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
PRS	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
Ref sit.	Referentie situatie
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SBZ-H	Speciale Beschermingszone – Habitatrichtlijn- gebied
SBZ-V	Speciale Beschermingszone - Vogelrichtlijn- gebied
VHA	Vlaamse Hydrografische Atlas
VEN	Vlaams Ecologisch Netwerk

Woord vooraf

Dit is de niet-technische samenvatting van het plan-MER Vissershaven te Zeebrugge, m.a.w. een beknopte samenvatting van het eigenlijke milieueffectrapport bestemd voor publiek en stakeholders. Een milieueffectrapport is een openbaar document waarin de milieueffecten van een planproces of project en de eventuele alternatieven voor dat planproces of project, worden onderzocht. Het milieueffectrapport beslist niet of project of planproces vergunning krijgt, dit wordt beslist door de vergunningverlener die hierbij rekening houdt met milieueffectrapport.

De niet-technische samenvatting heeft als doel om aan publiek en belanghebbenden de relevante informatie uit het milieueffectrapport van het project of plan te communiceren en hiermee de publieke participatie in het vergunningsproces te bevorderen. Voor de uitgebreide technische informatie moet u het eigenlijke milieueffectrapport raadplegen.'

Inleiding

Voorliggend plan betreft het plan-MER in kader van het GemeentelijkRUP (verder GRUP) Vissershaven te Zeebrugge. Dit document vormt het vervolg op de kennisgevingsnota, de eerste procedurele stap in de opmaak van het milieueffectrapport, en heeft als voornaamste bedoeling om de te verwachten positieve en negatieve milieueffecten in beeld te brengen alsook om mogelijke milderende maatregelen te formuleren om negatieve milieueffecten te beperken en positieve te versterken. Hierbij worden de onderscheidende effecten voor de ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite in beeld gebracht. Op deze manier geeft de milieueffectenbeoordeling mee input in de keuze voor de ontwikkeling op de Oude Vismijnsite en het definiëren van de bestemmingswijzigingen in het plangebied.

De belangrijkste doelstelling van het RUP is het verhogen van de leefkwaliteit voor de huidige en toekomstige inwoners van Zeebrugge (Vissershaven en Dorp), het economisch interessant maken van het gebied voor handel en horeca en het opliften van de toeristische aantrekkingskracht van de ligging langs de kust. De reconversie van de Oude Vismijnsite is hierbij een belangrijke ingreep.

De initiatiefnemer van het plan waarop de nota betrekking heeft is de stad Brugge – Dienst ruimtelijke ordening.

– Contactadres:

Stad Brugge

Oostmeers 17

8000 Brugge

– Contactpersoon: Mevr. A. Vanhevel

Het voorgenomen plan vormt een kader voor projecten zoals die vermeld worden onder Bijlage I, II of III van het m.e.r.-decreet, meer bepaald rubriek 10b: Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen uit bijlage II. Dit betekent dat de plan-m.e.r.-plicht van toepassing is. Aangezien er mogelijk aanzienlijke milieueffecten zullen optreden door het voorgenomen plan en het geen klein gebied van lokaal niveau is of een kleine wijziging betreft, wordt een plan-MER opgemaakt.

1 Situering, verantwoording en beschrijving van het plan

1.1 Doelstelling van het plan

Het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Vissershaven' te Zeebrugge beoogt een juridisch kader te vormen om de gewenste kwalitatieve ontwikkelingen in het plangebied mogelijk te maken.

De stad Brugge heeft de intentie om het gebied te herbestemmen en om dit vast te leggen in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Voorgenomen plan beoogt in hoofdzaak een verbetering van de leefkwaliteit voor de huidige en toekomstige bewoners van Zeebrugge, het terug economisch interessant maken van het gebied voor handel en horeca en het verbeteren van de toeristische aantrekkingskracht van de unieke locatie langs de kust. De reconversie van de Oude Vismijnsite is hierbij een belangrijke ingreep. Dit voornemen wordt getoetst op de impact op het milieu en dit door middel van de opmaak van een milieueffectenrapport.

1.2 Cultuurhistorische ontwikkeling

Twee historische gebeurtenissen hebben een belangrijke rol gespeeld bij het ontstaan van de haven van Zeebrugge. Enerzijds was er een hernieuwde belangstelling voor het verleden van Brugge in de 19^{de} eeuw door de economische welvaart die te danken was aan de verbinding met de zee (via het Zwin). Anderzijds vormde de toenmalige verbinding met de zee, via de Oostendse Vaart, stilaan een probleem door de steeds toenemende tonnenmaat van de schepen. Op 1 juni 1894 werd een overeenkomst afgesloten tussen onder andere de Belgische staat en de Stad Brugge waarin voorwaarden werden vastgelegd betreffende de bouw van de nieuwe haven. De overeenkomst bestond uit drie onderdelen: een voorhaven aan de Belgische kust, genaamd Zeebrugge, een zeekanaal vanaf de voorhaven naar Brugge en een binnenhaven in Brugge zelf, ten noorden van de stad. De uitvoering van de werken startte in 1896 en liep tot 1905. In 1921 werd aan een bouwmaatschappij de opdracht gegeven om 113 werkmanswoningen te bouwen om de inwijking van vissersgezinnen op te vangen. In 1970 besliste de Belgische regering om de haven van Zeebrugge een nieuwe impuls te geven door de haven als een polyvalente diepzeehaven uit te bouwen.

Rond 1990 raakt de oude Vissershaven en het zogenaamde Zeebrugge-Dorp door de uitbreiding van de voor- en achterhaven in een soort van enclave ingesloten en begint de omgeving te verloederen. In het kader van het Kustactieplan II-project wordt de omgeving tussen 2001 en 2006 gerevaloriseerd tot een aantrekkelijke toeristisch-recreatieve omgeving, onder meer door de heraanleg van de Rederskaai, Paardenmarktstraat, Appelzak etc.

In het begin van de 20^{ste} eeuw gingen de werken van start voor de bouw van de Brugse Zeehaven in Zeebrugge. Het is ook in dezelfde periode dat de Vissershaven gebouwd werd. Via diverse uitbreidingen in de loop van de eeuw zijn het huidige Prins Albertdok en Tijdok ontstaan.

Het Prins Albert I-dok wordt geëxploiteerd als jachthaven, gericht op recreatieve en toeristische activiteiten. MDK wenst de jachthaven langs de Tijdokstraat in het Prins Albert-I-dok te Zeebrugge her in te richten. Door

de Vlaamse Overheid werd in 2013 een vergunning afgeleverd om de steigers tijdelijk in het dok ten westen van de Kielbankstraat (Werfkaai), in het havengebied, te plaatsen.

Omdat een inplanting in het havengebied niet ideaal is omwille van mogelijke conflicten tussen de economische havengebonden activiteiten en de recreatie, werd een tijdelijke vergunning toegekend, voor een maximum duur van 5 jaar. MDK besliste om de verleende vergunning niet uit te voeren en om onmiddellijk over te gaan tot de realisatie van de basisinfrastructuur langsheen de Tijdokstraat.

De Oude Vismijn is het hart van de Vissershaven en de Visserswijk. In het begin van de jaren '90 blijkt de Vismijn (gebouwd in 1948) onvoldoende aangepast aan de heersende regelgeving in verband met hygiëne. De visserij is genoodzaakt te verhuizen naar de nieuwe gebouwen in de achterhaven. De Oude Vismijn wordt na een tijd omgevormd tot 'Seafront', een interactief maritiem themapark. Hier waren in het verleden ook enkele winkels en horecazaken gevestigd.

Zeebrugge is een populaire aanlegplaats en momenteel de grootste cruisehaven in Vlaanderen voor cruiseschepen. Er wordt een cruiseterminal gerealiseerd om bezoekers beter te kunnen opvangen en om passagiers ook de mogelijkheid te geven om in Zeebrugge in te schepen. De cruiseterminal betreft een nieuw multifunctioneel gebouw met een onthaalfunctie en met mogelijkheid tot in- en uitchecken van passagiers, in combinatie met verschillende andere functies zoals kantoorruimtes, vergaderzalen, winkels en een rooftop restaurant. De inplanting van het gebouw op de kop van de jachthaven kan mede een katalysator zijn voor de reconversie van de Oude Vissershaven.

1.4 Reikwijdte en detaillingsgraad

Het voorgenomen plan omvat de realisatie van een stadsontwikkeling ter hoogte van de Oude Vismijn te Zeebrugge. In voorliggend plan-MER worden de verschillende planonderdelen beoordeeld op milieueffecten.

De exacte invulling van de verschillende planonderdelen zijn echter onderhevig aan verfijning en aanpassing, en dit aan de hand van oa. de verkregen inzichten en beoordeling van de locaties in het lopende planingsproces, voorliggende milieubeoordeling en een bijgestelde behoefteberekening bij opmaak van het RUP.

De reikwijdte van het voorgenomen plan betreft maatregelen in de ruimtelijke ordening, in casu het wijzigen van de bestemming van een locatie die bijdraagt tot de doelstelling, met name de realisatie van een stadsontwikkelingsproject ter hoogte van de Oude Vismijn. De

reikwijdte van het plan-MER is ruimer dan de locaties, het is meer bepaald de locatie, uitgebreid met het gebied tot waar de effecten van het voorgenomen plan reiken, namelijk het studiegebied.

Het voornemen om het voorgenomen plan te realiseren en de bestemming te wijzigen, zal worden getoetst op de impact op het milieu. De wijziging van de huidige bestemming naar een reservatiestrook voor weginfrastructuur vormt onderdeel van het milieuonderzoek. De impact op het milieu wordt nagegaan door de opmaak van een milieueffectenrapport (kortweg MER).

Omdat het plan-MER wordt opgesteld in functie van het op te maken RUP moet het duidelijke uitspraken bevatten omtrent de elementen die in het RUP moeten worden opgenomen, met name een opgave van milde-rende maatregelen met een ruimtelijke weerslag.

1.5 Verantwoording plan

AANLEIDING

Het geldend BPA draagt door zijn vrij eenzijdige bestemmingen niet bij tot het opwaarderen van de woonkwaliteit in het plangebied. De inwoners trekken veelal weg uit de omgeving en het plangebied heeft nieuwe impulsen nodig om de leefkwaliteit te verhogen, verloedering tegen te gaan, de realisatie van economische en toeristische trekkers mogelijk te maken, ... Doelstelling van voorliggend plan is dan ook om in de woonwijk een duurzame omgeving te creëren door de woonfunctie te versterken en dit in samenhang met de versterking van de toeristische aantrekkingskracht, de recreatieve functie van de omgeving en de versterking van de economische activiteiten in de omgeving van de haven. Hierbij zal – naast de concrete planonderdelen in het RUP – het BPA worden verfijnd en geactualiseerd.

Zeebrugge heeft tal van kwaliteiten en potenties. De ambitie is om deze troeven duidelijk in de verf te zetten. De sterke aanwezigheid van de havenactiviteiten en visserij om en rond Zeebrugge moeten kunnen ingezet worden als kwaliteit en attractie voor bewoners en bezoekers. Het plan heeft de ambitie om het attractieve karakter van het plangebied beter te benutten en in te zetten om de beleving van Zeebrugge, als wezenlijk onderdeel van de stad Brugge, te versterken. Het ontwikkelen van een nieuw, architecturaal hoogwaardig alternatief voor de Oude Vismijnsite en een attractieve openbare ruimte vormen hierbij belangrijke onderdelen.

Met het RUP wordt ingezet op het verbeteren van de leefkwaliteit voor de inwoners van de Vissershaven en het aantrekken van nieuwe inwoners. De leefbaarheid voor de omwonenden kan onder andere verbeterd worden door de economische leefbaarheid voor handel en horeca en de toeristische aantrekkingskracht van het gebied te verbeteren.

De hoofddoelstellingen van het RUP zijn met andere woorden als volgt samen te vatten:

- × verhogen van de leefkwaliteit;
- × versterken economisch leefbaarheid voor horeca en handel;
- × versterken van toeristische aantrekkingskracht;

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

De haven van Zeebrugge staat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een poort, waarbij poorten centraal staan als motoren voor ontwikkeling. "De poorten van Vlaanderen, met name de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende [...] zijn de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Omwille van hun bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie) zijn zij een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen ze hoogwaardige internationale investeringen aantrekken." (RSV, 1997). Het plangebied behoort daarnaast tot het stedelijk netwerk van de kust. Het stedelijk netwerk is door zijn ligging en samenhang van infrastructurele, ecologische, functioneel- en/of fysieke ruimtelijke kenmerken structuurbepalend voor Vlaanderen. Elk van deze stedelijke netwerken heeft eigen karakteristieken en functioneert op eigen wijze. De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Daarnaast is de transportfunctie, in het bijzonder de maritieme transportfunctie, belangrijk. Het stedelijk netwerk is daarbij niet één aaneengesloten stedelijk gebied, maar wel een ruimtelijk beleidskader met een belangrijke plaats en rol voor de structuurbepalende functies van het buitengebied binnen het stedelijk netwerk.

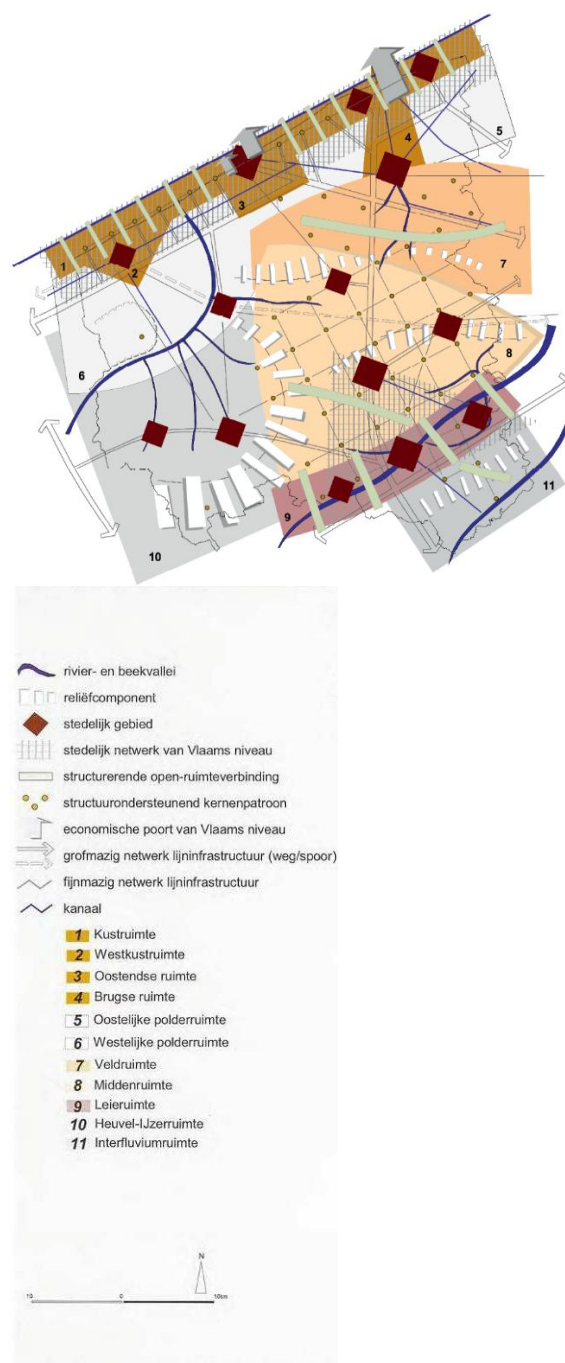
WITBOEK BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (1) (30 november 2016) opteert voor een duurzame en multi-modale uitbouw van de logistieke draaischijf in Vlaanderen, waarbij goederenstromen ruimtelijk neerslaan in logistieke knooppunten. Eén van de vier voornaamste Vlaamse onderdelen van het logistieke netwerk zijn de internationale logistieke knooppunten, waar de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende deel van uitmaken. Daarnaast maken ook landelijke en voorstedelijke gemeenten deel uit van een samenhangend metropolitane arbeidsmarkt. Deze arbeidsmarkt kent uitlopers richting Brugge, Kortrijk-Rijsel en Hasselt-Genk-Maastricht.

De bescherming van de Vlaamse kuststreek wordt ook meermaals betrokken in het Witboek. Zo zijn de T.OP-projecten aan de kust een voorbeeld van gebiedsgerichte werking. Het Vlaams ruimtelijk beleid legt in het gebiedsgericht beleid voor water op Vlaams niveau prioriteit bij de uitvoering van het Geactualiseerd Sigmaplan en de stroomgebiedsbeheerplannen, met o.a. de bescherming van het kustmilieu langs de Vlaamse kuststreek.

PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN (PRS-WV)

In februari 2014 werd een gecoördineerde versie opge maakt van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS, maart 2002). Eén van de vier ruimtelijke principes van het PRS, die de visie op de ruimtelijke ontwikkeling voor Vlaanderen ondersteunen, zijn de poorten als motor voor ontwikkeling. Onder deze poorten verstaat men de locaties waarlangs grote hoeveelheden goederen of personen het grondgebied binnenkomen of verlaten, samen zijn de poorten de motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen. Oostende en Zeebrugge zijn zulke poorten. De ontwikkelingsmogelijkheden moeten er gegarandeerd blijven.



Figuur 2 // Schematische weergave gewenste ruimtelijke structuur West-Vlaanderen (PRS, gecoördineerde versie 2014)

Het PRS selecteert de spoorlijnen Zeebrugge-Brugge-Gent (lijnen 51A en 50A) en Duinkerke-Gent-Antwerpen als hoofdspoorlijnen voor goederenvervoer in West-Vlaanderen. Op basis van de transportfunctie

1 Het witboek is een formele stap naar het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Tot 13 februari 2017 kan er advies uitgebracht worden

door de lokale besturen, adviesraden en College van voorzitter van gebiedswerkgroepen.

wordt het waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwaterwegennet. Onder andere de ontsluitingen van de zeehavens Oostende en Zeebrugge worden als hoofdwaterweg aangeduid. Bijgevolg worden het Boudewijnkanaal Zeebrugge-Brugge en het kanaal Oostende-Brugge-Gent ook als hoofdwaterweg aangeduid.

Volgens het PRS kan binnen de bestaande structuren en binnen hun territoriale afbakening zowel het havengebied van Zeebrugge, als de woonwijken gelegen tussen de voor- en achterhaven verweven met kleinschalige toeristische-recreatieve voorzieningen, gevaloriseerd en geoptimaliseerd worden. Complementariteit en goed nabuurschap dienen te allen tijde te worden nagestreefd. De zeehavens hebben ook potenties voor toeristisch-recreatief medegebruik, zoals bijvoorbeeld de vismijnsite van Zeebrugge. Zeebrugge behoort tot het samenhangend systeem van het regionaalstedelijk gebied Brugge en de economische poort Zeebrugge, genaamd de 'Brugse ruimte'. De Brugse ruimte overlapt de Kustruimte en de Oostelijke polderruimte. De gewenste ruimtelijke structuur van Zeebrugge is een compacte duurzame zeehaven behorend tot de Vlaamse economische poort. In Zeebrugge (vooral een overslaghaven) is tevens de uitbouw van een internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park mogelijk. De haven van Zeebrugge behoort tot de 'Nieuwe landschappen' en delen van het poldergebied (achterland haven Zeebrugge) behoren tot een open-ruimteverbinding.

In de beleidsdoestellingen van het PRS is opgenomen dat voor de reconversiegebieden gelegen in stedelijke gebieden, kernen of overige woonconcentraties de provincie een stimulerend beleid wenst te voeren. Op die manier kan er een ruimtelijke kwalitatieve invulling gerealiseerd worden in deze reconversiegebieden die een meerwaarde kan betekenen voor de directe maar ook voor de ruimere omgeving. Indien de huidige bestemming niet meer invulbaar of wenselijk is, kan deze worden herbestemd naar kernversterkende functies (wonen, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijvigheid,..).

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Het plangebied is gelegen in de deelruimte "havengebied en omliggende kernen Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege en Dudzele". Het havengebied van Zeebrugge bestaat grofweg uit twee delen: enerzijds de voorhaven, aangelegd in de zee, en anderzijds de achterhaven tussen het Boudewijnkanaal en het Leopold- en Schipdonkkanaal, die diep doordringt in het poldergebied. Zowel de voorhaven als de achterhaven

zijn nog in volle ontwikkeling. De woonkern van Zeebrugge zit geprangd tussen de voor- en achterhaven en wordt bovendien doorsneden door de Kustlaan (N34) met de kusttram in de middenberm. Ten noorden van de Kustlaan ligt de wijk rond de oude Vissershaven met een zeker toeristisch belang. De Oude Vismijn kreeg een educatieve en recreatieve functie (Seafront). Een belangrijk aandachtspunt voor deze wijk is de geïsoleerde ligging met de moeilijk oversteekbare Kustlaan en het goederenspoor naar de Zweedse kaai. Op vandaag is het goederenspoor naar de Zweedse kaai niet meer in gebruik. De sporen thv de kruispunten werden geasfalteerd. De mogelijkheid bestaat om in de toekomst dit spoor indien gewenst opnieuw open te stellen (zie verder onderzoeksvraag). Zeebrugge vormt een toeristische functie, als schakel tussen de kust- en cultuurtoerisme. De haven van Zeebrugge vormt hierbij een barrière voor de doorstroming van het oost-westgerichte toeristische verkeer (kusttram, autoverkeer, fietsverkeer) ter hoogte van de Koninklijke Baan.

De ruimtelijke structuur, met zijn verscheidenheid aan kernen, is geënt op een openbaarvervoerssysteem van trein, tram en bus. Voor de woonconcentraties (waaronder Zeebrugge) is de kwalitatieve opwaardering het belangrijkste beleidselement. Dit geldt vooral voor Zeebrugge en Zwankendamme, waar de nabijheid van de haven bijzondere aandacht vraagt voor aspecten als visuele hinder, geurhinder en lawaaihinder. De landschappelijk inpassing van de haven wordt nagestreefd door de ontwikkeling van infrastructuurassen als lineaire groenstructuren, die het polderlandschap compartimenteren, en die vanuit de open ruimte de havenactiviteiten afschermen.

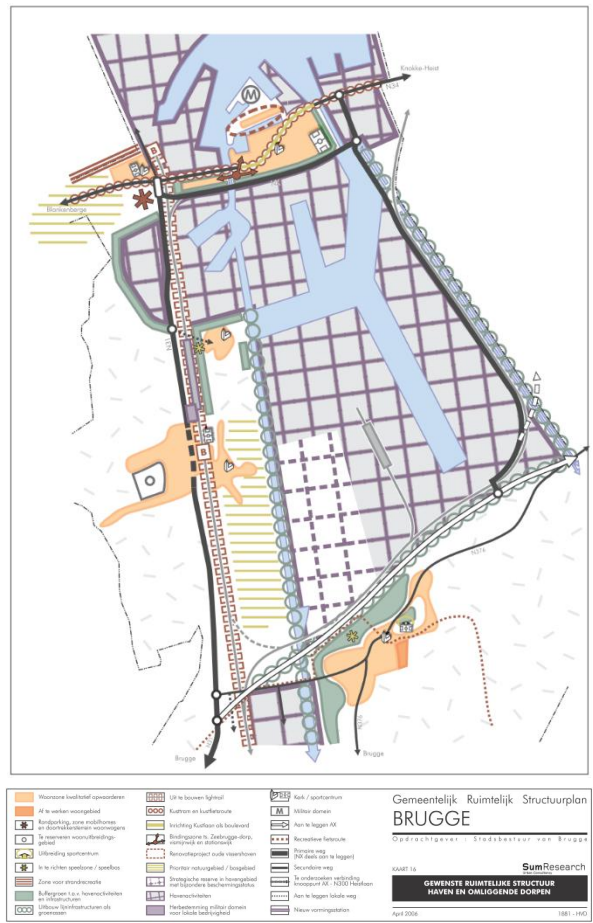
In het kader van het kustactieplan wordt de site rond de Oude Vismijn Zeebrugge verder uitgebouwd als toeristische aantrekkingspool, naast de bestaande woonfunctie. Het openbaar domein wordt opgewaardeerd door het voorzien van een aantal wandelpromenades, groenzones, een verkeersluw gebied, aanlegsteigers etc. Verder stelt het GRS concrete maatregelen en acties voorop om de woonkwaliteit te verhogen en leefbaarheid te garanderen in de dorpen rond het havengebied. Concrete maatregelen zijn: herinrichten van de Kustlaan (zie verder bij onderzoeksvraag in planbeschrijving), revalorisatie Oude Vismijnkwartier, bufferen van de woongebieden, het ontwikkelen van een samenhangend lokaal verkeers- en fietsnetwerk en het herinrichten van de doortocht N31 en Kustlaan N34a.

Stad Brugge is momenteel bezig met de herziening van haar structuurplan. Er wordt gewerkt aan een Beleidsplan Ruimte Brugge.

Situering, verantwoording en beschrijving van het plan



Figuur 3 // Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge, bestaande ruimtelijke structuur haven en omliggende dorpen



Figuur 4 // Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge, gewenste ruimtelijke structuur haven en omliggende dorpen

1.6 Beschrijving van het plan

Het plan bevat volgende planonderdelen:

- × herinrichting openbaar domein: kades, waterfront, publieke ruimte met centrale plekken, beleving van de vissershaven in de volledige wijk, ...
- × reconversie van de Oude Vismijnsite;
- × buffering ter hoogte van directe raakvlakken met de haven;
- × herinrichting van de Kustlaan (onderzoeksvraag);
- × goederenspoorlijn Zweedse kaai (onderzoeksvraag);

In wat volgt worden de kenmerken van elk van deze planonderdelen verder toegelicht. De eerder beschreven doelstellingen gelden voor de verschillende deelzones binnen het BPA en niet enkel voor de deelzone van de oude Vismijnsite. De voorschriften in de verschillende zones zullen worden verfijnd of geactualiseerd.

1.6.1 Herinrichting openbaar domein

Het openbaar domein kent met de kades, het waterfront, de publieke ruimte, de beleving van de vissershaven in de volledige wijk, ... een grote diversiteit, en de herinrichting van het openbaar domein vormt een essentieel onderdeel van het plan. In wat volgt worden volgende elementen verder toegelicht:

- × kades als hoogwaardige verbindende publieke ruimte;
- × creatie van een waterfront rond het Prins Albertdok;
- × inrichting centrale plekken (omgeving kop Oude Vismijn en omgeving Visserskruis) in de publieke ruimte;
- × versterken van de beleving van de vissershaven in de volledige woonwijk.

Daarnaast zal – analoog als in de huidige bestemmingsvoorschriften – op het openbaar domein ook plaats zijn om stormmaatregelen te realiseren, om infrastructuur aan te brengen in functie van de havenexploitatie (bijvoorbeeld clubhuizen en ondersteunende infrastructuur).

KADES ALS HOOGWAARDIGE VERBINDENDE PUBLIEKE RUIMTE

Het Prins Albertdok en Tijdok vormen binnen het plangebied een grote kwaliteit, waarbij de kades een raakvlak vormen tussen het dorp, de dokken en de haven. De beleving van de haven en de dokken wordt mede bepaald door de rol van deze kades. Vanaf de kades kunnen bijvoorbeeld zichten in de haven worden gecreëerd. Hierbij is het belangrijk dat clubhuizen van zeil- en jachtclubs hun plaats krijgen rond de jachthaven.

De ambitie is om een doorlopend parcours van kades te voorzien vanaf de Zeegeulkaai tot aan het Visserskruis rond het Prins Albertdok en Tijdok als een hoogkwalitatieve en aantrekkelijke publieke ruimte, waar mensen kunnen vertoeven.



Figuur 5 // Doorlopend parcours van kades

Er wordt uitgegaan van een totaalaanpak voor alle kades, waarbij een uniform, herkenbaar en aantrekkelijk beeld op alle kades wordt gevormd. De Ommooikaai, Rederskaai en Sint-Jansdijk werden recentelijk heraangelegd. De verschillende gebruikers krijgen voldoende ruimte in het straatbeeld. De kades kunnen eventueel verkeersvrij worden gemaakt (dit vormt een onderzoeksvraag binnen het milieuonderzoek, MER).

Naast bijkomende ruimte voor de zachte weggebruiker wordt de ruimte voor parkeren beperkt of zelfs weggevoerd (dit vormt een onderzoeksvraag binnen het milieuonderzoek, MER).



Figuur 6 // Kades als uniforme aantrekkelijke openbare ruimte

Ter illustratie worden hierna referentiebeelden opgenomen van kades die werden heringericht als hoogwaardige publieke ruimte.



Referentiebeeld. Oude Dokken Antwerpen



Referentiebeeld. Stockholm (Sweco Sweden)

CREATIE VAN EEN WATERFRONT ROND HET PRINS ALBERTDOK

Uitgangspunt is om voor de Vissershaven ter hoogte van het Prins Albertdok een kwalitatieve (woon) omgeving te creëren. De infrastructuur is er groot en onderbenut en te weinig aangepast aan de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers. De beeldkwaliteit is hierbij van groot belang, met onder andere de beeldkwaliteit van de Rederskaai, Vismijnstraat, Tijdokstraat en Werfkaai.

Doelstelling is om van het wateroppervlak van de dokken een intieme kwalitatieve stedelijke ruimte te creëren. Hierbij zou de bebouwing er hoger kunnen zijn dan in de rest van de wijk. Daarnaast kan de woonkwaliteit voor het kleinschaliger woonweefsel tussen de Kustlaan en de Oude Vismijnsite worden verbeterd. Het woonweefsel wordt er behouden en versterkt.

Langsheen de Vismijnstraat kan, mede door de reconversie van de Oude Vismijnsite (zie verder), een waterfront worden gecreëerd. De vissershaven heeft naast een woonbestemming immers ook een groot potentieel als toeristische, economische en handels bestemming.



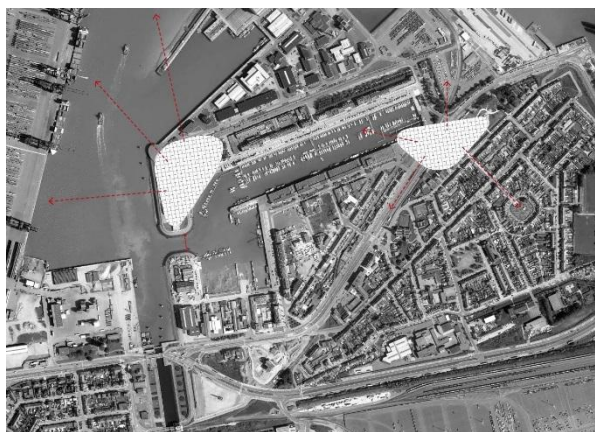
Figuur 7 // Waterfront rond het Prins Albertdok

INRICHTING CENTRALE PLEKKEN IN DE PUBLIEKE RUIMTE

Binnen het plangebied zijn er twee bijzondere plekken gelegen: de kop van de vismijn en de omgeving van het Visserskruis.

Een eerste plek betreft de ruimte ter hoogte van de kop van de vismijn. Op deze plek komen het vernieuwde Sint-Donaaspark, het Prins Albertdok met de kop van de Vismijn, de as naar het Admiraal Keyesplein, de esplanade en de cruiseterminal (incl. geplande/vergunde aanpassingen) samen. Deze centrale plek biedt kansen om van deze plek een stedelijk publieke ruimte te maken. Het plein kan bijvoorbeeld dienst doen voor (vis) markten, concerten en andere evenementen, (gedeeltelijke) parking, ... De mogelijke functies voor deze locaties worden afgetoetst binnen de lopende revitaliseringsstudie voor Zeebrugge en ontwerpend onderzoek. Indien deze elementen gekend zijn bij opmaak van het ontwerp-plan-MER zullen deze elementen worden meegenomen in de milieubeoordeling.

Een tweede plek betreft de kop van de Rederskaai en Omookaai, waar oa. het Visserskruis is gelegen. Vanaf deze plek zijn de zeehavenactiviteiten enerzijds en de jachthaven en woonomgeving van de visserswijk anderzijds te beleven. Doelstelling is om de interactie met Zeebrugge en de haven te versterken. Ook de aanwezigheid en de activiteiten vanuit het Seafront kunnen worden versterkt door de interactie met de omgeving op te zoeken.



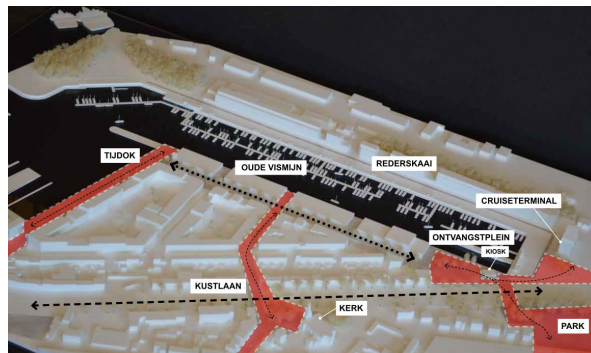
Figuur 8 // Centrale plekken in de publieke ruimte

VERSTERKEN VAN DE BELEVING VAN DE VISSERSHAVEN IN DE WOONWIJK

De bedoeling is om het maritieme karakter rond het Prins Albertdok en de site Oude Vismijn te laten doorwerken in de overige straten van de wijk. Op die manier kan de relatie van de wijk met het maritieme gedeelte en de beleving van het maritieme gedeelte worden versterkt. Dit wordt vormgegeven door voldoende doorzichten en doorgangen vanuit de wijk naar het maritieme gedeelte te bewaren en te versterken en straten en kades op een doordachte manier aan te leggen.



Figuur 9 // Relatie vissershaven - woonwijk



Figuur 10 // Situering vissershaven in de woonwijk (Bron: 'Aanzet tot masterplan voor Vissershaven en Oude Vismijn te Zeebrugge, 2015, Buro II – ArchII+I')

1.6.2 Reconversie Oude Vismijn

De Oude Vismijn is één van de belangrijkste dragers van identiteit in de Vissershaven. Doelstelling is om de Oude Vismijn opnieuw een centrale rol te geven in het centrum van Zeebrugge. Dit betekent dat zowel voor wat betreft het programma als de beeldkwaliteit op zoek wordt gegaan naar een hoogwaardige invulling voor de Oude Vismijn.

Aan de hand van ontwerpend onderzoek, uitgewerkt voorafgaand aan voorliggende kennisgevingsnota, werden zowel de mogelijkheden op het vlak van beeldkwaliteit als op het vlak van programma inzichtelijk gemaakt.

- × Voor wat betreft de beeldkwaliteit werden inrichtingsprincipes en inrichtingsmogelijkheden uitgewerkt; met de focus op de aspecten bouwvolumetrie, doorgangen op wijkniveau, bouwvolume (bouwhoogte, bouwdiepte).
- × Voor wat betreft het programma werden op basis van de plandoelstellingen potentiële (types van) functies opgelijst en werden basisprincipes gedefinieerd voor de programmatische invulling van de site.

Door de mogelijkheden op het vlak van beeldkwaliteit en programma onderling te combineren kunnen een aantal scenario's worden geformuleerd. Deze scenario's variëren zowel in bouwvolume (bouwhoogte en bouwdiepte) als in het programma en geven zo de range aan ontwikkelingsmogelijkheden voor de Oude Vismijn weer.

De resultaten van het ontwerpend onderzoek en een beschrijving van de scenario's wordt hierna weergegeven. Hierbij wordt eerst dieper ingegaan op de inrichtingsprincipes en worden de mogelijkheden op vlak van programma beschreven. Op basis van deze inrichtingsprincipes en programma mogelijkheden worden vervolgens een aantal scenario's gedefinieerd. Daarna wordt dieper ingegaan op de ontsluiting en het parkeren van de site.

De scenario's zullen in het plan-MER op milieueffecten worden onderzocht. Mede op basis van de resultaten van de milieubeoordeling kan vervolgens een keuze worden gemaakt. De keuze kan een specifiek scenario omvatten of kan een combinatie (tussenliggend scenario) zijn van de onderzochte scenario's.

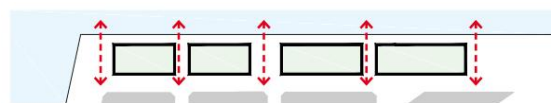
INRICHTINGSPRINCIPES

Behoud bouwvolumetrie van 4 gebouwen

Gezien de slechte bouwtechnische staat van de huidige gebouwen van de Oude Vismijn wordt uitgegaan van de realisatie van nieuwe bouwvolumes. Gezien de opdeling in vier gebouwen de relatie van de achterliggende wijk met het Prins Albertdok bevordert en deze opdeling verwijst naar de Oude Vismijn wordt de bestaande volumetrie als uitgangspunt behouden. Er wordt met andere woorden uitgegaan van een opdeling in vier gebouwen.

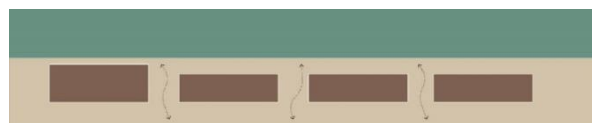
Doorwaadbaarheid en toegankelijkheid

Een grote kwaliteit van de huidige gebouwenconfiguratie van de Oude Vismijn is de opdeling in 4 hallen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de wijk Vissershaven sterker te betrekken bij het Prins Albertdok en de jachthaven. De doorgangen zijn vandaag afgestemd op de dwarsstraten van de Vismijnstraat. Vanuit de achterliggende wijk is de Oude Vismijn en het achterliggende dok weinig voelbaar. Dit komt enerzijds door de smalle kade achter Oude Vismijn, maar anderzijds ook om dat er weinig te beleven valt op de kade en in de doorgangen.

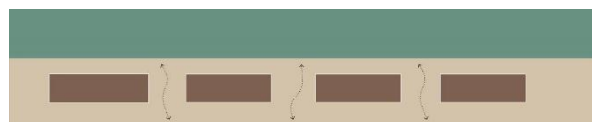


Doorwaardbaarheid

Voor toekomstige ontwikkelingen wordt in eerste instantie geopteerd om deze doorgangen te behouden. Daarbovenop kunnen deze doorgangen worden vergroot om de relatie tussen de achterliggende wijk en het Prins Albertdok te maximaliseren.



Bestaande doorgangen behouden



Maximaliseren van bestaande doorgangen

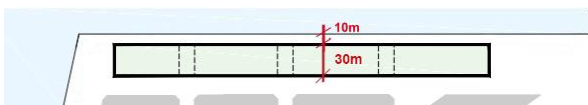
Op vandaag is de Oude Vismijn gericht naar de Vismijnstraat en vormt de zijde naar het Prins Albertdok een "achterkant". Hierdoor laat de omgeving van de kade een doodse indruk na. Voor de nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van de realisatie van 4 'actieve' gevels. Er worden met andere woorden geen 'achterkanten' gevormd, noch naar het Prins Albertdok, noch naar de Vismijnstraat, noch in de doorgangen van de Vismijnstraat naar de kade.



Vier actieve gevels per gebouw

Bouwdiepte en breedte van de kade

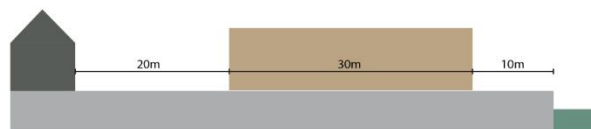
Momenteel is de ruimte tussen de kaaimuur en het bestaande gebouw ca. 3,5m. De bestaande bouwdiepte van de Vismijn bedraagt 30m. In functie van de realisatie van de waterkering (kustverdedigingsplan) is in de toekomst een minimale kadebreedte van 10m noodzakelijk.



Gewenste inplanting gebouwen tov de kade

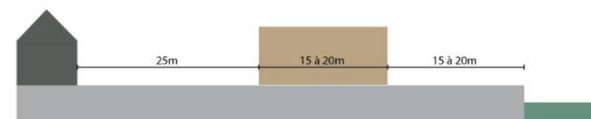
Afhankelijk van de beoogde bouwdiepte zijn verschillende varianten mogelijk voor de inplanting van de gebouwen tov de kade en de Vismijnstraat.

Een eerste variant bestaat erin de bestaande bouwdiepte van 30m te behouden en de kadete verbreden om de minimale breedte van 10m te bekomen. Dit betekent dat het straatprofiel van de Vismijnstraat 5m wordt versmald. Het versmalde profiel van de Vismijnstraat bedraagt in deze variant ca. 20m van gevel tot gevel. Binnen dit breedteprofiel wordt de realisatie van een kwalitatief straatprofiel mogelijk geacht.



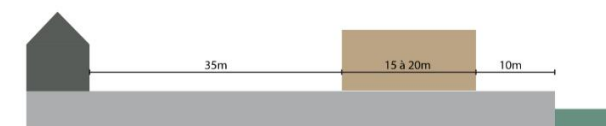
Variant 1

De tweede variant voor de inplanting van de bouwvolumes betreft een versmalde bouwdiepte van 15 à 20m, waarbij de kade wordt verbreed tot maximaal 20m. Hierdoor ontstaat ruimte voor andere functies (vb. terrassen, toegang voor leveringen, ...).



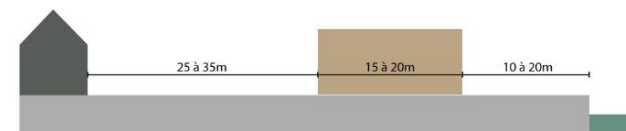
Variant 2

Een derde variant voor de inplanting van de bouwvolumes betreft een versmalde bouwdiepte van 15 à 20m, waarbij het profiel van de Vismijnstraat wordt verbreed tot max. 35m.



Variant 3

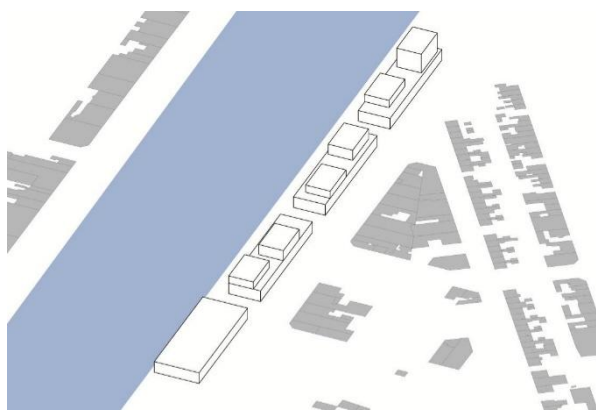
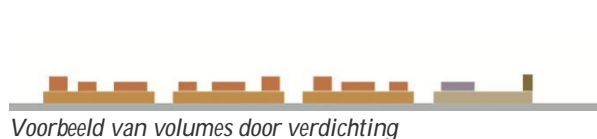
Een vierde variant betreft een combinatie van variant 2 en 3, waarbij zowel de Vismijnstraat als de kades worden verbreed. De breedte voor de Vismijnstraat kan hierbij variëren tussen 25 à 35 m. De breedte van de kade kan variëren tussen 10 à 20m.



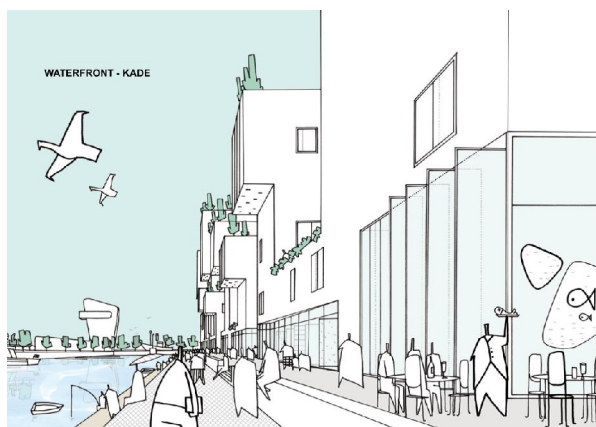
Variant 4

Bouwhoogte

Het bestaande bouwvolume van de Oude Vismijn bedraagt 1 bouwlaag met dubbele hoogte (hoogte 2 bouwlagen). Er kan bij ontwikkeling van de site worden gekozen voor verdichting door hoogteaccenten te creëren bovenop deze twee bouwlagen. Ook de bouwdiepte van deze hoogteaccenten kan worden beperkt en op bepaalde plaatsen terugspringen.



Door te werken met hoogteaccenten kan een front langsheen het water tot uiting komen. Hierbij is het belangrijk dat een duidelijk beeld wordt gecreëerd, waarbij het front een duidelijk begin en einde heeft.



Figuur 11 // Conceptschets Waterfront (Bron: 'Aanzet tot masterplan voor Visserhaven en Oude Vismijn te Zeebrugge, 2015, Buro II – ArchII+I')

BESCHRIJVING VAN HET PROGRAMMA

Vanuit de doelstellingen van het plan om de leefbaarheid te verhogen en ook de toeristische aantrekkingskracht en de economische leefbaarheid te versterken, beoogt het plan om op de Oude Vismijnsite zowel een aanbod van lokale voorzieningen te voorzien als bovenlokale functies voor een toeristisch bezoekerspubliek. Deze functies zijn onder te brengen binnen een bestemming 'gemengd stedelijk reconversiegebied'.

Hieronder wordt een overzicht (niet limitatief) gegeven van de functies die potentieel op de site kunnen worden ondergebracht binnen een gemengd stedelijke ontwikkeling.

Afhankelijk van de beschikbare vloeroppervlakte (zie verder beschrijving scenario's) kunnen de verschillende functies worden gecombineerd. Het combineren van functies gaat hierbij steeds uit van volgende basisprincipes:

- × Er wordt steeds ruimte voor wonen voorzien.
- × De beoogde oppervlakte voor wonen wordt steeds afgestemd op de oppervlakte aan overige functies (respecteren vaste verhouding van min. 60% wonen en max. 40% publieke functies omwille van economische redenen; indien meer woonfunctie mogelijk is, biedt dit meer mogelijkheden om overige functies te voorzien).
- × In de sokkel (eerste twee bouwlagen) is er steeds ruimte voor publieke functies en wordt het bestaande Seafront gesitueerd.
- × De bouwlagen boven de sokkel worden steeds voorzien van een woon(zorg) functie.
- × Waar wonen wordt voorzien is de maximale bouwdiepte 17m om een leefbare woning te realiseren.

Volgende functies (niet limitatief) kunnen in beschouwing worden genomen

- × Woonfuncties:
 - × appartementen (eerste verblijf)
 - × tweede verblijven
 - × sociale woningen (appartementen)
 - × assistentiewoningen
- × Zorgfuncties:
 - × begeleid zelfstandig wonen
 - × huisartsenpost
 - × vrije beroepen (kiné, ...)
 - × boodschappendienst

- × Recreatieve en culturele functies
 - × seafront
 - × indoorpark
 - × bowling, fitness, skatepark, ...
 - ×
- × Gemeenschapsfuncties:
 - × kinderopvang
 - × postloket
 - × toeristische dienst, cultureel centrum (vb. bibliotheek, leescafé, ateliers, tentoonstellingen, ...)
 - × lokale jeugdbeweging
 - × lijnwinkel, taxidienst, collectieve fietsvoorzieningen;
- × Versmarkt
 - × overdekte markt met meerdere verkoops- en verbruikskiosken
- × Handel
 - × dagelijkse producten: kruidenier, bakker, slager, traiteur,
 - × periodieke producten zoals vb. streekproducten, doe-het-zelf, hobby, (sport)kledij, boekhandel, reisproducten, ...
 - × sporadische producten: toeleveringsbedrijven jachthaven, pop-up ruimtes, ...
- × ReCa-activiteiten:
 - × themacafé
 - × tearoom
 - × snacks
 - × restaurants
- × Hotel:
 - × toeristisch en/of businesshotel
 - × vergadercentrum
- × Bedrijfsruimte en kantoren
 - × kantoren maritieme dienstverlening
 - × overheidsadministraties
 - × vrije beroepen
 - × start-ups

Doelstelling is om woningen met hoofdverblijfplaats voor een mix van doelgroepen te realiseren. Het is echter niet uit te sluiten dat de woningen worden aangekocht als tweede verblijf. Het probleem van tweede verblijven is moeilijk te beheersen op het niveau van het RUP.

SCENARIO'S BINNEN HET PLAN-MER

De inrichtingsprincipes resulteren in verschillende mogelijkheden op vlak van beeldkwaliteit. Daarnaast zijn ook verschillende mogelijkheden op vlak van programma (functionele invulling) voorhanden. De onderlinge combinaties op vlak van beeldkwaliteit en programma leiden tot tal van mogelijke scenario's voor de reconversie van de Oude Vismijn.

Vanuit deze mogelijkheden worden drie scenario's geselecteerd die in het plan-MER op milieueffecten zullen worden onderzocht: een minimumscenario, een tussen-scenario en maximumscenario. Daarnaast worden binnen elk scenario twee mogelijkheden beschouwd inzake bouwvolume (een A- en een B-variant). Onderstaande tabel heeft een overzicht van de beschouwde scenario's. Elk scenario wordt in de volgende paragrafen verder toegelicht.

Dit betekent niet dat het scenario dat zal worden vastgelegd in het RUP één van deze drie scenario's zal zijn. Het plan-MER onderzoekt aan de hand van de drie scenario's de uiterste mogelijkheden (minimum en maximum scenario) en een tussenliggend scenario. Ook andere mogelijke tussenscenario's zijn zo impliciet in de milieubeoordeling vervat. Mede op basis van de resultaten van de milieubeoordeling kan vervolgens een keuze worden gemaakt. De keuze kan een specifiek scenario omvatten of kan een combinatie zijn van de onderzochte scenario's. Deze werkwijze biedt garanties inzake de geldigheid van het MER bij een aangepast programma (vb. meer wonen en minder van een andere functie).

Kenmerken	Minimumscenario		Tussenscenario		Maximumscenario	
	A	B	A	B	A	B
Functie van de sokkel*	in hoofdzaak wonen	in hoofdzaak wonen	wonen + beperkt belevingscentrum	wonen + beperkt belevingscentrum	belevingscentrum	belevingscentrum
Bouwdiepte	17m	17m	17m	17m	30m	30m
Bouwhoogte**	max. 6 bouwlagen	gemiddeld 6 bouwlagen, max. 8 bouwlagen	max. 8 bouwlagen	gemiddeld 9 bouwlagen, max. 11 bouwlagen	max. 10 bouwlagen	gemiddeld 8 bouwlagen, max. 17 bouwlagen
Volume	compact	vrij	compact	vrij	compact	vrij
Maximale beschikbare vloeroppervlakte	30.000m ²	30.000m ²	40.000m ²	40.000m ²	50.000m ²	50.000m ²
Programma	Hoofdbestemming × wonen (dit omvat alle vormen van wonen, ook assistentiewoningen) × min. 60% of dus min. 18.000m ² (min. ca. 180 wooneenheden) Nevenbestemming × kantoor, diensten, kleinhandel, socio-culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen, horeca, gemeenschapsvoorzieningen × max. 40% of dus max. 12.000m ² × waarvan min. 3.000m ² in de sokkel		Hoofdbestemming × wonen (dit omvat alle vormen van wonen, ook assistentiewoningen) × min. 60% of dus min. 24.000m ² (min. ca. 240 wooneenheden) Nevenbestemming × kantoor, diensten, kleinhandel, socio-culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen, horeca, gemeenschapsvoorzieningen × max. 40% of dus max. 16.000m ² × waarvan min. 3.000m ² in de sokkel		Hoofdbestemming × wonen (dit omvat alle vormen van wonen, ook assistentiewoningen) × min. 60% of dus min. 30.000m ² (min. ca. 300 wooneenheden) × niet toegelaten in de sokkel Nevenbestemming × kantoor, diensten, kleinhandel, socio-culturele voorzieningen, recreatieve voorzieningen, horeca, gemeenschapsvoorzieningen × max. 40% of dus max. 20.000m ²	

* De sokkel omvat de eerste twee bouwlagen.

** De bouwhoogte omvat steeds het aantal bouwlagen, inclusief de sokkel en een verdieping met technische installaties.

MINIMUMSCENARIO

Dit scenario wordt beschouwd als een minimumscenario, waarbij de maximale te realiseren vloeroppervlakte 30.000m² bedraagt. De maximale bouwdiepte bedraagt 17m (diepte nodig in functie van het realiseren van kwalitatieve wooneenheden). Gezien de maximale bouwdiepte van 17m kan in dit scenario bijkomende ruimte worden gegeven aan ofwel de kade, de Vismijnstraat, of een combinatie van beide.

Binnen dit scenario zijn twee varianten mogelijk, waarbij enerzijds een toegelaten bouwhoogte van maximaal 6 bouwlagen (variant A) wordt beschouwd en anderzijds een gemiddelde van 6 bouwlagen, met een maximum van 8 bouwlagen wordt beschouwd (variant B).

De invulling van dit scenario omvat minimum 60% wonen of dus minimaal 18.000m², wat overeenkomt met ca. 180 wooneenheden. Nevenfuncties worden beperkt tot maximum 40% of dus maximaal 12.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (inclusief het bestaande seafront).

Variant A

Voor deze variant wordt uitgegaan van een maximaal te realiseren vloeroppervlakte van 30.000m² en een maximale bouwdiepte van 17m. Deze variant gaat uit van een maximale bouwhoogte van 6 bouwlagen. Dit is de minimale bouwhoogte die noodzakelijk is om 30.000m² vloeroppervlakte te realiseren. Deze variant omvat met andere woorden een compact volume.

Samenvattend

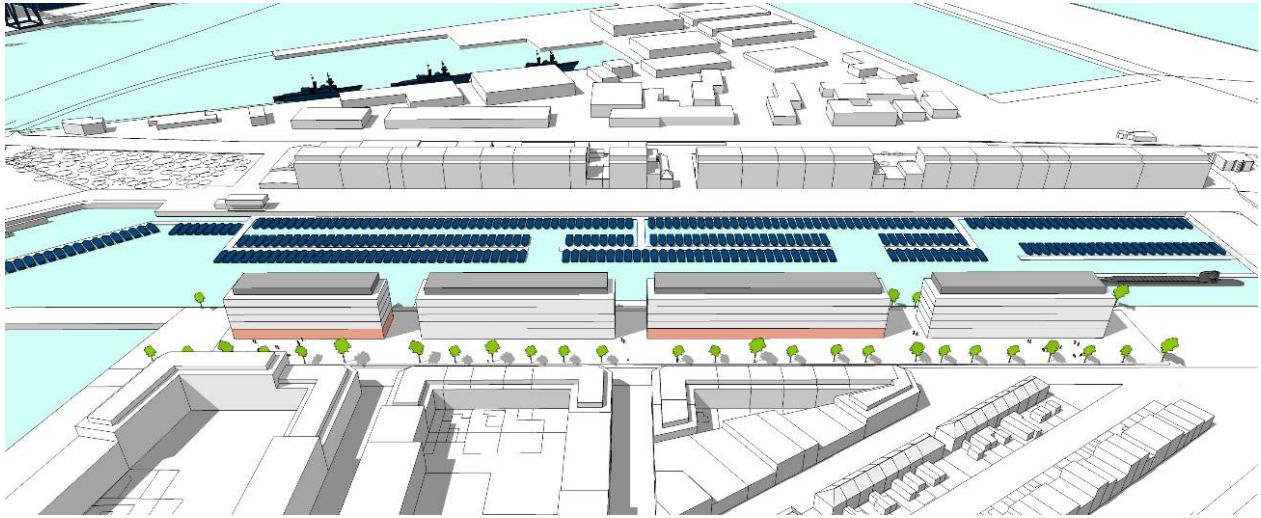
- × Maximale vloeroppervlakte: 30.000m²
- × Bouwdiepte: max. 17m
- × Bouwhoogte: max. 6 bouwlagen
- × Compact volume
- × Hoofdbestemming wonen met een minimum oppervlakte van 60% of dus minimaal 18.000m², wat overeenkomt met ca. 180 wooneenheden.
- × Nevenfuncties worden beperkt tot maximaal 40% of dus maximaal 12.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (incl seafront).

Variant B

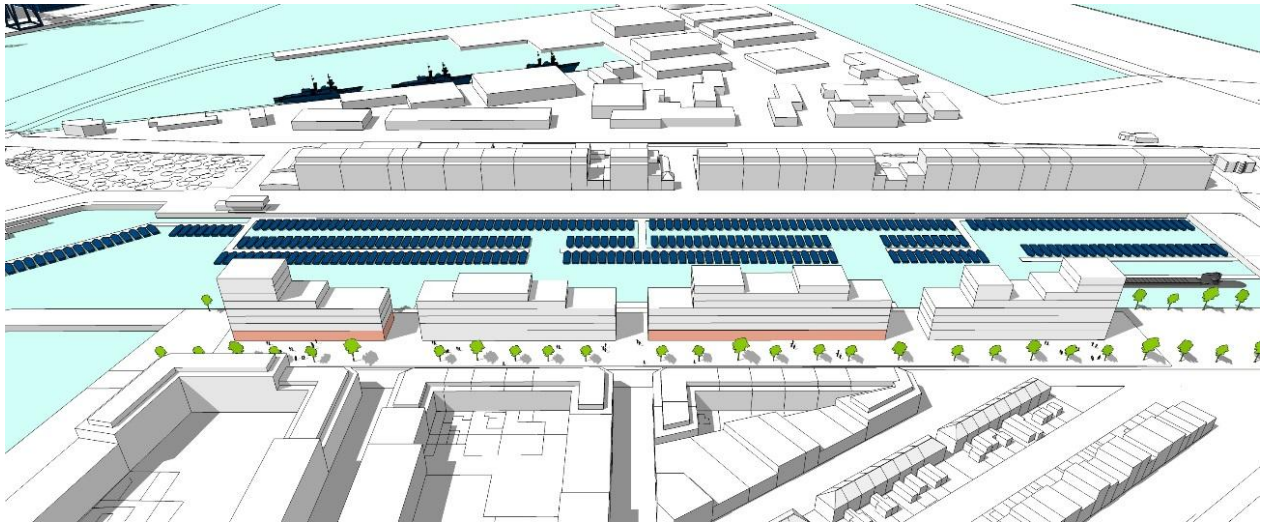
Voor deze variant wordt eveneens uitgegaan van een vloeroppervlakte van 30.000m² en een maximale bouwdiepte van 17m. Deze variant gaat uit van een gemiddelde van 6 bouwlagen en een maximale bouwhoogte van 8 bouwlagen. Dit resulteert in een vrijer volume, waarbij niet alle bouwvolumes overal met dezelfde bouwhoogte worden gerealiseerd.

Samenvattend

- × Maximale vloeroppervlakte: 30.000m²
- × Bouwdiepte: max. 17m
- × Bouwhoogte: gemiddeld. 6 bouwlagen – maximaal 8 bouwlagen
- × Vrijer volume
- × Hoofdbestemming wonen met een minimum oppervlakte van 60% of dus minimaal 18.000m², wat overeenkomt met ca. 180 wooneenheden.
- × Nevenfuncties worden beperkt tot maximaal 40% of dus maximaal 12.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (incl seafront).



Conceptschets minimumscenario – variant A



Conceptschets minimumscenario – variant B

TUSSENSCENARIO

Dit scenario wordt beschouwd als een tussenscenario, waarbij de maximale vloeroppervlakte 40.000m² draagt. Gezien de maximale bouwdiepte van 17m kan in dit scenario bijkomende ruimte worden gegeven aan ofwel de kade, de Vismijnstraat, of een combinatie van beide (cfr. beschrijving van de inrichtingsmogelijkheden – breedte van de kade).

Binnen dit scenario zijn twee varianten mogelijk, waarbij enerzijds een toegelaten bouwhoogte van maximaal 8 bouwlagen (variant A) wordt beschouwd en anderzijds een gemiddelde van 9 bouwlagen, met een maximum van 11 bouwlagen wordt beschouwd (variant B).

De invulling van dit scenario omvat minimum 60% wonen of dus minimaal 24.000m², wat overeenkomt met ca. 240 wooneenheden. Nevenfuncties worden beperkt tot maximum 40% of dus maximaal 16.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (inclusief het bestaande seafront).

Variant A

Voor deze variant wordt uitgegaan van een maximaal te realiseren vloeroppervlakte van 40.000m² en een maximale bouwdiepte van 17m. Deze variant gaat uit van een maximale bouwhoogte van 8 bouwlagen. Dit is de minimale bouwhoogte die noodzakelijk is om 40.000m² vloeroppervlakte te realiseren. Deze variant omvat met andere woorden een compact volume.

Samenvattend

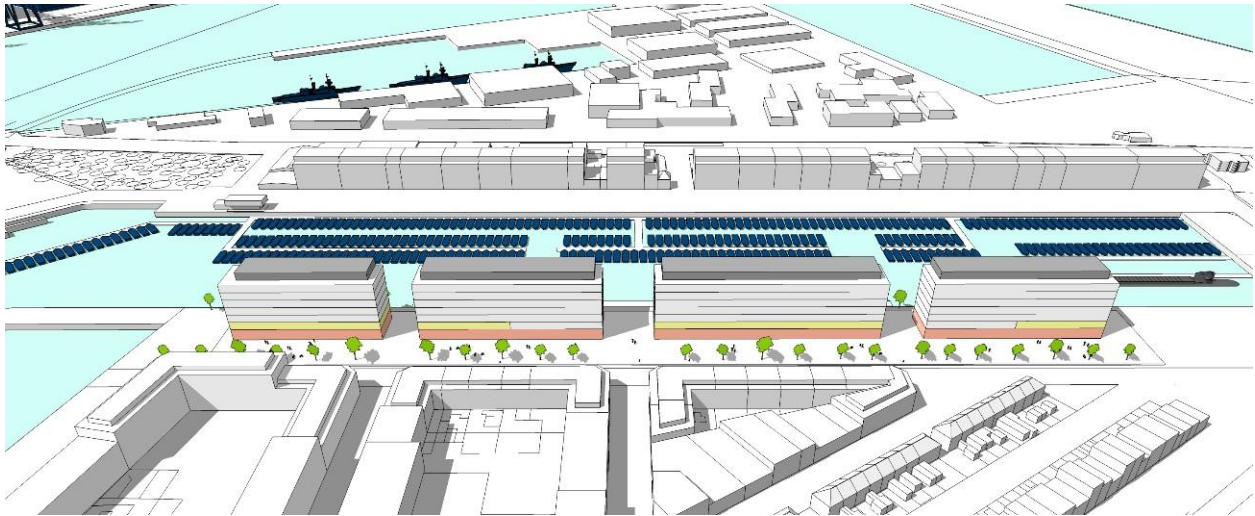
- × Maximale vloeroppervlakte: 40.000m²
- × Bouwdiepte: max. 17m
- × Bouwhoogte: max. 8 bouwlagen
- × Compact volume
- × Hoofdbestemming wonen met een minimum oppervlakte van 60% of dus minimaal 24.000m², wat overeenkomt met ca. 240 wooneenheden.
- × Nevenfuncties worden beperkt tot maximaal 40% of dus maximaal 16.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (incl seafront).

Variant B

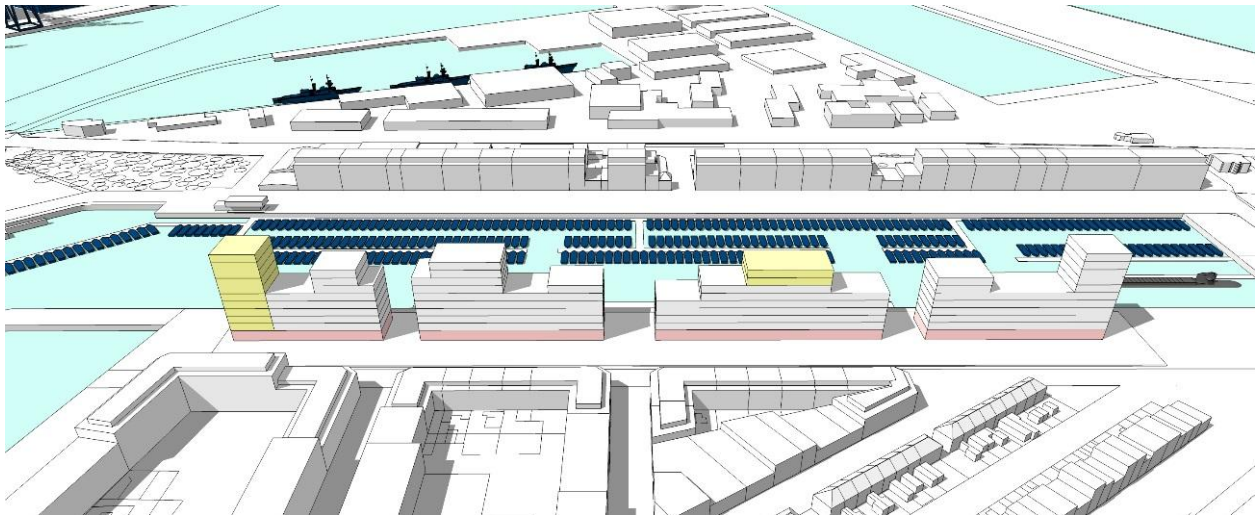
Voor deze variant wordt eveneens uitgegaan van een vloeroppervlakte van 40.000m² en een maximale bouwdiepte van 17m. Deze variant gaat uit van een gemiddelde van 9 bouwlagen en een maximale bouwhoogte van 11 bouwlagen. Dit resulteert in een vrijer volume, waarbij niet alle bouwvolumes overal met dezelfde bouwhoogte worden gerealiseerd.

Samenvattend

- × Maximale vloeroppervlakte: 40.000m²
- × Bouwdiepte: max. 17m
- × Bouwhoogte: gemiddeld 9 bouwlagen – maximaal 11 bouwlagen
- × Vrijer volume
- × Hoofdbestemming wonen met een minimum oppervlakte van 60% of dus minimaal 24.000m², wat overeenkomt met ca. 240 wooneenheden.
- × Nevenfuncties worden beperkt tot maximaal 40% of dus maximaal 16.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (incl seafront).



Conceptschets tussenscenario – variant A



Conceptschets tussenscenario – variant B

MAXIMUMSCENARIO

Dit scenario wordt beschouwd als een maximum scenario, waarbij de maximaal te realiseren vloeroppervlakte 50.000m² bedraagt. De maximale bouwdiepte bedraagt 30m. Gezien de maximale bouwdiepte van 30m kan, in tegenstelling tot het minimumscenario en het tussenscenario, geen bijkomende ruimte worden gegeven aan de kade of de Vismijnstraat.

Binnen dit scenario zijn twee varianten mogelijk, waarbij enerzijds een toegelaten bouwhoogte van maximaal 10 bouwlagen (variant A) wordt beschouwd en anderzijds een gemiddelde van 8 bouwlagen, met een maximum van 17 bouwlagen wordt beschouwd (variant B).

De invulling van dit scenario omvat minimum 60% wonen of dus minimaal 30.000m², wat overeenkomt met ca. 300 wooneenheden. Nevenfuncties worden beperkt tot maximum 40% of dus maximaal 20.000m², waarvan minstens 3.000m² in de sokkel wordt voorzien (inclusief het bestaande seafront in een volwaardig beleevingscentrum). Wonen wordt niet toegelaten in de sokkel.

Variant A

Voor deze variant wordt uitgegaan van een maximaal te realiseren vloeroppervlakte van 50.000m² en een maximale bouwdiepte van 30m. Deze variant gaat uit van een maximale bouwhoogte van 10 bouwlagen. Dit is de minimale bouwhoogte die noodzakelijk is om 50.000m² vloeroppervlakte te realiseren. Deze variant omvat met andere woorden een compact volume.

Samenvattend

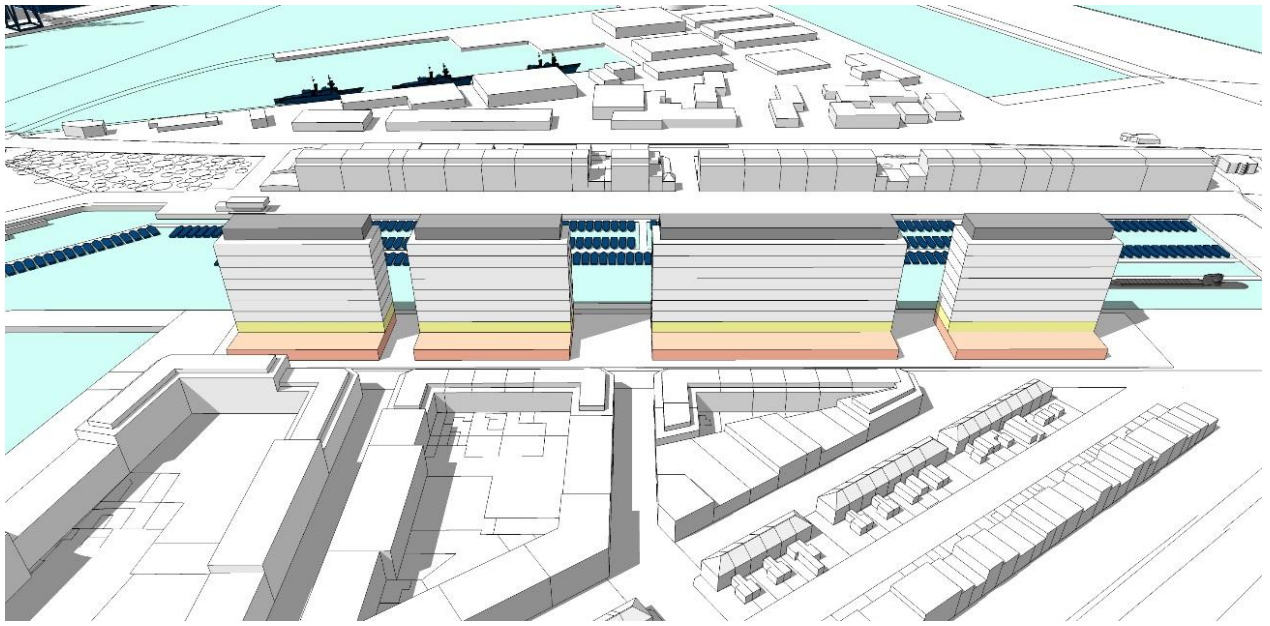
- × Maximale vloeroppervlakte: 50.000m²
- × Bouwdiepte: max. 30m
- × Bouwhoogte: max. 10 bouwlagen
- × Compact volume
- × Hoofdbestemming wonen met een minimum oppervlakte van 60% of dus minimaal 30.000m², wat overeenkomt met ca. 300 wooneenheden. In dit scenario wordt wonen niet toegelaten in de sokkel.
- × Nevenfuncties worden beperkt tot maximaal 40% of dus maximaal 20.000m².

Variant B

Voor deze variant wordt eveneens uitgegaan van een vloeroppervlakte van 50.000m² en een maximale bouwdiepte van 30m. Deze variant gaat uit van een gemiddelde van 8 bouwlagen en een maximale bouwhoogte van 17 bouwlagen. Dit resulteert in een vrijer volume, waarbij niet alle bouwvolumes overal met dezelfde bouwhoogte worden gerealiseerd.

Samenvattend

- × Maximale vloeroppervlakte: 50.000m²
- × Bouwdiepte: max. 30m
- × Bouwhoogte: gemiddeld 8 bouwlagen – maximaal 17 bouwlagen
- × Vrijer volume
- × Hoofdbestemming wonen met een minimum oppervlakte van 60% of dus minimaal 30.000m², wat overeenkomt met ca. 300 wooneenheden. In dit scenario wordt wonen niet toegelaten in de sokkel.
- × Nevenfuncties worden beperkt tot maximaal 40% of dus maximaal 20.000m².



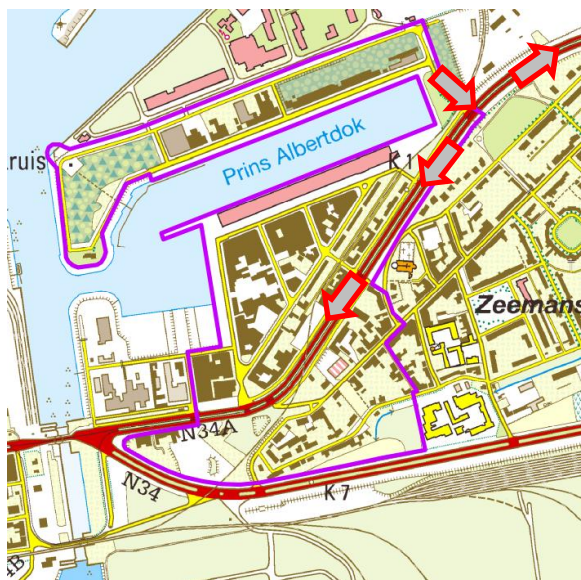
Conceptschets maximumscenario – variant A



Conceptschets maximumscenario – variant B

BESCHRIJVING VAN DE ONTSLUITING EN ORGANISATIE VAN HET PARKEREN VAN DE VISMIJN-SITE

De ontsluiting van de vismijnsite en de jachthaven vormt mee een onderzoeksvraag binnen het MER. Het uitgangspunt is een totaalaanpak voor de ontsluiting van onder andere het Cruisegebouw, Oude Vismijnsite project, de kaaien, het dorp, ... Hierbij wordt aangenomen dat de ontsluiting van de nieuwe ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite ontsluiten via de aansluiting van de Rederskaai op de Kustlaan (zoals aangegeven op onderstaande figuur). Hierbij gaan we uit van het maximaal ontzien van de lokale woonstraten zoals de Vismijnstraat en Visserstraat. De ontsluiting van de site gebeurt zo snel mogelijk naar het hogere wegennet.



Binnen de verschillende scenario's worden parkeerplaatsen voorzien op niveau -1 om de parkeerbehoefte voor de woonfunctie op te vangen.

De parkeerbehoefte van de andere functies dan wonen is sterk afhankelijk van het gekozen programma (het beschouwde scenario) en er worden 3 mogelijke concepten voorgesteld. Mede op basis van het milieuonderzoek en het gewenste programma kan een concrete keuze worden gemaakt over de organisatie van het parkeergebeuren.

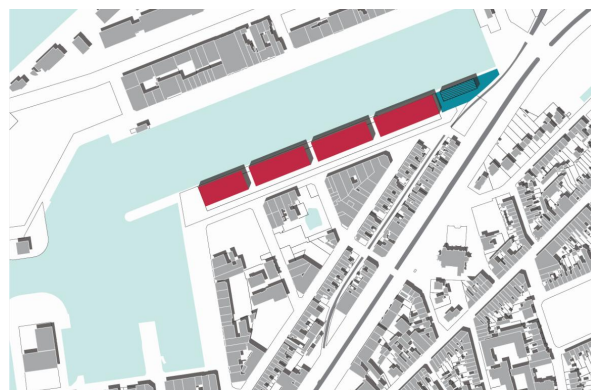
Concept 1 – Parkeren binnen het eigen volume

De parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkelingen (anders dan wonen) wordt ondervangen binnen het eigen volume. Dit betekent dat binnen de vier bouwvolumes parkeerruimten worden geïntegreerd. Dit kan bijvoorbeeld door een deel van het volume op de kop van de site voor parkeren in te richten.



Concept 2 – Parkeren op/onder openbaar domein thv de 'kop' van de Oude Vismijn

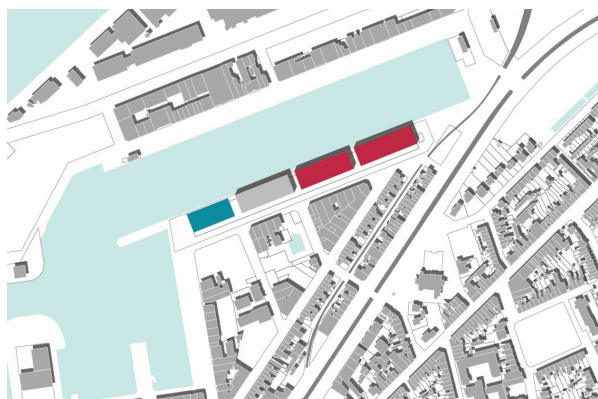
De ruimte ter hoogte van de kop van de Oude Vismijn kan eventueel worden aangewend om de parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkelingen (anders dan wonen) op te vangen. Dit zou bijvoorbeeld onder de vorm van een parkeergebouw kunnen. Hierbij zal de vormgeving van het gebouw en de inpassing in de omgeving belangrijk zijn. Ook de mogelijkheden van een ondergrondse parking worden onderzocht.



Concept 3 – Parkeren op maaiveld op eigen terrein tijdens de aanleg

Met dit concept wordt voorgesteld om de parkeerbehoefte tijdelijk op maaiveld op te vangen gedurende de aanlegfase. Dit concept veronderstelt dan wel dat de gebouwen tegelijkertijd worden afgebroken, waardoor braakliggend terrein op maaiveldniveau beschikbaar wordt en kan benut worden als parkeerterrein.

Hierbij kan bijvoorbeeld gestart worden met de realisatie van het centrale volume, waarbij de overige gronden braak blijven liggen (er kan in principe gestart worden met de realisatie van 1 van de 4 volumes). Tijdens de exploitatie van het reeds gerealiseerde volume en tijdens de bouw van het aangrenzende volume kunnen de braakliggende terreinen gebruikt worden voor parkeren. Voorwaarde is dat bij de volledige exploitatie een duurzame oplossing voor het parkeergebeuren moet gerealiseerd zijn. Deze oplossing maakt dat een (gedeeltelijke) exploitatie reeds mogelijk is, in afwachting van een definitieve oplossing voor het parkeren.



2

2 De figuren stellen de realisatie van het oostelijke volume als eerste voor. Dit is een indicatieve voorstelling. In de praktijk kan een van de vier volumes als eerste gerealiseerd worden.

1.6.3 Buffering ter hoogte van de directe raakvlakken met de haven

Grenzend aan het plangebied zijn havenactiviteiten en infrastructuur aanwezig die hinderlijk kunnen zijn voor de bewoners in het gebied. De marinebasis ten noorden van de Graaf Jansdijk, de activiteiten en de spoorweg op de Zweedse kaai (en cruiseterminal met geplande/vergunde uitbreiding) en het wegverkeer op de Isabellalaan ten zuiden van het plangebied kunnen als storend ervaren worden. Het uitgangspunt is om de hinder maximaal te beperken door onder andere visuele en/of auditieve buffering.

Op vandaag zijn er twee zones tussen het plangebied en aangrenzende infrastructuur en/of havenactiviteiten, waar visuele en/of auditieve buffering wordt voorzien:

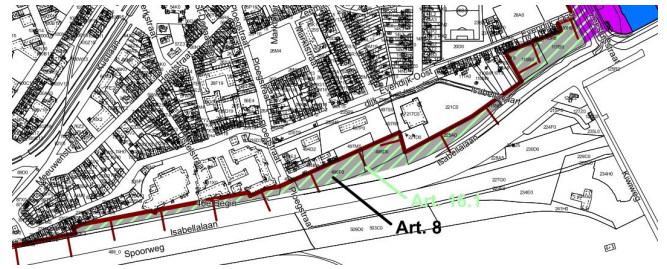
- × de zuidelijke grens van het plangebied wordt gebufferd ten opzichte van de N34
- × de noordelijke grens van het plangebied wordt gebufferd ten opzichte van het militair domein en het cruisegebouw (incl. toekomstige uitbreiding).



BUFFER TEN OPZICHTE VAN DE N34

Ter hoogte van de woonstraat Evendijk-Oost in het zuiden van het plangebied is de Isabellalaan op zeer korte afstand gelegen tot deze woningen. Enkele woningen hebben een secundaire erftoegang via de Isabellalaan.

In het GRUP "Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge" is ten noorden van de Isabellalaan ruimte voorzien om een akoestische en landschappelijke buffer te realiseren om zo een kwalitatieve overgang te creëren tussen het woonweefsel en de infrastructuur van de N34.



BUFFER TEN OPZICHTE VAN HET MILITAIR DOMEIN

Ten noorden van het plangebied is het militair domein gelegen. Ten aanzien hiervan wordt een auditieve buffer in eerste instantie niet noodzakelijk geacht. Een visuele buffer kan hier de beleving en de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Een visuele groenbuffer tussen het militair domein en de Graaf Jansdijk kan immers een meerwaarde betekenen ten aanzien van de beleving van de omgeving.

Mogelijks zijn ook bufferende maatregelen nodig ten aanzien van de havenactiviteiten ten westen van de Tijdokstraat ((dit vormt een onderzoeksvraag binnen het milieuonderzoek, MER).

1.6.4 Goederenspoorlijn Zweedse kaai

Op vandaag loopt een goederenspoor vanaf de Kustlaan evenwijdig aan de Visserstraat richting Zweedse kaai. De goederenspoorlijn loopt langsheen de achtertuinen van de woningen langsheen de Visserstraat en Kustlaan. De goederenlijn is op vandaag niet meer in gebruik en niet meer mogelijk, gezien de sporen aan de wegweringen werden bedekt met asfalt. De bereikbaarheid van de Zweedse kaai (via het huidige tracé of een alternatief tracé) vormt geen voorwerp van voorliggend plan-MER.

Het spoor is op vandaag planologisch wel nog aanwezig. Dit planonderdeel omvat enerzijds: het terug in gebruik stellen van de goederenspoorlijn (behoud zone voor treininfrastructuur) of herbestemming naar bijvoorbeeld openbaar domein: openbaar groen (groene as tussen woningen in de Visserwijk), fietspad,

1.6.5 Herinrichting Kustlaan (onderzoeksvraag)

Het toekomstperspectief voor de Kustlaan omvat een herinrichting waarbij de Kustlaan N34a wordt ingericht als openbaarvervoersas en als ontsluitingsweg voor Zeebrugge. Dit toekomstperspectief is opgenomen in diverse beleidsdocumenten en meer concreet wordt deze herinrichting gekoppeld aan het project rond de vernieuwing van de Zeesluis (zie ook hoofdstuk 5). Met de herinrichting zal doorgaand verkeer in de toekomst worden afgewikkeld via de Isabellalaan N34 en zoveel als mogelijk worden gemeden op de N34a. De N34a Kustlaan kan zo in de toekomst een nieuwe rol opnemen binnen het weefsel van Zeebrugge.

Uit de adviesverlening naar aanleiding van de kennisgevingsnota blijkt uit het advies van MOW en AWW dat er nog geen concrete plannen zijn voor de herinrichting van de Kustlaan. Immers de herinrichting van de Kustlaan kan pas nadat de Nx is gerealiseerd. Zoals eerder gesteld hangt de realisatie van de Nx en dus ook de herinrichting van de Kustlaan af van de locatie voor de nieuwe zeesluis (complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)havens van Zeebrugge – cfr. ontwikkelingsscenario). Gezien de huidige leemten in de kennis wordt de herinrichting van de Kustlaan in voorliggend plan als ontwikkelingsscenario opgenomen. Dit wil zeggen dat, gezien de Kustlaan is opgenomen als planonderdeel (kennisgevingsnota), dit planonderdeel beschouwd zal worden als onderzoeksvraag in voorliggend plan-

MER. Het plan-MER zal met andere woorden, vanuit de verschillende milieubeoordelingen, aangeven welke milderende maatregelen of flankerend beleid noodzakelijk is ten aanzien van de Kustlaan, in functie van een toekomstige herinrichting en het milderen van effecten van de gewenste ontwikkelingen binnen het plangebied.

Conform de toekomstvisie van de herinrichting van de Kustlaan N34a (pas mogelijk na realisatie van Nx) als openbaarvervoersas en als lokale ontsluitingsweg voor de woonkern van Zeebrugge kunnen we stellen dat het huidige wegprofiel met 2*2 rijstroken en met de kusttram in de middenberm wordt versmald. De vrijgekomen ruimte kan worden aangewend voor een kwalitatieve inrichting van openbaar domein. De Kustlaan kan worden ingericht als kwalitatieve publieke ruimte tussen het dorp ten oosten en de visserswijk ten westen ervan. Er kan ruimte worden gecreëerd voor o.a. fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en plaatselijk autoverkeer. Er kan eventueel ook (vrachtwagen) parking worden gefaciliteerd. De nieuwe weg kan worden ingericht als kwalitatieve publieke ruimte met aandacht voor verblijfsruimtes en groenvoorzieningen.



Figuur 12. Kustlaan als kwalitatieve publieke ruimte

Gezien geen concrete plannen bestaan voor deze herinrichting betreft bovenstaande beschrijving een gewenst herinrichting, maar is dit geen beslist beleid.

De herinrichting van de Kustlaan en het openbaar domein zijn kan gericht zijn op:

- × een verkeersveilige en leefbare omgeving en een optimale weginrichting voor alle weggebruikers;
- × het versterken van de verblijfsfunctie met het openbaar domein als een multifunctionele plek, toegankelijk en vitaal;
- × een aangename beleving van de vissershaven als een herkenbare omgeving en het herstel van de relatie tussen de dorpskern en de vissershaven.



Figuur 13. Visie Kustlaan (Bron: 'Aanzet tot masterplan voor Vissershaven en Oude Vismijn te Zeebrugge, 2015, Buro II – ArchII+I')

Ter illustratie worden hierna referentiebeelden opgenomen van doortochten die werden heringericht als kwalitatieve publieke ruimte.



Referentiebeeld. Groene Boulevard Hasselt



Referentiebeeld. Sopron Castle District (Hongarije)

1.6.6 Alternatieven

NULALTERNATIEF

Het nulalternatief betreft het alternatief dat erin bestaat het voornemen (plan of project) niet uit te voeren, waarbij de overige geplande ontwikkelingen wel plaatsgrijpen. Dit houdt in dat het plangebied verder evolueert en ingevuld wordt cfr. de geldende bestemmingsplannen (zijnde het BPA) en ook de geplande ontwikkelingen in de omgeving gerealiseerd worden. Het nulalternatief wordt als een niet redelijk alternatief beschouwd gezien de vooropgestelde doelstellingen niet kunnen worden behaald binnen het huidige BPA. Het plangebied heeft nieuwe impulsen nodig om de leefkwaliteit te verhogen, verloederding tegen te gaan, realisatie van economische en toeristische trekkers, Het behoud van de huidige (planologische) toestand wordt bijgevolg als een niet wenselijk alternatief beschouwd. De beschrijving van het nulalternatief komt impliciet aan bod bij de beschrijving van de huidige situatie.

Daar op vandaag voor veel geplande ontwikkelingen wel een beleidsbeslissing is genomen, maar nog geen concrete plannen voorliggen zal het nulalternatief op kwalitatieve wijze worden beschreven. Er zal worden aangegeven in welke mate het plangebied kan evolueren volgens de huidige bestemmingsplannen en geplande ontwikkelingen en kan aangegeven worden welke garanties een nieuw plan kan bieden ten opzichte van het nulalternatief.

INRICHTINGSALTERNATIEF

Het behoud van de bestaande gebouwen van de Oude Vismijnsite, waarin het gewenste programma wordt ondergebracht zou als inrichtingsalternatief beschouwd kunnen worden. Dit betekent dat de bestaande gebouwen behouden blijven en een (minimum) programma binnen deze bestaande gebouwen wordt gerealiseerd. Het betreft de bestaande industriële gebouwen met 2 bouwlagen een bouwdiepte van 30m. De huidige infrastructuur is echter niet aangepast aan de invulling van het vooropgestelde programma.

× De industriële gebouwen zijn ontworpen in functie van de vismijnfunctie (ateliers met mezzanine aan de Vismijn straatzijde met dubbele hoogtes met grote poorten aan de kade zijde). Het gebouw werd 'blind' gemaakt in functie van het Seafront. Enkel aan de straatzijde zijn enkele ruimten open gebleven.

- × Het bestaande gebouw zou verregaand moeten aangepast worden om functioneel, ergonomisch, energetisch en op vlak van brandveiligheid te voldoen aan de huidige normen voor nieuwe bestemmingen. Realisatie van woonfunctie is quasi uitgesloten wegens de bestaande gebouwdiepte van 30m.
- × De nuttige vloeroppervlakte (8.000m²) is zeer beperkt.

BURO II heeft in kader van de beschrijving van de scenario's ontwerpend onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat meerdere inrichtingsalternatieven mogelijk zijn binnen de gestelde randvoorwaarden inzake de maximale vloeroppervlakte en bouwdiepte. Voorliggend plan-MER gaat daarom uit van de beschreven werkhypothese en maakt zo verschillende inrichtingsalternatieven mogelijk. Het uiteindelijk gekozen scenario zal binnen dit onderzoeksvenster van de vooropgestelde werkhypothese gelegen zijn.

1.7 Geplande ontwikkelingen

In onderstaande paragrafen wordt een beschrijving gegeven van enkele concreet geplande ontwikkelingen in het studiegebied van voorliggend plan. De referentiesituatie 2025 waartegen de milieubeoordeling wordt uitgevoerd omvat de huidige situatie inclusief de realisatie van de concreet geplande ontwikkelingen.

1.7.1 Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge

Zeebrugge zelf is niet opgenomen in de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge of de deelplannen van de afbakening. Relevante informatie heeft enkel betrekking op de N31 of de expresweg (kaart 1).

In de afbakening van Brugge staat dat de gewenste structuur voor het wegverkeer van het regionaal stedelijk gebied onder andere gevormd wordt door de N31, waarbij de N31 zo wordt heringericht dat hij de volgende beoogde functies kan opnemen: ontsluiting zeehavengebied van Zeebrugge, ontsluiting voor het kusttoerisme aan de Oostkust, verdeelweg binnen de stedelijke wijken van Brugge en ontsluiting van het regionaal stedelijk gebied.

1.7.2 Strategisch plan voor de Haven Brugge-Zeebrugge (2005)

Het strategische plan voor de haven Brugge-Zeebrugge beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte (5 jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). De haven is een belangrijke economische poort voor Vlaanderen en het strategisch plan moet een strategie uitwerken voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van deze economische poort. Het strategisch plan moet rekening houden met de maximale bescherming van de woonzones, het behoud en het versterken van de natuurlijke infrastructuur en het mogelijk maken van een economische expansie mits zuinig ruimtegebruik.

In het strategisch plan worden concepten aangekaart voor de ruimtelijke ontwikkeling van het zeehavengebied. Volgende concepten zijn relevant voor het plangebied:

Concept 2: aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur. Onder dit concept zitten de uitbouw van het hoofdwegennet en toegang tot de haven (met oa. de A11 en de Nx), de uitbouw van het spoorwegennet (relevant voor voorliggend plan betreft "voor de leefbaarheid van Zeebrugge worden mogelijkheden onderzocht voor het verbeteren van de spoorontsluiting naar de Zweedse Kaai) en verbetering van de verbinding met het hoofdwaterwegennet.

Concept 4: uitbouw van een onderliggend wegennet in de omgeving van de haven. Gelijkijdig met de uitbouw van het hoofdwegennet wordt een autonoom (vrijliggend) lokaal wegennet uitgebouwd met oa. lokaal verkeer tussen de dorpen onderling, woon-werkverkeer tussen de woongebieden en het zeehavengebied en een fietsnetwerk (zowel functioneel als recreatief).

Concept 6: een leefbare, aantrekkelijke en milieuvriendelijke haven. Door een ruimtelijke (her)ordering van de havenactiviteit zoals afstandsregels in functie van de activiteiten, een visueel-esthetisch en/of akoestische buffering etc. wordt de impact op de omliggende woonzones beperkt.

Concept 7: Leefbare dorpen en kwalitatieve omgeving door het behoud en het versterken van de landschappelijke structuur en de functies eigen aan de open ruimte, het behoud en versterken van het zicht op/contrast met de open ruimte vanuit de dorpen, het uitwerken van dorpsranden, het uitbouwen van een lokaal veilig en autonoom wegennet, het versterken van het openbaar vervoer en het versterken van dorpscentra.

Concept 11: De haven is een goede buur van het kusttoerisme, waarbij de havenactiviteit het kusttoerisme niet in het gedrang brengt. Op het vlak van toegankelijkheid van de badplaatsen wordt zoveel als mogelijk een gescheiden stelsel nagestreefd. De hinder (zoals verkeersonleefbaarheid, lawaai, lichtvervuiling en visuele vervuiling) wordt beperkt.

De (ruimtelijke) ontwikkelingsvisie voor het zeehavengebied en omgeving wordt neergeschreven in kernbeslissingen. Relevante kernbeslissingen zijn:

- × de uitbouw van het spoorwegennet, waarbij maatregelen zullen uitgewerkt worden in functie van de leefbaarheid van Zeebrugge.

- × leefbare dorpen en stadswijken, waarbij een akoestische buffer geïntegreerd wordt.
- × een zichtbare en gastvrije haven (toeristisch-recreatief medegebruik) voorzien, zolang dat dit de economische functie niet hypothekeert.

1.7.3 Complex project 'nieuwe zeeluis Zeebrugge'

Op 15 juli 2016 verleende de Vlaamse regering toestemming voor de start van het planningsproces: realisatie van een nieuwe tweede toegang tot de haven van Zeebrugge. De huidige Visartsluis (1907) beantwoordt namelijk al lang niet meer aan de noden van de moderne scheepvaart. Er werd reeds een alternatievenonderzoeksnota opgesteld waarin verschillende opties voor de vernieuwing en/of verplaatsing van Visartsluis, de Vandammesluis en de omliggende infrastructuur (N34, kusttram,..) werden onderzocht.

Ook wordt onderzocht hoe en waar de Nx gerealiseerd kan worden; een nieuwe verbindingsweg tussen de N31 Expresweg en de N350 (zie ook 5.9). Deze Nx kan zo een deel van het verkeer van de N34 overnemen en deze ontlasten. Daarnaast werd een toekomstvisie onderzocht voor de opwaardering van Zeebrugge, gezien de locatie van de nieuwe sluis en de Nx erg bepalend zijn voor de verdere invulling. Het plangebied van voorliggend plan-MER is gelegen binnen het studiegebied voor deze toekomstvisie.

In het alternatievenonderzoek werd de comptabiliteit van de nieuwe zeeluis met de Nx onderzocht. De Alternatievenonderzoeksnota (AON) van dit complex project was openbaar raadpleegbaar van 5 oktober tot 5 november 2016. Op 11 mei 2017 nam de dienst Mer de beslissing over de richtlijnen voor het strategisch MER. De alternatievenonderzoeksnota en de richtlijnen zijn te raadplegen op de website <http://www.complexeprojecten.be/Projecten/ctl/ProjectDetail/mid/25305/projectId/4>

Op 2 maart 2018 is een beslissing genomen omtrent het voorontwerp van voorkeursbesluit, waarin de nieuwe Visartsluis als voorkeursalternatief naar voor wordt geschoven. Het voorontwerp wordt nog voorgelegd aan de adviesinstanties. Het definitieve voorkeursbesluit wordt verwacht eind 2018.

De zes alternatieven zijn momenteel onderzocht en afgewogen op milieueffecten, kosten-batenverhouding en nautische gevolgen. In een volgende stap zal de Vlaamse regering op basis van de resultaten van het onderzoek een keuze maken voor één van de alternatieven: het voorkeursbesluit.

De synthese van het onderzoek is terug te vinden op: <https://nieuwesluiszeebrugge.login.kanooh.be/brochure-en-invulformulier-afgerond-ge%C3%AFntegreerd-onderzoek>.



Figuur 14: locatieoverzicht alternatievenonderzoeksnota 'Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', september 2016

1.7.4 Conceptstudie 'Revitalisering Zeebrugge'

In 2015 won de stad Brugge een conceptsubsidie in het kader van een wedstrijd van de Vlaamse overheid voor innoverende stadsvernieuwingprojecten. Met 'Brugge aan Zee' wil de stad een concept uitwerken om drie uitdagingen voor Zeebrugge aan te gaan: Zeebrugge moet aantrekkelijk worden om te wonen, de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van de regio moet worden verhoogd, en de economische activiteit in de haven moet worden versterkt. Hiertoe dient een geïntegreerde en globale visie voor Zeebrugge ontwikkeld te worden. In de conceptstudie wordt bijgevolg onderzocht welke functies er op de vismijnsite kunnen komen/behouden dienen te blijven.

Momenteel is het eindrapport van de revitaliseringsstudie 'toekomstvisie Zeebrugge vandaag en morgen' in opmaak door het team bestaande uit AWB – 51N4E, Technum, Rebel en Simply Community.

De doelstelling van de studie is om op lange termijn een visie te ontwikkelen die moet resulteren in een betere band tussen de vier wijken onderling en hun respectievelijke band met de haven. De conceptstudie legt de nadruk op visieontwikkeling. De studie bepaalt onder meer randvoorwaarden voor een toekomstige ontwikkelingen en stelt een actieplan op.

Volgende cruciale plekken binnen voorliggend plangebied worden gedefinieerd als hefboom als één project:

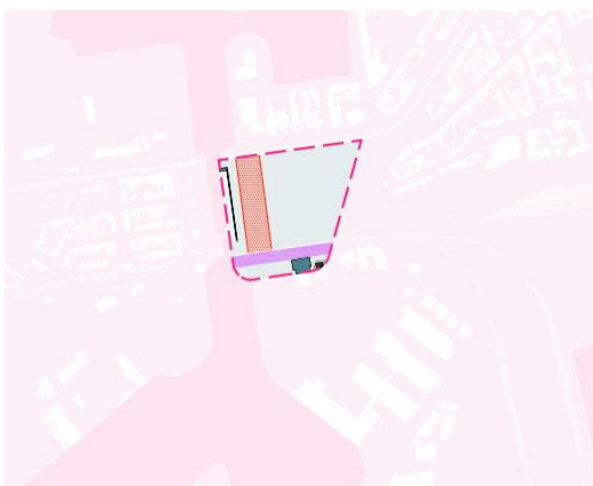
- × **Kadeambitie:** het huidige idee voor de kustwering is het voorzien van een waterkeringsmuren, waardoor langsheen de kademuren een vorm van "omwalling" zal ontstaan. Deze vorm van kustwering is weinig geïntegreerd en lijkt een zware hypotheek te leggen op deze omgeving. Voorgesteld wordt om een mobiele kunstwering te realiseren ter hoogte van de ingang van het Tijdok (jachthaven), waardoor de rest van de kades niet beveiligd moeten worden. Indien deze kustwering thv de ingang van het Tijdok niet kan gerealiseerd worden dient gestreefd te worden een kwalitatieve inrichting van de kades (cfr. planbeschrijving voorliggend plan-MER).



Situering hefboom thv Vissershaven (bron revitaliseringsstudie)

Specifiek voor het plangebied van Vissershaven worden volgende acties geformuleerd:

- × Maakbare kade: het betreft de omgeving van de Visartsluis. De terreinen tussen de sluis en de Isabellalaan liggen er troosteloos bij (op rand buiten plangebied voorliggend plan-MER). De mogelijkheden voor (her)ontwikkeling van deze omgeving zal afhankelijk zijn van de plannen voor de nieuwe zeesluis (complex project).



Situering hefboom thv Visartsluis (bron revitaliseringsstudie)

- × Stadsboulevard: Het betreft de Kustlaan ter hoogte van Zeebrugge. Deze weg loopt doorheen het plangebied van voorliggend plan. De weg heeft een breed wegprofiel en de beeld –en belevingskwaliteit is er laag. De studie definieert drie verschillende ruimten die herontwikkeld kunnen worden. De Kustlaan kan als katalysator (ipv barrière worden ingezet), waarbij de parken en publieke ruimten met elkaar worden afgestemd. De cruciale plek van de transformatie bevindt zich thv het Sint-Donaaspark, de cruiseterminal en de huidige jachthaven.



Situering hefboom Kustlaan (bron revitaliseringsstudie)

- × Stedelijk scharnier: het betreft de ruimte tussen de Oude Vismijnsite en het Seafront en de Kustlaan. Het betreft een relatief braakliggend terrein dat strategisch is gelegen tussen de cruiseterminal, het aanpalende dok, de goederen spoorlijn en het Sint-Donaaspark. Voorgesteld wordt om deze plek te ontwikkelen als een herkenbare plek met bijvoorbeeld een paviljoen met signaalfunctie.



Situering hefboom kop Oude Vismijn (bron revitaliseringsstudie)

Het ontwerp van de revitaliseringsstudie maakt als onderzoek mee deel uit van het complex project voor de 'nieuwe zeesluis Zeebrugge' (zie hoger). De ontwerpversie van de revitaliseringsnota ligt momenteel samen met de overige studies in kader van het complex project (vb. strategisch MER) in openbaar onderzoek .

1.7.5 Gebiedsgericht project 'Leefbare Haven Zeebrugge'

Leefbare Haven Bis versterkt het economisch weefsel van de haven met investeringen in omgevingskwaliteit, maatschappelijke leefbaarheid en duurzame mobiliteit. Via eenvoudige ingrepen of acties krijgen openbare ruimtes in woon- en werkzones een waardevollere invulling om zo het sociaaleconomisch draagvlak te verbreden in en om de Zeebrugse haven. Ingrepen die relevant zijn voor Zeebrugge zijn: Heraanleg Sint-Donaaspark in Zeebrugge-Dorp; realisatie uitzichtpunt ter hoogte van de Zweedse kaai in Zeebrugge; diverse communicatieacties zoals infoborden; groenbuffering op bermen en langs paden; fietspaden aanleggen voor functioneel fietsverkeer; het opvolgen van het actieplan Masterplan Fiets.

Via het instellen van een gecoördineerde communicatie (klinkbordgroepen, infosessies, brochure, website etc.) wordt het ruime publiek in contact gebracht met de verdere uitbouw van de Zeebrugse haven.

1.7.6 Beleidsplan Haven 2011-2020

Het Beleidsplan van de Zeebrugse haven voorziet langsheen de Zweedse Kaai een RORO terminal langs beide kades. Een RORO terminal voorziet een aanlegkade voor schepen met auto's, trucs of ander rollend materieel. Verder voorziet het Beleidsplan Haven voornamelijk woonzones, groenzones en een militaire zone in het plangebied. Ook de realisatie van een nieuwe zeesluis is opgenomen in dit plan.



Figuur 15: kaart van de havenzone van Brugge-Zeebrugge: Beleidsplan 2011-2020

1.7.7 Territoriaal ontwikkelingsprogramma (T.OP)

Een Territoriaal Ontwikkelingsprogramma is een nieuw instrument in het ruimtelijk beleid. Ruimte Vlaanderen coördineert 3 T.OP's: Centraal Limburg, de Noordrand en de Kustzone. Het T.OP Kustzone gaat over de rol van het polderlandschap aan de kust dat op middellange termijn zal veranderen onder invloed van de klimaatverandering en de vergrijzingsdruk en onderzoekt wat deze nieuwe evoluties betekenen voor de omliggende verstedelijkte gebieden en de druk op de open ruimte. Het doel is om door een meer dynamische planning via een bottom-up traject een actieprogramma / visieontwikkeling te realiseren. Momenteel wordt de processtructuur, het plan van aanpak en het procesverloop uitgetekend waarbij diverse stakeholders betrokken zullen worden.

1.7.8 Kustveiligheidsplan: Masterplan Kustveiligheid

Het doel van het kustveiligheidsplan (2011) is om op lange termijn de hele kust te beschermen tegen uitzonderlijk zware stormen en overstromingen. Het plan geeft een overzicht van alle risicozones en de maatregelen die prioritair zijn, en dit voor de tien kustgemeenten langsheen de Vlaamse kuststreek. De verwachte stijging van het zeeniveau tot in het jaar 2050 is in rekening gebracht. Specifiek voor de haven van Zeebrugge wordt een stormmuur voorzien rond het Prins Albert I-dok tot op een niveau van +8m T.A.W. die aansluit aan de Visartsluis en de P. Vandammesluis. Afhankelijk van de locatie varieert de hoogte van deze muur tussen de 1 en 3m ten opzicht van het maaiveld. Net ten westen van de P. Vandammesluis wordt er bijkomend een erosiewerend talud in gras aangelegd.

In kader van het Kustveiligheidsplan werd voor de overstromingsmaatregelen in de haven van Zeebrugge een verzoek tot ontheffing opgemaakt (PR2062).

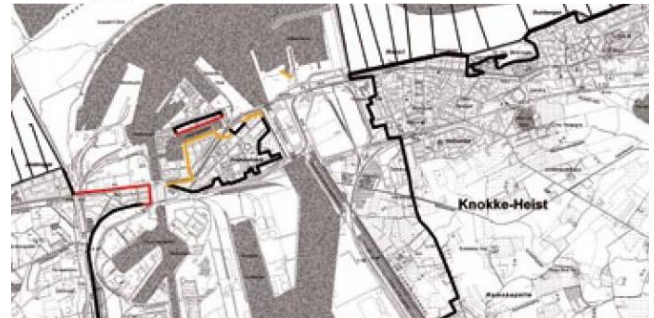
Legende

Sectiegrenzen

- sectiegrenzen
- Veiligheidslijn- 7m-achterhaven Zeebrugge

aandachtszones

- problemen op de zeewering
- problemen op de zeewering + in het achterland tgv bres
- onzeker, verderonderzoek nodig
- voldoet



Figuur 16: Aandachtszones in de haven van Zeebrugge (rood: problemen op de zeewering, geel: problemen op de zeewering + in het achterland tgv bres, zwart: veiligheidslijn- 7m achterhaven Zeebrugge)

1.7.9 Strategisch beleidsplan voor toerisme aan de kust (2009-2014)

Dit beleidsplan zet in vier stappen het beleid uit waarin krachtlijnen en prioriteiten worden vooropgesteld voor productontwikkeling, commercialisering, kennisontwikkeling, organisatie en financiering.

Stap 1 is een situatie analyse, van waaruit volgende knelpunten werden geformuleerd: afnemende capaciteit in commercieel logies, beperkte promotiemiddelen, het marketingbeleid is te weinig gericht op het creëren van een sterk imago, beperkte geïntegreerde samenwerking rond het kustproduct, nood aan financiële middelen om kusttoerisme te steunen etc.

Stap 2 formuleert zes strategische doelstellingen: (1) versterken van de kwaliteit van het kustproduct, (2) verruimen van de belevingswaarde, (3) behoud van het evenwicht tussen diverse types van kusttoerisme, (4) efficiëntere inzet van middelen, (5) uitbouw van een sterker imago en (6) structureel investeren in de toekomst.

Stap 3 legt de krachtlijnen en prioriteiten van de marktstrategie vast. Op basis van prioriteiten in verblijfstypes (zoals commercieel logies) en in geografische markten worden de prioritaire product-marktcombinaties voor de kust geselecteerd.

Stap 4 formuleert de actiegerichte strategieën voor de kust, opgedeeld in 7 krachtlijnen. (1) Een concurrentieel vakantieomgeving aan zee, (2) boeiende en geanimeerde badplaatsen, (3) de kust als netwerk, (4) een kust met het hinterland, (5) een verblijfsvriendelijke kust voor iedereen, (6) een bereikbare kust, en (7) een gastvrije kust.

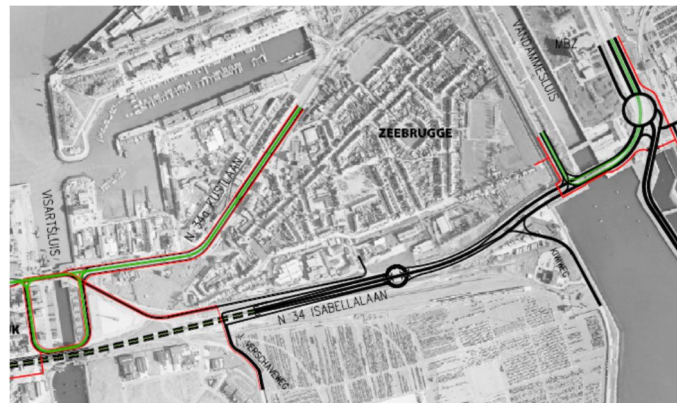
1.7.10 Streefbeeld NX

De Nx is een nieuw te realiseren weg die een rechtstreekse verbinding zal verzorgen tussen het westelijk en het oostelijke deel van de haven, meer bepaald tussen de huidige Isabellalaan en de N31, parallel met de Kustlaan, via een tunnel onder de huidige Visartsluis. De Nx zal het havenverkeer maximaal scheiden van het gewone verkeer. De Kustlaan zal hierdoor sterk worden ontlast, zowel ter hoogte van de Stationswijk als in de doortocht van het dorp. Daardoor wordt ook de doortocht volledig heraangelegd met een verkeersleefbare oplossing voor het dorp.

De Nx wordt een verbindingsas voor havenverkeer tussen de N31 en de Havenrandweg-oost, een bovenlokale verbinding in oost-westrichting tussen de kleinstedelijke gebieden Blankenberge en Knokke-Heist en een verzamelas voor havenverkeer. Streefdoel is de ontwikkeling van de Nx als een duidelijke grens tussen het woonlandschap (Zeebrugge Dorp en Zeebrugge Stationswijk) en het werklandschap (achterhaven). Naar de woonomgeving toe wordt een maximale buffering nagestreefd, zowel van de Nx als de spoorlijn/spoorbundel op de rand van de haven, rekening houdend met de ruimtelijke mogelijkheden.

De ontsluiting van Zeebrugge naar het hogere wegennet gebeurt via de aansluiting van de N34 op de knoop N34-N31-A11 of op de ontsluitingsstructuur rond de P. Vandammesluis. De wijze waarop de N34-N34a de vaargeul ter hoogte van de Visartsluis kruist is afhankelijk van de keuze binnen het complex project nieuwe zeesluis Zeebrugge

De realisatie van de Nx kan leiden tot het downgraden van de N34-N34a en te herinrichten als een groene laan en kwalitatieve openbare ruimte, waarbij de kusttram nog steeds een onderdeel van uitmaakt. Op heden bestaan echter geen concrete plannen (AWV) voor de herinrichting van de Kustlaan.



Figuur 17: Streefbeeld N31-NX-A.Ronsestraat

1.7.11 Mobiliteitsplan Brugge

Het mobiliteitsplan van Brugge (2016) gaat uit van het STOP-principe, waarbij eerst aandacht is voor de Stappers, dan voor de Trappers, dan voor het Openbaar vervoer en ten slotte voor de Personenwagens.

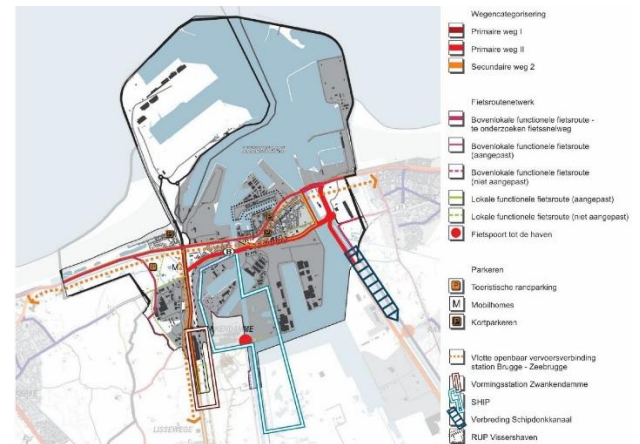
In het mobiliteitsplan Brugge is de Lanceloot Blondeellaan, die aansluit op de Stationswijk, gemarkeerd als een niet aangepaste route voor het fietsverkeer. Momenteel is er langs deze weg geen fietspad aanwezig, waardoor er onveilige situaties ontstaan met het overige verkeer. Er is behoefte aan een goede fietsverbinding, zoals een Bovenlokale Functionele Fietsroute (BFF) tussen Brugge en Zeebrugge. De Kustlaan (N34a en N34b) en de Lanceloot Blondeellaan worden gemarkeerd als BFF. Ook is er vraag naar een betere fietsverbinding richting Zeebrugge en richting Sint-Andries via een lokale fietsroute (langs de N31).

Het mobiliteitsplan vermeldt dat er een algemeen gebrek is aan openbaar vervoer in Zeebrugge. De Lijn onderzoekt de haalbaarheid van een vlotte en snelle openbaar vervoersverbinding ('lightrail') tussen Zeebrugge en het station van Brugge. Belangrijke activiteitenpolen, waaronder bijvoorbeeld de multifunctionele sportsite (nieuw stadion), het crematorium, Lissewege, Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor ontsloten worden.

Er worden verschillende alternatieven onderzocht. Ook de bestaande stopplaats in Zeebrugge wordt verder opgewaardeerd. Er gaat een bijzondere aandacht naar het voor- en natransport te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.

De parkeerdruk in Zeebrugge is groot. Dit onder meer omdat er betalend parkeren is in Heist, Knokke en Oostende, waarbij toeristen parkeren in Zeebrugge en vervolgens de buurgemeenten bezoeken. Verder zijn er parkeerproblemen ter hoogte van de Strandwijk en langs de Rederskaai. Het vrachtverkeer levert gevaarlijke situaties op in Zeebrugge, met wildparkeren langs de wegen. Met betrekking tot het vrachtverkeer zal de A11 (in aanleg), samen met de N49 de belangrijkste interhavenverbinding over de weg vormen (Zeebrugge-Antwerpen). Door de realisatie van de A11 zal een belangrijk deel van de wegontsluiting van onder meer de zeehaven niet afhankelijk zijn van de N31. Ter hoogte van de sluisen is er een doorstromingsverkeer wat betreft auto- en vrachtverkeer.

De relevante elementen uit het mobiliteitsplan worden meegenomen binnen discipline mobiliteit.



Figuur 18: Mobiliteitsplan Brugge, deelgebied Zeebrugge

1.7.12 Neptunusplan

Het neptunusplan omvat het toekomstplan van De Lijn in West-Vlaanderen en maakt integraal deel uit van de Mobiliteitsvisie 2020.

Relevante projecten zijn:

- × vernieuwing van het spoor langs het traject van de Kusttram
- × sneltram Brugge – Zeebrugge (haalbaarheidsstudie lopende).

1.7.13 Masterplan fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving

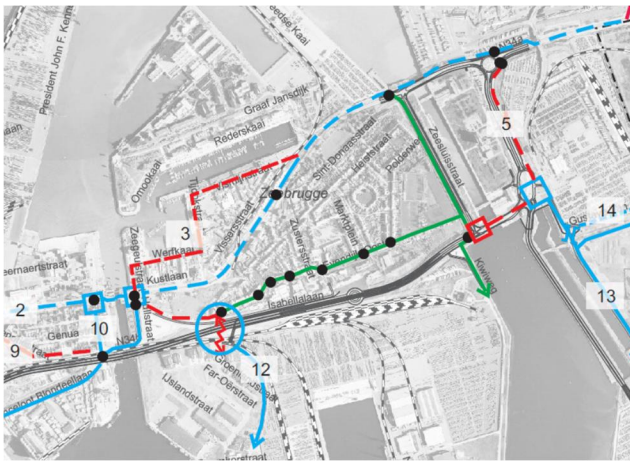
In het kader van het EFRO-project 'Leefbare Haven Zeebrugge' werd beslist om een globaal fietsplan voor de haven van Zeebrugge en omgeving te realiseren. Hoofdaanleiding van de opdracht was dat de haven van Zeebrugge en zijn omgeving kampt met een onveilige en gebrekkige infrastructuur voor functioneel en recreatief-toeristisch fietsverkeer. Via de ontwikkeling van een veilig en comfortabel fietsnetwerk in en om de haven kan een belangrijke impuls gegeven worden aan het gebruik van de fiets in en om de haven van Zeebrugge. Een verbeterde fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat de bereikbaarheid van de haven voor vervoersafhankelijke werknemers beter wordt en draagt intrinsiek ook bij aan de verhoging van de leefkwaliteit en leefbaarheid in directe omgeving van de haven.

In het masterplan worden twee netwerken onderscheiden: een rastervormig functioneel recreatief netwerk en een woon-werk fietsontsluiting van het havengebied.

Relevante acties voor het plangebied zijn:

- × Actie 2. Herinrichting doortocht N34a en aanpak fietsinfrastructuur van de Kustlaan buiten de doortocht van gemeentegrens Knokke-Heist, gerealiseerd op korte termijn (2015).
- × Actie 3. Optimalisatie Zeegeulstraat – Werfkaai – Tijdokstraat – Vismijnstraat, gerealiseerd op korte termijn (2015).
- × Actie 5. Optimalisatie N34 – Isabellalaan tussen N34a en Zeesluisstraat, gerealiseerd op korte termijn (2015).
- × Actie 12. Verbeteren oversteekbaarheid N34 ter hoogte van de poort tot de haven ter hoogte van de Jozef Verschaveweg, middellange termijn (2020).

- × *Groen*: conform aan Vademecum fietsvoorzieningen, geen bijkomende acties.
- × *Blauwe stippellijn*: dient heraangelegd te worden, optimalisatie is voorzien in een project.
- × *Rode stippellijn*: dient heraangelegd te worden, optimalisatie is niet voorzien in een project.
- × *Blauwe lijn*: nog niet bestaand en dient aangelegd te worden, voorzien in een project.
- × *Rode lijn*: nog niet bestaand en dient aangelegd te worden, niet voorzien in een project.
- × *Pijl*: het exacte tracé van een fietsverbinding is nog niet gekend.



Figuur 19: Actieplan Masterplan Fiets

1.7.14 Klimaat

Het Vlaamse Klimaatbeleidsplan stelt het volgende:

“De laatste honderd jaar nam de gemiddelde temperatuur op aarde met ongeveer 0,74°C toe. Deze verandering is ongevoelbaar, zowel in omvang als in snelheid. Hoewel allerlei factoren meespelen in de waargenomen klimaatverandering draagt de mens – door de uitstoot van broeikasgassen – volgens het internationale klimaatpanel (Intergovernmental Panel on Climate Change of IPCC) met hoge waarschijnlijkheid (meer dan 90% zekerheid) bij tot die klimaatverandering. De verschillende scenario's uitgewerkt door het IPCC voorspellen een toename van 25 tot 90% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen tussen 2000 en 2030. Dit komt overeen met een bijkomende temperatuurstijging tussen 1,1 en 6,4°C tussen 2000 en 2100.

Deze klimaatverandering zal ook zorgen voor stijgende zeespiegels, toenemen in ernst en frequentie van extreem weer (hittegolven, droogte, overstromingen, stormen, ...), ... Dit heeft economische gevolgen en een impact op de biodiversiteit (negatief), de voedselvoorziening (impact afhankelijk van ernst klimaatverandering en streek tot streek, nu reeds negatief in bepaalde gebieden), de gezondheid (negatief),...”

Het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2013-2020, het derde Vlaamse klimaatbeleidsplan, bestaat uit een overkoepelend luik en twee deelplannen: het Vlaams Mitigatieplan (VMP), om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en het Vlaams Adaptatieplan (VAP) om de effecten van klimaatverandering in Vlaanderen op te vangen.

Het Klimaatbeleidsplan geeft aan dat het aspect klimaat moet opgenomen worden in de milieueffectrapportage. Zodoende zal elke disciplines in dit MER, zo relevant, aan een klimaatreflex onderworpen worden.

Het Klimaatbeleidsplan Brugge heeft tot doel om 20% CO₂reductie te halen tegen 2020 en een klimaatneutrale stad tegen 2050 door oa. te streven naar een minimale energie-impact door de inzet van hernieuwbare energiebronnen en gebruik van restwarmte via bv. bestaande warmtenet of anderzijds via nieuwe warmteproducenten.

1.7.15 Relevantie geplande ontwikkelingen milieudisciplines

Onderstaande tabel geeft de relevantie van de verschillende geplande ontwikkelingen voor de verschillende milieudisciplines mee.

De beoordeling van het plan ten opzichte van het ontwikkelingsscenario wordt geïntegreerd opgenomen binnen hoofdstuk 11 van deel2 van het rapport.

Geplande ontwikkeling	Mobiliteit	Bodem en water (neven-discipline)	Biodiversiteit	Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	Mens (ruimtelijke aspecten en gezondheid)
Afbakening Regionaalstedelijk gebied Brugge	X				X
Strategisch plan voor de haven Zeebrugge					X
Complex project 'Nieuwe zeesluis Zeebrugge'	X			X	X
Gebiedsgericht project "leefbare haven Zeebrugge"	X				X
Conceptstudie "revitalisering Zeebrugge" (als onderdeel van het complex project 'Nieuwe zeesluis Zeebrugge')	X			X	X
Beleidsplan Haven 2011-2020					X
Territoriaal ontwikkelingsprogramma (TOP)					X
Kustveiligheidsplan: masterplan kustveiligheid		X		X	
Strategisch beleidsplan voor toerisme aan de kust (2009-2014)					X
Streefbeeld Nx	X			X	X
Mobiliteitsplan Brugge	X				
Neptunusplan	X				
Masterplan fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving	X				
Klimaat		X			

2 Samenvatting milieueffectenbeoordeling per discipline

Volgende disciplines worden door een erkend MER-deskundige behandeld:

- × mobiliteit
- × bodem en water (nevendisciplines)
- × biodiversiteit
- × landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie
- × mens (ruimtelijke aspecten, hinder en gezondheid, lucht en geluid)

De coördinator zal erover waken dat ook de aspecten licht en klimaat in voldoende mate aan bod komen. Het aspect licht wordt behandeld binnen de disciplines fauna en flora en mens. Het aspect klimaat wordt geïntegreerd binnen de verschillende relevante disciplines (lucht, water, mens).

De bespreking per milieudiscipline verloopt volgens een vaste indeling per discipline, met name:

- _ Afbakening studiegebied
- _ Beschrijving referentiesituatie
 - × Huidige situatie: Juridisch planologische situatie / Feitelijke situatie
 - × Geïntegreerd ontwikkelingsscenario
- _ Beschrijving en beoordeling milieueffecten
 - × T.o.v. referentie situatie
 - × T.o.v. geïntegreerd ontwikkelingsscenario
- _ Milderende maatregelen en aanbevelingen
- _ Synthese
- _ Leemten in de kennis
- _ Aanbevelingen voor project-MER/ontheffing en voorstellen inzake monitoring en postevaluatie

Hierna wordt de bespreking per milieudiscipline kort samengevat zodat hieruit vlot de finale integratie en eindsynthese voortvloeit over alle disciplines heen (zie hoofdstuk 3).

2.1 Discipline mobiliteit

2.1.1 Beschrijving referentiesituatie

Voetpaden zijn overal aanwezig langs de verschillende wegen in het plangebied. Op de Kustlaan zijn verder op verschillende plaatsen oversteekplaatsen voor voetgangers voorzien. Verder is er een brede voetgangerszone langs de kades en de Oude Vismijn. Deze vormen echter geen eenduidig geheel.

De Kustlaan is voorzien van overwegend vrijliggende fietspaden uitgezonderd enkele locaties waar het fietspad aanliggend is. Er zijn geen specifieke oversteekvoorzieningen aanwezig voor fietsers. Langsheen de overige straten in het studiegebied zijn geen fietspaden voorzien. Er is gemengd verkeer in deze woonstraten.

De kusttram loopt doorheen het studiegebied en heeft een halte aan de rand van het plangebied op de Kustlaan. Verder is er een buslijn naar Brugge en een station in Zeebrugge dorp waar een trein naar Brugge stopt. Diagonaal door het plangebied loopt een goederenspoor tussen de achterhaven en de Zweedse Kaai. Het spoor kruist de Kustlaan ter hoogte van het kruispunt met de Heistraat en loopt verder richting Zweedse Kaai tussen de woningen aan de Kustlaan en de Visserstraat. Daar is het goederenspoor erg dicht gelegen bij de bestaande bebouwing.

Op vandaag loopt de N34a Kustlaan, een aftakking van de koninklijke baan, doorheen de kern van Zeebrugge en doorkruist samen met de N34 Isabellalaan, Zeebrugge. De kruising van de Visartsluis vormt een knelpunt, voornamelijk omdat de twee bruggen te smal zijn voor een fietsveilig en comfortabel wegprofiel. Daarnaast vormt deze locatie een knelpunt op vlak van doorstroming.

Er is een zeer beperkt verschil voor het gemiddeld dagverloop voor een toeristische periode als een niet toeristische dag. Het aantal (vrachtwagen)intensiteiten op de Kustlaan bedraagt 7% van de totale intensiteit. De intensiteiten langsheen de Kustlaan kunnen als normaal tot druk worden beschouwd, terwijl deze langs de Isabellalaan als druk worden beschouwd. De hoogste verkeersintensiteit wordt waargenomen in de avondspits.

Voor de referentiesituatie 2020 wordt een toename van de verkeersbelasting verwacht als gevolg van het-

nieuwe cruisegebouw. De grootste toename zal plaatsvinden op het kruispunt van de Rederskaai met de Kustlaan. De verkeersintensiteit in de Rederskaai zal een kritieke grens overschrijden waardoor de verkeersdruk hier als normaal kan worden beschouwd (tegenover rustig in het huidige scenario).

2.1.2 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

De negatieve effecten binnen discipline mobiliteit worden hoofdzakelijk bepaald door de verkeersgeneratie bij de (her)ontwikkeling van de Oude Vismijnsite en/of door knelpunten in de huidige situatie (bijvoorbeeld doorstromingsproblemen thv de Visartsluis). Belangrijk hierbij is dat de milieubeoordeling berust op een realistische worst case benadering, waarbij nog geen concrete gegevens gekend zijn over de uiteindelijke invulling van de ontwikkeling, maatregelen om het autogebruik te verminderen, effectieve combinatiefactoren, aandeel 2^{de} verblijven, Afhankelijk van de aanwezige functies kunnen bijvoorbeeld de combinatiefactoren, berekening parkeerbehoefte, 2^{de} verblijven, ... kan de verkeersgeneratie afwijken van de berekende verkeersgeneratie in voorliggend plan-MER.

Deze negatieve effecten zijn te milderen door bijvoorbeeld het programma binnen de gewenste ontwikkeling van de Oude Vismijn site aan te passen zodoende een lagere verkeersgeneratie te bereiken dan aangenomen voor het maximaal scenario. Anderzijds kan de verkeersgeneratie lager liggen door maatregelen te nemen om te komen tot een duurzame modal split (ontladen van het autogebruik), waardoor het autogebruik kan worden beperkt. Dit zal eveneens een effect hebben op de parkeerbehoefte (zowel voor gemotoriseerd verkeer (daling) als fietsverkeer (stijging)), mogelijks sluisverkeer, verkeersleefbaarheid, doorstroming,

Tussen het minimum, tussen- en maximaal scenario voor de ontwikkeling op de Oude Vismijnsite zijn onderscheidende effecten te verwachten voor wat betreft de effecten afgeleid uit de verkeersgeneratie.

Hoe groter het programma (op vlak van verkeersgeneratie), hoe hoger de bijkomende verkeersgeneratie, hoe negatiever de afgeleide effecten kunnen zijn. Gezien voor de drie scenario's een aanname werd gemaakt van het programma, passend binnen de beschrijving van de scenario's, kunnen de effecten in realiteit afwijken van voorliggende milieubeoordeling.

Ten aanzien van sluipverkeer geldt dat een stijging aan verkeersintensiteiten, voor alle scenario's, kan resulteren in een druk op de woonwijk indien het bestemmingsverkeer voor de Oude Vismijnsite de woonwijk rijdt. Daarnaast kan door de hoge parkeerdruk, zeker tijdens het toeristische seizoen, er parkeerzoekverkeer ontstaan in de woonwijk. Indien afdoende maatregelen worden genomen kunnen negatieve effecten tav sluipverkeer en parkeerzoekverkeer maximaal worden vermeden. Dit kan door enerzijds het opvangen van de volledige parkeerbehoefte van de Oude Vismijnsite op het eigen domein. Een gewijzigde modal split kan eveneens resulteren in een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen. anderzijds het voorzien van een leesbare ontsluiting van de parkeervoorzieningen langsheen het oosten van de Oude Vismijnsite site, met een vlotte aansluiting naar de Kustlaan. De optimale locatie voor de aansluiting met de Kustlaan moet op projectniveau verder worden onderzocht binnen een zoekzone langsheen het oosten van de Kustlaan in het plangebied.. Eventueel kan het verkeer gegeneerd door de woonfunctie ontsluiten via de Tijdokstraat of de Wandelaarstraat. Deze maatregelen kunnen worden ondersteund door een duidelijke leesbare signalisatie en mogelijke circulatiemaatregelen in de woonwijk nabij de Oude Vismijnsite. Ook op vlak van de verkeersdruk ifv de verkeersleefbaarheid kan een negatief effect worden verwacht door de stijging van de verkeersintensiteiten langsheen de Kustlaan (N34a) tijdens de weekdag en de N34 op een zaterdag in de zomervakantie. Hoewel de Kustlaan op vandaag een secundaire weg betreft, kunnen negatieve effecten verwacht worden, gezien de aanwezigheid van talrijke bewoning langsheen de weg. Langsheen de Kustlaan zijn tal van woningen gelegen die hinder ondervinden van het verkeer op deze weg (cfr. Discipline mens).

Op vlak van doorstroming wordt in de huidige situatie een knelpunt vastgesteld voor de Kustlaan N34 ter hoogte van de Visartsluis. Op vandaag zijn op deze locatie, gezien de trechter die de weg er vormt, reeds doorstromingsproblemen. De bijkomende verkeersgeneratie door de ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite zullen deze doorstromingsproblemen die er op vandaag zijn versterken, waardoor er bij het maximale scenario structurele doorstromingsproblemen kunnen ontstaan.

Naar de toekomst toe zouden deze (huidige) knelpunten kunnen worden opgelost door de realisatie van de Nx of door een aangepaste weginrichting ter hoogte van de Visartsluis (cfr. complex project).

Voor wat betreft het kruispunt van de aansluiting van de Rederskaai op de Kustlaan, waarop de ontwikkeling van de Oude Vismijn, eveneens op ontsluit, kunnen bij het maximaal scenario doorstromingsproblemen ontstaan. Dit effect kan worden voorkomen door een aangepaste inrichting van het kruispunt (bijvoorbeeld door het voorzien van verkeerslichten). Een aangepaste inrichting van dit kruispunt is eveneens aangewezen voor het tussenscenario.

Op vandaag is de inrichting van de Kustlaan (N34a) op vlak van verkeersveiligheid en oversteekbaarheid niet optimaal, wat door de stijging van de verkeersintensiteiten enkel zal worden versterkt. Hoe hoger de bijkomende verkeersintensiteiten, hoe hoger de barrièrewerking en de kans op ongevallen van de Kustlaan en hoe groter de negatieve impact op de verkeersveiligheid.

De effecten voor het functioneren van de verkeersnetwerken voor de verschillende weggebruikers en de verkeersdruk ifv de verkeersleefbaarheid kunnen naar de toekomst toe worden voorkomen of beperkt door de realisatie van de Nx en de hieraan gekoppelde herinrichting van de Kustlaan. Door de realisatie van de Nx wordt verwacht dat de verkeersintensiteiten op de Kustlaan (N34a) zullen dalen door het verschuiven van het doorgaand (haven)verkeer naar de Nx. Daarnaast zal een mogelijke herinrichting van de Kustlaan naar een 1x1 wegprofiel met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en doorstroming voor het openbaarvervoer een positief effect hebben op het functioneren van het verkeersnetwerk binnen het plangebied.

Voor alle scenario's bestaat de mogelijkheid om het parkeren op te vangen op het eigen terrein zodat er geen extra parkeerdruk zal zijn voor de omgeving. Daarnaast kan worden ingezet op het verduurzamen van de modal split, waardoor er een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen is. Vanuit de effectgroep verkeersleefbaarheid is het opvangen van deze parkeervraag op het eigen terrein noodzakelijk om sluipparkeren en parkeerzoekverkeer maximaal te vermijden.

Voor het planonderdeel herinrichting van het openbaar domein worden geen negatieve effecten verwacht. De herinrichting van de kades als hoogwaardige verbindende publieke ruimte zal een beperkt positief effect hebben op kwaliteit van de voetgangers- en fietsstructuur.

Ten aanzien van de onderzoeksvraag 'goederenspoor langs de Zweedse Kaai' zijn geen negatieve effecten ten

aanzien van de discipline mobiliteit te verwachten bij behoud van de spoorlijn en dit ten opzichte van de planologische situatie. Ten opzichte van de feitelijke situatie kan een beperkte barrièrewerking optreden (gezien die er op vandaag tijdelijk niet aanwezig is) bij het behoud van de spoorlijn. Bij het behoud van de goederenspoorlijn in het RUP is het belangrijk om voldoende veilige spoorwegovergangen te voorzien ifv de veiligheid van de overige weggebruikers.

Indien een herinrichting of herbestemming van deze zone wordt voorzien zal de Zweedse kaai niet meer via deze route door het goederenverkeer bereikbaar zijn. Anderzijds zal de Zweedse kaai niet meer via deze route bereikbaar zijn voor het goederenverkeer via spoor. Een alternatieve verbinding en eventueel de noodzaak ervan dient voorafgaand te worden onderzocht en vormt geen onderdeel van voorliggend plan.

2.2 Discipline bodem en water (nevendisciplines)

2.2.1 Beschrijving referentiesituatie

De dorpskern Zeebrugge en haar omgeving zijn vrij vlak, net zoals de gehele kustlijn van Vlaanderen tot ca. 10 kilometer landinwaarts. Het planonderdeel van de Oude Vismijn ligt op een hoogte van 6,30 meter. Op de gehele lengte van Zeebrugge zijn er nauwelijks hoogteverschillen van 5 meter of meer aanwezig, daar het op opgespoten of ingepolderde gronden gaat. Zeebrugge bestaat bijna volledig uit antropogene grond. Meer naar het zuiden toe zijn er poldergronden waar te nemen.

Eerder uitgevoerde bodemonderzoeken in de nabijheid van het plangebied geven aan dat er geen verontreinigingen aanwezig zijn.

Volgens de hydrogeologische homogene zones bestaat Zeebrugge voornamelijk uit een poldergebied (verzilt gebieden) met in het zuiden een klein deel van de Vlaamse Vallei (en de bijrivieren en kustvlakten). Ten westen en oosten van Zeebrugge zijn duingebieden gelegen aan rand van de kust. Verder ligt Zeebrugge net op de scheiding tussen de Formatie van Aalter in het westen en de Formatie van Maldegem in het oosten van Zeebrugge. Gezien de ligging vlakbij de zee is het grondwater sterk verzilt.

Het gebied is gekenmerkt door de voor- en achterhavens. Het waterniveau van de dokken wordt onder andere geregeld door de Visartsluis (ten westen van Zeebrugge) en de P. Vandammesluis (ten oosten van Zeebrugge). Het plangebied en ruime omgeving is volgens de kaart met van nature overstroombare gebieden, overstroombaar vanuit de zee.

In het complex project 'nieuwe zeesluis Zeebrugge' worden de opties voor de vernieuwing en/of verplaatsing van Visartsluis, de Vandammesluis en de omliggende infrastructuur (N34, kusttram,..) onderzocht. Dit plan zal resulteren in ingrepen die een grote impact

hebben op bodem, grondwater en oppervlaktewater in het plangebied. Daar het complex project nog geen uitkomst heeft in de locatie van de nieuwe sluis, is de precieze impact van het ontwikkelingsscenario nog niet gekend.

Het kustveiligheidsplan (2011) heeft als doel om op lange termijn de hele kust te beschermen tegen uitzonderlijk zware stormen en overstromingen. Specifiek voor de haven van Zeebrugge wordt een stormmuur voorzien rond het Prins Albert I-dok tot op een niveau van 8m boven de zeespiegel die aansluit aan de Visartsluis en de P. Vandammesluis. Afhankelijk van de locatie varieert de hoogte van deze muur tussen de 1 en 3m ten opzicht van het maaiveld. Net ten westen van de P. Vandammesluis wordt er bijkomend een erosiewerend talud in gras aangelegd. Waarschijnlijk wordt dit plan nog aangepast naar gelang de locatiekeuze van de nieuwe zeesluis van Zeebrugge. Vanuit de revitaliseringsstudie blijkt dat een andere oplossing (beweegbare dam thv toegang jachthaven) op vlak van beleving, perceptie en ruimtelijke kwaliteit de voorkeur geniet in plaats van een muur van 1 à 3 m op de kades, wat een aanzienlijk visueel effect met zich meebrengt.

2.2.2 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Eens gerealiseerd heeft voorliggend plan in de exploitatiefase weinig tot geen effecten op bodem en water. Het milieuonderzoek beperkt zich voor deze nevendisciplines tot het aangeven van knelpunten uit de omgeving, en het aanhalen van aandachtspunten in de aanlegfase. Het plan geeft geen aanleiding tot grootschalige bodemingrepen en voorziet geen toename in verharde oppervlakte. De reconversie van de Oude Vismijnsite gebeurt op reeds verhard terrein.

2.3 Discipline biodiversiteit

2.3.1 Beschrijving referentiesituatie

Het plangebied is gelegen in de kern van Zeebrugge, tussen de voorhaven en het hinterland. De zone rond het plangebied is van belang voor de discipline biodiversiteit, in het bijzonder voor avifauna. Zo is de voorhaven beschermd als Vogelrichtlijngebied ‘Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist’ omwille van de meeuwen, stern en steltlopers die er broeden. De voorhaven en de dokken zijn bijkomend van belang voor watervogels (aalscholvers, eenden, duikers,..) die deze gebruiken als pleister en rustplaats. Het plangebied is zo gelegen ter hoogte van de migratieroutes langs de kust, en tussen de polders en de achterhaven in het hinterland en de voorhaven.

Ook in de ruimere omgeving van het plangebied is beschermde waardevolle natuur gelegen. Zo behoren de Baai van Heist, de Kleiputten van Heist en De Fontein-tjes tot het Habitatrichtlijngebied ‘Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin’ (BE2500001). De ‘Oudemaaerspolder’, de ‘polders Boudewijnkanaal langsheen het kanaal’ behoren gedeeltelijk tot het habitatrichtlijngebied ‘Polders’.

Het plangebied zelf omvat slechts beperkt waardevolle ecotopen. Deze situering zich vooral in het park bij het Visserskruis (populierenbestand, soortenrijk permanent cultuurgrasland met droog kalkrijk duingrasland). De steigers en kademuren van het Prins Albert-dok zijn het substraat voor mariene fauna en flora waaronder, wieren, algen, poliepen en kwallen.

Binnen het plangebied zijn geen zones aangeduid waar natuurontwikkeling wordt gepland, deze zijn voorbehouden voor het verder ontwikkelen van reeds bestaande/beschermde kust, duin en poldernatuur.

2.3.2 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Het plangebied is gelegen in de kern van Zeebrugge, tussen de voorhaven en het hinterland. De zone rond het plangebied is van belang voor biodiversiteit, in het bijzonder voor avifauna. Zo is de voorhaven beschermd als Vogelrichtlijngebied ‘Kustbroedvogels te Zeebrugge-Heist’ omwille van de meeuwen, stern en steltlopers die er broeden. De voorhaven en de dokken zijn bijkomend van belang voor watervogels (aalscholvers, eenden, duikers,..) die deze gebruiken als pleister en rustplaats. Het plangebied is zo gelegen ter hoogte van de migratieroutes langs de kust, en tussen de polders en de achterhaven in het hinterland en de voorhaven.

Ook in de ruimere omgeving van het plangebied is beschermde waardevolle natuur gelegen. Zo behoren de Baai van Heist, de Kleiputten van Heist en De Fontein-tjes tot het Habitatrichtlijngebied ‘Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin’ (BE2500001). De Oudemaaerspolder, de polders Boudewijnkanaal langsheen het kanaal behoren gedeeltelijk tot het habitatrichtlijngebied ‘Polders’.

Het plangebied zelf omvat slechts beperkt waardevolle ecotopen. Deze situering zich vooral in het park bij het Visserskruis (populierenbestand, soortenrijk permanent cultuurgrasland met droog kalkrijk duingrasland). De steigers en kademuren van het Prins Albert-dok zijn het substraat voor mariene fauna en flora waaronder, wieren, algen, poliepen en kwallen.

Voorliggend plan leidt in het algemeen tot eerder positieve effecten voor de discipline biodiversiteit. de natuurwaarde binnen het plangebied is eerder beperkt, de plankenmerken hebben geen impact op natuurwaarden in de ruimere omgeving. Het plan heeft tot doelstelling een meer kwalitatieve en beleefbare open ruimte te maken in en rond de kades in het plangebied, en het plangebied te bufferen naar de N34, de cruise-terminal en de militaire zone ten noorden van het plangebied. Deze planonderdelen leiden tot een toename van ruimte voor groen in het plangebied. Door deze groenstructuren in te richten met streekeigen beplanting kunnen ook nieuwe schuilplaatsen en voedselbronnen worden voorzien voor fauna die doorheen het plangebied beweegt, in het bijzonder migrerende (zang)vogels.

Een aandachtspunt voor discipline biodiversiteit is de reconversie van de Oude Vismijnsite, waar hoogbouw

wordt voorzien. Deze hoogbouw verhoogt het aanvaringsrisico voor vogels. Dit is van bijzonder belang gezien de ligging van de gebouwen parallel aan de kustlijn (een voorname seizoenale migratieroute) en grenzend aan de voorhaven van Zeebrugge. De voorhaven is als broedgebied voor kustbroedvogels (meeuwen, sternes, plevieren) beschermd als Vogelrichtlijngebied. Hoofdzakelijk vanwege de hoge predatiedruk door vos en een tekort aan habitat broedden er de laatste jaren geen sternes meer. Het open water in de dokken en de voorhaven is bijkomend van belang als rust en foerageergebied voor talrijke soorten watervogels, die vanuit de omliggende kustzone en polders van en naar de voorhaven vliegen. Vanuit discipline biodiversiteit is de keuze tussen de verschillende scenario's van de reconversie van de Oude Vismijnsite dan ook onderscheidend. Scenario 1B, waarbij de hoogte van de gebouwen beperkt blijft tot maximaal 30 m en er vanwege een variabele hoogte meer uitwijkingsmogelijkheid is, is het geprefereerde scenario voor deze discipline. Bijkomende milderende maatregelen betreffen het beperken van de oppervlakte doorlopend glas (in het bijzonder aan het oostelijke en westelijke uiteinde van de gebouwenrij), het voorzien van gecoat glas en aangepaste verlichting.

2.4 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

2.4.1 Beschrijving referentiesituatie

Het plangebied zelf is gelegen in het havengebied van Zeebrugge. Het is bijgevolg gelegen in een nieuw landschap dat niet behoort tot de traditionele landschappen die zijn afgebakend in de landschapsatlas. De ruimere omgeving van het plangebied is hoofdzakelijk bebouwd door de aanwezige woonkernen, de haven- en weginfrastructuur. Het havengebied van Zeebrugge grenst in het oosten en westen aan het traditionele landschap Oostelijk Middenland. Het betreft een vlak open landschap met wijdse vergezichten. Het gebied heeft een redelijk horizontale landschappelijke structuur, waarbij er rondom de jachthaven een beperkte verticale stijging is van de bouwhoogte van de appartementen. De erfgoedwaarden in het gebied zijn beperkt. Binnen het plangebied is namelijk geen beschermd erfgoed gelegen, maar er zijn wel een twintigtal bouwwerken opgenomen als relicten in de inventaris bouwkundig erfgoed, waaronder de Oude Vismijnsite langsheen de Vismijnstraat.

De nabijheid van de haven is duidelijk merkbaar vanuit het plangebied zelf. Dit komt enerzijds door de verschillende constructies zoals de kranen, de grote schepen, de bruggen die frequent openen en sluiten en de bouw van het nieuwe cruisegebouw die duidelijk zichtbaar zijn. Deze elementen zijn van een andere schaal dan de woningen en de infrastructuur binnen het plangebied zelf. Het plangebied wordt fysiek doorsneden door de Kustlaan, waardoor de woonwijken versnipperd worden. De Vissershaven heeft een bepaald toeristisch belang door de aanwezigheid van de jachthaven en een educatieve en recreatieve functie door de aanwezigheid van Seafront.

De gewenste ontwikkelingen van de haven van Zeebrugge, het kustveiligheidsplan, de nieuwe cruiseterminal en de klimaatadaptatiemaatregelen kunnen een impact hebben op de landschappelijke structuur van het studiegebied.

2.4.2 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Gezien de ligging in verstedelijkt gebied, grenzend aan de haven, kan voorliggend plan een positief effect hebben op het versterken/verbeteren van de landschappelijke structuur en relaties. De op vandaag heterogene structuur, waarbij verschillende infrastructuren (Kustlaan (N34a) en goederenspoorlijn) een versnipperend effect hebben, kan door realisatie van het plan worden gewijzigd naar een meer homogene structuur. Door de herinrichting van het openbaar domein, de herinrichting van de Kustlaan, de eventuele her/(na)bestemming van de goederenspoorlijn, ... en door de nieuwe invulling ter hoogte van de Oude Vismijn, kan het stedelijke landschap van de wijk Vissershaven en de relatie met omliggende functies (jachthaven, visserskruis, voorhaven, ...) worden versterkt. Dit kan verder worden versterkt door specifieke inrichtingen en verbindende elementen te realiseren en door het goederenspoor als milderende maatregel in te richten voor zachte weggebruikers. Het creëren van buffers kan hier ook een milderend effect hebben. Specifiek voor de ontwikkeling op de Oude Vismijn dient speciale aandacht uit te gaan naar de bouwhoogte en het volume (vrij volume ten opzichte van compact volume). Bij een vrij bouwvolume zal de impact kleiner zijn, waardoor deze varianten verkiesbaar zijn boven de compacte bouwvolumes. Door de strategische ligging van de ontwikkeling kan de nieuwe ontwikkeling als stedelijk bakken ontwikkeld worden.

De geplande ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite betekenen daarentegen wel dat de Oude vismijn, op vandaag bouwkundig erfgoed, wordt gesloopt. Hierdoor gaan de nog aanwezige erfgoedwaarden verloren en is een herinrichting naar oud model van de Oude Vismijn niet meer mogelijk. Dit heeft een negatieve impact op de erfgoedwaarde.

2.5 Discipline mens – ruimtelijke aspecten, hinder en gezondheid

2.5.1 Beschrijving referentiesituatie

Zeebrugge bestaat uit verschillende woonkernen die van elkaar worden gescheiden door verschillende infrastructurale barrières. Het studiegebied grenst in het noorden, westen en zuiden aan de haven van Zeebrugge. Ten oosten grenst het studiegebied aan woongebied. Het plangebied zelf is voornamelijk bestemd als woongebied waarbij er recreatieve en commerciële functies mogelijk zijn. Het plangebied is zeer versnipperd en geeft in het algemeen een eerder verloederde en verlaten indruk. De weginfrastructuur en de haven van Zeebrugge zijn de twee grootste bronnen van hinder voor de bewoners en gebruikers in het plangebied, zowel naar geluidshinder als luchthinder toe. Voor geluidshinder zijn het vooral de gebieden langs de grote wegen en langs de randen van de haven die hinder ondervinden. De luchthinder is meer verspreid, maar over het algemeen genomen is deze niet hoger dan op andere plaatsen in Vlaanderen. De Oude Vismijn zelf bestaat uit recreatieve en commerciële functies en ligt langs het Prins Albertdok waar de jachthaven zich bevindt. De recreatieve functies omvatten een recreatieve fietsroute, de jachthaven, wandelroutes en het Seafront. Er zijn een beperkt aantal kwetsbare locaties in het plangebied gelegen, namelijk een babyopvang, een buitenschoolse opvang en twee scholen.

Naar bouwhoogte toe is er al een overgang waar te nemen vanaf de Vismijnstraat waarbij de hoogste gebouwen zich aan de kades rondom het Prins Albertdok bevinden.

2.5.2 Beschrijving en beoordeling milieueffecten

Voorliggend plan betekent een winst aan kwalitatieve publieke ruimte, wonen en een mix aan stedelijke functies. Hierbij kunnen bepaalde storende functies (ambachtelijke activiteiten in functie van de scheepvaart in woonblokken) verloren gaan. Gezien enkel ter hoogte van de Oude Vismijnsite bestaande gebouwen worden ingenomen. Op vandaag staan deze over het algemeen leeg. Het Seafront (momenteel gevestigd in de Oude Vismijnsite), krijgt een plek in de nieuwe ontwikkeling.

De realisatie van het plan zal de ruimtelijke structuur van de woonwijk Vissershaven versterken. Door de herinrichting van eerder onsamenhangende zones van wonen, openbare ruimte en infrastructuur, naar een kwalitatieve ingerichte publieke ruimte, een multifunctioneel stedelijke ontwikkeling ter hoogte van de Oude Vismijnsite, afgestemd wordt een meer samenhangende en gestructureerde woonwijk (Vissershaven) gecreëerd. Dit effect kan worden versterkt indien voor de goederenspoorlijn naar de Zweedse Kaai een alternatieve zachte functie wordt voorzien (herinrichting of herbesteding) en indien de Kustlaan wordt heringericht met voldoende kwalitatieve publieke ruimte en voldoende veilige oversteekplaatsen.

Door een sterk architecturaal ontwerp, materiaalgebruik, groen/buitenruimte, kan de ruimtelijke samenhang van de omgeving toenemen en kan een verbinding gecreëerd worden tussen de jachthaven en dokken enerzijds en de woonwijk anderzijds.

De ontwikkelingen op de site van de Oude Vismijnsite zullen – ongeacht het scenario - slechts een beperkte toename in verkeersintensiteiten met zich meebrengen. Hierdoor zal het plan ook geen belangrijke bijkomende impact hebben op de geluids- of luchtkwaliteit. Belangrijk is om de woningen langsheen de Kustlaan met voldoende isolatie te voorzien. In het zuidwesten, ter hoogte van de Kielbankstraat kunnen de woningen geluidsoverlast ondervinden afkomstig van de haven. Een maatregel kan er in bestaan om bijkomende akoestische isolatie voor de woningen thv de Kielbankstraat op te leggen en dit bij voorkeur in het RUP.

Eventueel kunnen andere minder geluidsgevoelige functies naast wonen worden toegelaten.

Voor wat betreft de ontwikkelingen op de Oude Vis-
mijnsite zal de aantrekkelijkheid van de ruimere omge-
ving, ruimtelijke kwaliteit, belevingswaarde sterk ver-
beteren door de realisatie van nieuwe functies en een
nieuwe hedendaagse ontwikkeling. De significantie
van dit effect zal mee bepaald worden door het uitein-
delijke architecturale ontwerp, het materiaalgebruik,
de herkenbaarheid van de nieuwe ontwikkeling, ...
Wel kan gesteld worden dat een vrij bouwvolume met
variaties in bouwhoogte en bouwdiepte de belevings-
waarde positief zal beïnvloeden. Bovendien wordt de
hinder ten gevolge van de schaduw in de jachthaven
als beperkter ingeschat bij volumes met een vrij en af-
wisselende bouwhoogte. Belangrijk bij het uiteindelijke
ontwerp is rekening te houden met de mogelijke scha-
duwhinder en windhinder (te bepalen op projectni-
veau) in functie van de haalbare bouwhoogten.

Vanuit de aspecten ruimtelijke kwaliteit, hinder en ge-
zondheid en ruimtelijke structuur en samenhang
wordt het opnieuw in gebruik nemen van de goederen-
spoorlijn naar de Zweedse kaai als aanzienlijk negatief
tot beperkt negatief (---/-) beoordeeld ten opzichte van
de huidige situatie. De graad van het negatief effect
zal afhankelijk zijn van de frequentie van de treinpas-
sages. Ten opzichte van de planologische situatie wor-
den te verwaarlozen effecten verwacht, gezien de
spoorinfrastructuur planologisch behouden blijft.
Vanuit deze aspecten wordt een positief effect ver-
wacht indien voor deze ruimte (dwars door de woon-
wijk Vissershaven) een andere functie wordt voorzien,
die inpasbaar is binnen de woonwijk en dit zowel ten
opzichte van de huidige als planologische situatie.

Voor de Kustlaan kan een gelijkaardige beoordeling
worden beschouwd. Gezien de weg op vandaag een
harde infrastructurele barrière vormt die de woonwijk
in een noordelijk en zuidelijk deel verdeeld biedt de
herinrichting van deze weg opportuniteiten om een
kwalitatieve publieke ruimte te creëren, waar naast
ruimte voor infrastructuur, eveneens een kwalitatieve
ruimte voor bewoners en passanten wordt gecreëerd.

3 Integratie en eindsynthese

3.1 Algemeen

Voorliggend plan betreft het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (hierna GRUP) 'Visserhaven'. Doelstelling van het plan is om de woonkwaliteit en de toeristische- en economische aantrekkelijkheid van de wijk Visserhaven te verbeteren. Het geldend BPA draagt door zijn eenzijdige bestemmingen niet bij tot het opwaarderen van de woonkwaliteit. Het plan wil in de woonwijk dan ook een duurzame multifunctionele omgeving creëren door de woonfunctie te versterken en dit in samenhang met de versterking van de toeristische en economische aantrekkingskracht en van de recreatieve functie.

Het plan omvat volgende planonderdelen:

- × herinrichting openbaar domein: kades, waterfront, publieke ruimte met centrale plekken, beleving van de vissershaven in de volledige wijk, ...
- × reconversie van de Oude Vismijnsite;
- × buffering ter hoogte van directe raakvlakken met de haven;
- × goederenspoorlijn Zweedse kaai;
- × herinrichting van de Kustlaan (onderzoeksvraag);

Hierna worden eerst de globale milieueffecten van het plan kort besproken en wordt kort ingegaan op de algemene aspecten van het voorstel van milderende maatregelen. Voor de gedetailleerde beschrijving van de milieueffecten wordt verwezen naar de desbetreffende milieudisciplines.

Door de herinrichting van het openbaar domein, de nieuwe ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite en het versterken van enkele bijzondere plekken (Visserskruis, stedelijk scharnier ten oosten van de Vismijn, ...) biedt het plan de mogelijkheid om de landschappelijke structuur en samenhang en de ruimtelijke structuur en relaties binnen de wijk Visserhaven te versterken. Dit leidt tot een meer harmonieuze invulling van het plangebied. Een mogelijke herinrichting van de Kustlaan (N34a) en een eventuele herbestemming van het goederenspoor op langere termijn naar de Zweedse kaai kunnen een aanzienlijk positief effect hebben op de landschappelijke en ruimtelijke structuur van de woonwijk zowel ten opzichte van de planologische als

feitelijke situatie. Op vandaag vormt deze infrastructuur er immers een barrière (zie verder). Deze barrière is planologisch sterker aanwezig dan in de feitelijke situatie, gezien het goederenspoor op vandaag tijdelijk niet meer in gebruik is.

Bij de reconversie van de Oude Vismijnsite is een vrij volume met variërende bouwhoogte te verkiezen boven massieve compacte bouwvolumes. Dit blijkt uit de verschillende milieudisciplines biodiversiteit, landschap en mens. Bovendien kan een vrij volume met variërende bouwdiepte (naast bouwhoogte) leiden tot een meer kwalitatief ontwerp. Uit de schaduwstudie van de voorliggende scenario's blijkt dat een compact (hoog) volume een grotere impact heeft op de jachthaven. Daarnaast blijkt dat de kans op aanvaring van vogels tegen de gebouwen groter is bij het compacte volume dan bij een vrij bouwvolume inzake bouwhoogte. Dit is van bijzonder belang gezien de ligging van de gebouwen parallel aan de kustlijn (een voorname seizoensmigratieroute) en grenzend aan de voorhaven van Zeebrugge. Een vrij bouwvolume in bouwhoogte geeft meer uitwijkmogelijkheden voor de vogels. Belangrijk is hierbij dat voldoende maatregelen worden genomen om het aanvaringsrisico te verminderen. Dit kan onder meer door het vermijden van grote doorlopende glasoppervlakken en opgaand groen langsheen hoogbouw in combinatie van grote glasoppervlakken³, door het voorzien van gecoat glas en aangepaste verlichting.

De bouwhoogte binnen het minimum scenario is afgestemd op de bouwhoogte van de volumes aan de overzijde van de jachthaven langsheen de Rederskaai. De bouwhoogte binnen scenario 2 en 3 staat in contrast met de aanwezige bouwhoogte binnen de woonwijk. Een hoog bouwvolume op deze locatie kan een baken of herkenningspunt vormen binnen de omgeving. Dit kan een positieve impact hebben op de beeldkwaliteit en aantrekkelijkheid van de omgeving. Daarnaast blijkt anderzijds dat hoe groter de bouwhoogte, hoe groter de schaduwimpact op de jachthaven (voornamelijk in de voormiddag). De woningen in de Vismijnstraat zullen in de verschillende scenario's evenwel geen schaduw hinder ondervinden. De specifieke impact van het

³ De combinatie grote glasoppervlakken en opgaand groen vergroten het aanvaringsrisico. Dit kan bijvoorbeeld beperkt worden door geen hoog opgaand groen te voorzien thv grote glasoppervlakken of door

geen grote glasoppervlakken te voorzien ter hoogte van het opgaand groen.

concrete ontwerp dient te worden geëvalueerd in een inrichtingsstudie.

Belangrijk bij de ontwikkeling van de Oude Vismijnsite is om voldoende tussenliggende ruimte te voorzien (tussen de verschillende volumes) in functie van de connectiviteit tussen de jachthaven en de kades enerzijds en de woonwijk anderzijds.

Daarnaast heeft de reconversie van de Oude Vismijn een negatief effect ten aanzien van erfgoedwaarde. De Oude Vismijn is opgenomen in de inventaris voor het bouwkundig erfgoed. Het slopen van de Oude Vismijn, resulteert in het verdwijnen van de op vandaag nog aanwezige erfgoedelementen.

De voorziene nieuwe functies op de Oude Vismijnsite impliceren een bijkomende verkeersgeneratie t.o.v. de huidige situatie. Deze verkeersgeneratie (en de afgeleide effecten) is evenwel afhankelijk van het gekozen scenario en van de aannames die zijn gebeurd voor de invulling van het programma. Op vandaag is nog niet concreet gekend welke functies concreet worden voorzien binnen het gewenste programma. Afhankelijk van de concretisering van het project kan de verkeersgeneratie in realiteit afwijken van de berekende verkeersgeneratie in voorliggend milieuonderzoek. Onderscheidende effecten (voor verschillende aspecten) zijn dan ook te verwachten tussen de verschillende scenario's voor de Oude Vismijnsite. Het bijkomende verkeer veroorzaakt geen belangrijke problemen inzake verkeersdoorstroming op wegvakniveau binnen het plangebied. Buiten het plangebied vormt de bottleneck ter hoogte van de Visartsluis (op vandaag reeds) een knelpunt. Het bijkomende verkeer zal dit knelpunt enkel versterken. Voor het maximale scenario is het mogelijk dat de huidige kruispuntinrichting van de aansluiting van de Rederskaai op de Kustlaan (N34a) de bijkomende verkeersgeneratie niet vlot zal kunnen afwickelen. Verder onderzoek naar een aangepaste kruispuntinrichting is nodig op projectniveau. Uit het milieuonderzoek blijkt dat voor het maximaal scenario (met het voorgenomen programma) een aangepaste kruispuntinrichting van de aansluiting van de Rederskaai (binnen een zone ten oosten van de ontwikkelingen van de Oude Vismijn) en de Kustlaan is aangewezen om doorstromingsproblemen te voorkomen. Voor het tussen-scenario is een aanpassing van het kruispunt eveneens aangewezen.

Langsheen de Kustlaan (N34a) heeft de bijkomende verkeersgeneratie een impact op de verkeersleefbaarheid gezien in het maximaal scenario het druktebeeld wijzigt van druk naar zeer druk.

Het bijkomende verkeer van en naar de parking van de geplande ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite kan in de woonwijk rondom deze site resulteren in sluiptverkeer en parkeerzoekverkeer. Daarom wordt het noodzakelijk geacht dat, bij realisatie van het plan, het verkeer van- en naar de Oude Vismijnsite niet via de woonstraten en de Vismijnstraat wordt geleid. Eventueel het ontsluiten van het verkeer via de Tijdokstraat en Wandelaarstraat van de woonfunctie kan bekeken worden op projectniveau. Belangrijk is dat de parkeervoorzieningen worden bereikt vanuit het oostzijde van de nieuwe ontwikkelingen, waarbij niet wordt ontsloten naar het huidige kruispunt Rederskaai x Kustlaan, maar waarbij gezocht wordt naar een optimale locatie binnen de zone tussen de Vismijnstraat en de Rederskaai (ten oosten van de ontwikkeling van de Oude Vismijnsite).

De realisatie van de Nx kan het huidige knelpunt op vlak van doorstroming ter hoogte van de Visartsluis en op het segment van de Kustlaan tussen de N34a en de N31 mogelijks oplossen. Ook de negatieve effecten op vlak van verkeersleefbaarheid kunnen immers worden beperkt door de realisatie van de Nx en de hieraan gekoppelde downgrading van de Kustlaan met verwachte lagere verkeersintensiteiten. Daarnaast zal de herinrichting van de Kustlaan (N34a) een positief effect hebben op de kwaliteit van het netwerk, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid binnen het plangebied. De herinrichting van de Kustlaan zal eveneens een positief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de woonwijk. Op vandaag vormt de Kustlaan (N34a) een belangrijke barrière binnen het plangebied en een aandachtspunt op vlak van verkeersveiligheid. De realisatie van de Nx en de herinrichting van de Kustlaan wordt dan ook sterk aanbevolen.

Het blijvend inzetten op duurzame vervoersmodi om een duurzame modal split te verkrijgen vormt niettemin een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast is het belangrijk voldoende parkeervoorzieningen te realiseren en dit voor de verschillende vervoersmodi. De behoefte aan parkeerplaatsen kan worden beperkt door onder andere maatregelen te nemen in functie van het bereiken van een duurzame modal split, door een aangepast programma (op vlak van verkeersgeneratie) binnen de drie scenario's voor de Oude Vismijnsite, ... Voor wat betreft de reconversie van de Oude Vismijn dienen de benodigde parkeervoorzieningen binnen het eigen volume te worden voorzien. Het kan geenszins de bedoeling zijn om parkeerproblemen af te wikkelen op het openbaar domein. Dit kan leiden tot parkeerzoekverkeer en hinder naar omwonenden.

Voor wat betreft het aspect parkeren worden verschillende concepten onderzocht, waarbij een oplossing wordt gezocht voor het parkeren op eigen terrein voor wat betreft de ontwikkeling op de site van Oude Vismijn. Vanuit de discipline mobiliteit blijkt dat meerdere ondergrondse parkeervoorzieningen noodzakelijk zijn om de parkeerbehoefte voor de ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite te kunnen ondervangen, zoals de behoefte werd berekend in voorliggend onderzoek (op basis van de huidige aannames en het huidige gekende programma). Vanuit de impact naar bodemzetting en grondwaterkwaliteit is het echter aangewezen om het aantal ondergrondse bouwlagen zo veel mogelijk te beperken tot 1 laag (zie verder). Een mogelijkheid hiertoe bestaat erin om de parkeerbehoefte deels in bovengrondse bouwlagen op te vangen. Bij het voorzien van bovengrondse bouwlagen dient eveneens de ruimte-inname die parkeervoorzieningen met zich meebrengen maximaal te worden beperkt (duurzaam ruimtegebruik).

De realisatie van ondergrondse parkeervoorzieningen impliceert een belangrijk grondverzet (overschot). Er dient dan ook in samenhang met projecten in de omgeving zoveel mogelijk gestreefd te worden naar een gesloten grondbalans.

Eventuele bemaling i.f.v. de realisatie van een ondergrondse bouwlaag bij de reconversie van de Oude Vismijnsite kan een belangrijke negatieve impact veroorzaken, zowel naar bodemzetting als naar grondwaterkwaliteit. Deze bemaling kan immers het verder verspreiden van in de omgeving aanwezige verontreinigingen veroorzaken. Ook betekent een dergelijke bemaling een mogelijk sterke verstoring van het zoet-zoutwaterevenwicht in het studiegebied. Het grensvlak tussen zoet en zout grondwater bevindt zich er immers vrij ondiep. Gezien deze mogelijke aanzienlijk negatieve effecten, is voldoende vooronderzoek (boringen, sonderingen, metingen opbouw zoet-zoutwaterevenwicht) en een aangepaste uitvoeringstechniek (retourbemaling, (half)gesloten bouwput) aangewezen om een negatieve impact uit te sluiten. Ook vanuit dit oogpunt is het wenselijk om het aantal ondergrondse bouwlagen zoveel mogelijk te beperken tot 1 laag.

Deze invulling wordt echter negatief beoordeeld vanuit de aspecten ruimtelijke structuur en ruimtelijke kwaliteit indien een nieuw bovengronds parkeergebouw wordt gerealiseerd op het braakliggend terrein ten oosten van de Oude Vismijn. De plek zou als een "scharnierlocatie" kunnen worden ingericht, die de verschillende functies en plekken binnen de woonwijk met elkaar verbindt. Parkeren binnen het eigen volume (zijnde de ontwikkeling op de site van de Oude

Vismijn zelf) wordt positief beoordeeld vanuit mobiliteit, maar ook vanuit de aspecten ruimtelijke kwaliteit, perceptieve kenmerken en belevingswaarde, ruimtelijke structuur en samenhang, ... Om negatieve effecten tav verkeersleefbaarheid en hinder ten aanzien van de bewoners in de Vismijnstraat te voorkomen wordt de toegang tot de parkeerfuncties maximaal ten oosten van de Oude Vismijnsite gerealiseerd (zo dicht mogelijk bij de ontsluitingsroute naar de Kustlaan via het kruispunt met de Rederskaai). Zoals eerder gesteld kan een toegang tot de parkeervoorzieningen in functie van de woonfunctie in het westen van de ontwikkeling worden onderzocht.

Parkeren op maaiveld op eigen terrein tijdens de aanleg zal tijdelijk voor hinder zorgen tav de bewoners in de Vismijnstraat. Rekening houdende met het principe om de toegang tot de parking binnen het eigen volume zoveel mogelijk naar het oosten te voorzien, zouden in principe eerst de parkeervoorzieningen in het oostelijke gebouw kunnen worden gerealiseerd om vervolgens de ontwikkeling gefaseerd verder te zetten.

De bijkomende verkeersgeneratie resulteert niet in noemenswaardige effecten op de geluids- of luchtkwaliteit in het studiegebied. Wel blijkt uit de geluidsbelastingsskaarten dat het wegverkeer op de grotere verkeersassen in het studiegebied nu reeds voor een belangrijke geluidsbelasting zorgt. Een goede geluidsisolatie is dan ook bij alle nieuwe wooneenheden aangewezen. Daarnaast blijkt uit de geluidsbelastingsskaarten voor industrie dat de zuidwestelijke hoek, ter hoogte van de Kielbankstraat op vandaag geluidshinder afkomstig van de haven ondervindt.. Er kan bijvoorbeeld worden gekozen voor een andere, minder hinder gevoelige, functie als overgang tussen industriegebied en de functie wonen. Indien alsnog wonen voorzien wordt in deze zone stelt het afwegingskader voor woonbestemmingen dat voldoende geluidsisolatie voor de woningen moet worden opgelegd bij de vergunningsaanvraag.

3.2 Onderzoeksvragen

3.2.1 Herinrichting van de Kustlaan

Zoals eerder gesteld kan de herinrichting van de Kustlaan (N34a) een positief effect hebben op de kwaliteit van het netwerk, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid binnen het plangebied. Op vandaag vormt de Kustlaan een belangrijke barrière binnen het plangebied en een aandachtspunt op vlak van verkeersveiligheid.

Na realisatie van de Nx zal het aandeel vrachtverkeer sterk verminderen op de Kustlaan en zal het doorgaand havenverkeer niet meer via de Kustlaan ontsluiten. Dit biedt de opportuniteit om de Kustlaan ter hoogte van de woonwijk Vissershaven herin te richten. Uit discipline mobiliteit blijkt dat, gezien de gedaalde verkeersintensiteiten op de Kustlaan (N34a) na realisatie van de Nx, minder ruimte noodzakelijk is in functie van de weginfrastructuur. Dit biedt de mogelijkheid om de vrijgekomen ruimte te herinrichten. Dit biedt eveneens een opportuniteit om de kwaliteit van de publieke ruimte op deze locatie te verbeteren. De barrière die de Kustlaan op vandaag vormt, kan sterk worden verminderd door een aangepaste inrichting. Een heringerichte Kustlaan als centrale (groene) as zou eventueel een sterke rol kunnen spelen op niveau van de wijk Vissershaven. De herinrichting van de Kustlaan dient gepaard te gaan met een kwalitatieve inrichting zoals voldoende groenaanleg, ruimte voor stedelijkheid en moet gericht zijn op de verbeterde leefbaarheid van de bewoners in relatie tot de haven. Ook het inplannen van bijkomende haltes voor openbaar vervoer en een focus op wandelaars en fietsers moet binnen de ambitie van de herinrichting liggen.

3.2.2 Goederenspoorlijn Zweedse kaai

Op vandaag is de goederenspoorlijn naar de Zweedse op het terrein fysiek nog aanwezig in de woonwijk Vissershaven. Planologisch is de spoorlijn eveneens nog aanwezig in het geldende bestemmingsplan. De goederenspoorlijn is evenwel niet meer als dusdanig in gebruik. Ter hoogte van de kruispunten werden de sporen geasfalteerd. MBZ geeft aan dat het goederenspoor op korte termijn opnieuw in gebruik zou kunnen worden genomen

Het behoud van het huidige spoor heeft zowel planologisch als in de feite geen impact op de verkeersstructuur in het plangebied. Indien de spoorlijn opnieuw in gebruik wordt genomen dan wordt ten opzichte van de huidige situatie wel een impact verwacht tav verkeersleefbaarheid en -veiligheid en hinder bij treinpassages tav de nabijgelegen woningen. Indien de ruimte van het goederenspoor wordt herbestemd of indien hier een nabestemming wordt gegeven, kan een herinrichting van deze ruimte als bijvoorbeeld een as voor voetgangers- en fietsers of een groene as met speelruimten worden voorgesteld. Dit kan een positief effect hebben (afhankelijk van de uiteindelijke herinrichting en/of bestemming) op de structuur van het netwerk, de bereikbaarheid binnen de wijk Vissershaven, de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij herbestemming van de spoorlijn is de Zweedse kaai niet meer als dusdanig bereikbaar via het goederenspoor. Indien het goederenspoor niet behouden blijft op de huidige locatie binnen de Visserswijk is het aangewezen op basis van bijkomend onderzoek (geen onderdeel van voorliggend plan) de noodzaak en alternatieve locaties voor het goederenspoor te onderzoeken.

Indien de goederenspoorlijn opnieuw in gebruik wordt genomen, kan dit resulteren in een impact ten opzichte van de huidige situatie ten aanzien de leefbaarheid en beleving van dit deel van de woonwijk. Deze impact zal echter afhankelijk zijn van de frequentie van het gebruik van de goederenspoorlijn. De woningen gelegen tussen de Visserstraat en de Kustlaan (N34a) zullen (opnieuw) aanzienlijke trillings- en geluidshinder (>85dB(A)) ondervinden bij passage van een goederentrein.

Indien de goederenspoorlijn planologisch behouden blijft in het RUP zal dit geen impact hebben ten opzichte van de huidige planologische situatie.

Door de ruimte van deze spoorlijn te herbestemmen naar een andere – zachte – functie kan een verbetering van de publieke ruimte worden gerealiseerd. Het kan dienen om de verschillende functionele delen (oosten en westen van de woonwijk) met elkaar te verbinden. Een zachte, groene invulling kan een positief effect hebben op zowel de ruimtelijke structuur en samenhang als op vlak van hinder en gezondheid.

3.3 Synthesetabel milieueffecten

Discipline	Effectgroepen	Herinrichting van het Openbaar Domein		Reconversie Oude Vis-mijn		Buffering ter hoogte van directe raakvlakken met de haven		Goederenspoor Zweeds kaai	
		Beoordeling	Beoordeling na MM	Beoordeling	Beoordeling na MM	Beoordeling	Beoordeling na MM	Beoordeling tov Feitelijke/pla-nologische si-tuatie	Beoordeling na MM
Mobiliteit	Voetgangers en fietsvoorzieningen	+	/	--	-	/		0/+	
	Openbaar vervoer	0		max: -- tss: -/-- min: -	max: - tss: - min: /	/		0/0	
	Auto- en vrachtverkeer	0		max: -/-- tss: - min: 0/-	max: - tss: - min: /	/		0/+	
	Verkeersleefbaarheid			max: -/-- tss: -/-- min: 0/-	max: - tss: - min: /	/		0/+	
Biodiversiteit	Ecotoop- en habitat inname en -creatie	+	+	0	0	+	+	0/+	+
	Versnippering en barrièrewerking	+	+	0	0	++	++	0	++
	Verstoring	-	-	-	-	0	0	0	0
	Aanvaring	0	0	--	-	0	0	0	0
Landschap, onroerend erfgoed en archeologie	Wijziging Landschappelijke structuur en relaties	++	++/+++	Max A: --- Max B: - Tss A: -- Tss B: -/0 Min: -/0		++	+++	--	++
	Wijziging Erfgoedwaarde	0/+	0/+	--		0	0	0	0
	Wijziging Perceptieve kenmerken en belevingswaarde	++/+++	+++	Max: ++/+++		++	+++	--	+++

				Tss: ++ Min: +/++					
Mens; ruimte en gezondheid	Wijziging in ruimtegebruik/bestemming	+	+	Max: ++/+++ Tss: ++ Min: +		/			
	Wijziging ruimtelijke structuur en samenhang	++	++	Max: ++ Tss: + Min: 0/+		/			
	Wijziging ruimtelijke kwaliteit	++	++	Max: ++ Tss: +/++ Min: +		/			
	Hinder en gezondheid	/	/	Max: -/-- Tss: -/-- Min: -		--	-/0		

3.4 Milderende maatregelen en aanbevelingen

Naar aanleiding van de beoordeling van de milieueffecten worden in de diverse disciplines verschillende milderende maatregelen en aanbevelingen voorgesteld. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maatregelen en aanbevelingen en duidt de fase aan waarin elke maatregel of aanbeveling kan worden vertaald. Hierbij worden de milderende maatregelen en aanbevelingen beknopt weergegeven. Een meer uitgebreide bespreking is terug te vinden in de respectievelijke milieudisciplines. In het verdere procesverloop worden volgende fasen onderscheiden:

- × RUP: milderende maatregelen/aanbevelingen met een ruimtelijke implicatie krijgen een vertaling in het RUP via de stedenbouwkundige voorschriften, de toelichtingsnota en/of worden aangeduid op het grafisch plan. De milderende maatregelen/aanbevelingen die worden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan behoren tot het bindend gedeelte en zijn dwingend.
- × Projectdefinitie: eenmaal het RUP de bestemmingswijziging juridisch heeft vastgelegd, wordt het plan vertaald in een concreet project. Hierbij wordt een meer gedetailleerd ontwerp uitgewerkt dat zich onder meer richt tot de inrichting, de aanleg en het beheer. De opgestelde projectdefinitie wordt vervolgens opnieuw op milieueffecten beoordeeld door middel van een project-MER of project-m.e.r-screening. Op dit projectniveau wordt onder meer getoetst in hoeverre de milderende maatregelen/aanbevelingen m.b.t. inrichting, aanleg en beheer vanuit voorliggend plan-MER op voldoende wijze werden vertaald in het project.
- × Overige beleidsinstrumenten en monitoring: naast de studies die specifiek gevoerd worden in het kader van de realisatie van voorgenomen plan worden een aantal milderende maatregelen/aanbevelingen geformuleerd die van toepassing zijn op een ander beleidsniveau. Voor deze milderende maatregelen/aanbevelingen wordt waar mogelijk telkens aangegeven via welke beleidsinstrumenten en -intenties ze vertaald kunnen worden. Daarnaast worden enkele milderende maatregelen/aanbevelingen aangehaald met betrekking tot monitoring en opvolging.

Hierbij moet worden opgemerkt dat per milderende maatregel/aanbeveling enkel de eerst volgende onderzoeksfase is aangeduid die relevant is. Zo zullen milderende maatregelen/aanbevelingen die worden onderzocht in het project-MER of de project-m.e.r-screening op basis van de onderzoeksresultaten uiteraard een verdere vertaling vereisen.

Tabel 3-1 Overzicht van de milderende maatregelen en aanbevelingen en de vertaling in het verdere procesverloop

Milderende maatregelen	Vertaling		
Omschrijving	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
Maatregelen inzake sluijverkeer			
<ul style="list-style-type: none"> • Reconversie Oude Vismijn: opvangen van de parkeerbehoefte binnen het eigen volume. • Streven naar een duurzame modal split om de parkeerbehoefte te verminderen. • Ontsluiten van de parking(s) van de Oude Vismijnsite langsheen het oosten van de site en liefst zo kort mogelijk nabij de aansluiting van de Rederskaai met de Kustlaan. De ontsluiting kan aansluiten op de Kustlaan in een zone tussen de Vismijnstraat en de Rederskaai. De concrete locatie en de inrichting van het kruispunt dient op projectniveau verder te worden onderzocht. • Voorzien van voldoende fietsstallingsplaatsen verspreid op de site en zo dicht mogelijk nabij de toegangen van de verschillende activiteiten (sc. 1, 2 en 3). • Aangepast programma passend binnen voorgesteld kader voor de Oude Vismijnsite, waarbij de verkeersgeneratie beperkter is dan voorliggende milieubeoordeling heeft aangenomen bij het maximaal scenario (scenario 3). • Monitoring van de verkeersgeneratie, parkeerbehoefte, doorstroming op kruispunt en wegvakniveau na realisatie van de ontwikkeling van de Oude Vismijnsite om eventueel gerichte aanpassingen/bijstellingen te kunnen doen. (sc. 1, 2 en 3). 	X		
Maatregelen inzake verkeersleefbaarheid verkeersnetwerken			
<ul style="list-style-type: none"> • Aangepaste kruispuntconfiguratie tussen ontsluitingsweg (thv Rederskaai) en Kustlaan wordt noodzakelijk geacht bij het maximaal scenario en aangewezen bij het tussenscenario – monitoring en gedetailleerd onderzoek op projectniveau moet dit concretiseren. • Voorzien van duidelijke signalisatie en een leesbare route van en naar de parking van de Oude Vismijnsite. • De gewenste route van en naar de Oude Vismijnsite kan worden ondersteund door circulatie maatregelen in de woonwijk nabij de Oude Vismijnsite. Dit wordt verder onderzocht op projectniveau. Voorzien van een aangewezen route voor fiets- en 		X	X

Milderende maatregelen	Vertaling		
Omschrijving	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
<p>voetgangers naar de Oude Vismijnsite afgesplitst van het autoverkeer (tussen- en maximaal scenario). Verder onderzoek op projectniveau is aangewezen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluatie/monitoring van het kruispunt Kustlaan (N34a) met de Isabellalaan op projectniveau. 		X	X
<ul style="list-style-type: none"> • Bij herinrichting/herbestemming van de goederenspoorlijn binnen het plangebied (waardoor de Zweedse kaai niet meer bereikbaar wordt via het goederenspoor) dient voorafgaand onderzoek te bepalen of deze verbinding noodzakelijk blijft (behoefte bereikbaarheid Zweedse kaai via goederenspoor) en in dit geval of er alternatieve locaties voor het goederenspoor aanwezig zijn om de bereikbaarheid van de Zweedse kaai via een goederenspoor te garanderen. 			X
Maatregelen inzake biodiversiteit			
<ul style="list-style-type: none"> • Variabel vrij volume dat voldoende uitwijkmogelijkheden behoudt voor de fauna. • Geen opgaand groen voorzien langs de hoogbouw in combinatie met grote glasoppervlakken. Het gaat hierbij om hoog opgaand groen direct aanpalend aan de bebouwing dat op deze hoogte met grote glasoppervlakken wordt voorzien, bijvoorbeeld op de kaai van de Vismijnsite zelf. Opgaand groen verder verwijderd van de vismijnsite, bijvoorbeeld langs de Rederskaai, langs de Vismijnstraat, de Kustlaan en de Goederenspoorlijn, of opgaand groen, waarbij geen grote glasoppervlakken nabij worden voorzien, is uiteraard wel mogelijk. • Gebruik van doorlopend oppervlak aan glas maximaal beperken, in het bijzonder langs oostelijke en westelijke uiteinde van de hoogbouw (zijde van de seizoensale vogeltrek). • Om het effect van verlichting te milderen, geen permanente verlichting aan de buitenzijde (geldt zowel overdag als 's nachts) om lichtverstoring te minimaliseren. Dit houdt in dat geen permanente verlichting op de gevels mag aangebracht worden. 	X		

Milderende maatregelen	Vertaling		
	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
Omschrijving			
Maatregelen inzake barrièrewerking			
<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik van gecoat glas. • Gebruik van technische middelen om reflectie aan de buitenzijde te verminderen door bv. het gebruik van 'blinds' (aan de buitenzijde). 		X	
Maatregelen inzake landschappelijke inkleding			
<ul style="list-style-type: none"> • Sterk architecturaal ontwerp noodzakelijk bij realisatie bouwvolumes Oude Vismijn. • Geen massieve bouwblokken (scenario's a), maar vrije bouwvolumes met verschillende bouwhoogtes en eventueel vrije bouwdiepte. • Een kwalitatieve overgang creëren tussen de woonfuncties aan de ene zijde in de Vismijnstraat en de commerciële activiteiten aan de andere zijde. • Doordachte materiaalkeuze voor de gevelafwerking om lichtreflectie en een spiegelend effect maximaal te voorkomen (cfr. discipline biodiversiteit). • Voorzien van voldoende (brede) doorzichten tussen de Vismijnstraat en de jachthaven om de verbinding vanuit de woonwijken te versterken. • De buffers tussen infrastructuur, industrie en de woonwijk dienen niet enkel te auditief te bufferen, maar ook landschappelijk en perceptief een meerwaarde te bieden (bijvoorbeeld een groenbuffer – cfr. discipline biodiversiteit). 	X	X	
Maatregelen inzake hinder			
<ul style="list-style-type: none"> • Naast het toelaten van een vrij bouwvolume inzake hoogte, eveneens vrijheid geven inzake bouwdiepte zodat geen monotone blok wordt gevormd. Dit zal ook een beter effect hebben op de schaduw hinder en op de ruimtelijke kwaliteit (geluidshinder Vismijnstraat) van de omgeving. • Voor wat betreft de woningen (en andere functies) in de Kielbankstraat: <ul style="list-style-type: none"> ○ Voorzien van voldoende isolatie renovatie van bestaande wooneenheden en realisatie nieuwe wooneenheden voor een normaal akoestisch comfort 	X	X	

Milderende maatregelen	Vertaling		
	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
<p>Omschrijving</p> <p>en een verhoogd akoestisch comfort (zie NBN S01-400-1 : 2008). Bij voorkeur wordt dit in de voorschriften van het RUP opgenomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creëren van verbindingen tussen de woonwijk en de kades en jachthaven (voldoende doorsteken thv Vismijnstraat). • Bij een herinrichting van de Kustlaan, voldoende openbaar groen en veilige oversteeplaatsen voorzien, om de connectiviteit tussen beide zijden van de Kustlaan te verbeteren. • Bij reconversie van de Oude Vismijnsite een inrichtingsstudie opmaken met minstens voorstel van hoe de reconversie wordt ontwikkeld, welke ruimtelijke kwaliteiten worden gerealiseerd en hoe dit op een harmonieuze wijze samenhangt met de omgeving (motivatie van de gekozen maat, schaal, inplanting, ontsluiting en materiaalgebruik, beeldkwaliteit, akoestiek, wind, licht, ...) 	X	X	
Aanbevelingen naar mobiliteit			
<ul style="list-style-type: none"> • Realisatie van de Nx om de verkeersleefbaarheid langsheen de Kustlaan N34a te verbeteren (door vermindering doorgaand vrachtverkeer) en de huidige knelpunten ter hoogte van de Visartsluis en op de N34 tussen de N34a en de N31 op te lossen. 		X	X
<ul style="list-style-type: none"> • Verder onderzoek naar optimale locatie van tramhalte langsheen Kustlaan (N34a) • Voorzien van een aangewezen route voor fiets- en voetgangers naar de Oude Vismijnsite afgesplitst van het autoverkeer (minimaal scenario). Dit moet verder worden onderzocht op projectniveau. 		X	
Aanbevelingen naar ecotoopcreatie			
<ul style="list-style-type: none"> • Bufferstroken kunnen worden ingericht als duinstruweel met volgende soorten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Duindoorn ○ Eensteilige meidoorn ○ Gewone vlier ○ Egelantier 	X	X	

Milderende maatregelen	Vertaling		
Omschrijving	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
<ul style="list-style-type: none"> o Hondсроos o Wilde kardinaalsmuts o Kruipende en grauwe wilg <p>houtkanten met deze beplanting zijn bloemenrijk, en bieden een schuil- en rustplaats en voedselbron voor insecten- en vogelsoorten.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Vlakkerе, bredere percelen langs bijvoorbeeld de Kustlaan en het goederenspoor kunnen worden ingericht met houtkanten met duinstruweel en perken met grasland. Deze kunnen voorzien worden met een streekeigen droge kalkrijke zandbodem, waardoor een streekeigen vegetatie kan ontwikkelen. · Herinrichting van de Kustlaan kan gebeuren met een bomenrij van streekeigen bomen (bijvoorbeeld Zomereik of Ruwe berk). De plantsoenen of bermen waarin de bomen staan kunnen spontaan verruigen, of er kan een haag met bijvoorbeeld éénstijlige meidoorn. 	X	X	
Aanbevelingen naar versterking			
<ul style="list-style-type: none"> · Automatisch doven van verlichting in gemeenschappelijke ruimtes. · Toepassen van technische middelen zoals plaatsing 'blinds' aan de buitenzijde (hierdoor treedt minder lichtverstrooiing naar de buitenzijde op). · Voor de kantoorgebouwen wordt gesteld dat er 's nachts geen verlichting mag branden om mogelijke effecten maximaal te voorkomen. Het project 'Lights Out' in Amerika kan hierbij als voorbeeld dienen (http://www.audubon.org/conservation/project/lights-out). · Voor de wegverlichting wordt aanbevolen gerichte verlichting te gebruiken zodat lichtverstrooiing naar de ruimere omgeving vermeden wordt. Naar beneden gerichte lampen verstrooien het licht zo weinig mogelijk. Het instellen van dynamische verlichting behoort ook tot de mogelijkheden. · De omliggende wegenis wordt bij voorkeur voorzien van een lage, amberkleurige verlichting (i.f.v. vlermuizen). Uit onderzoek blijkt dat de ogen van vlermuizen vooral gevoelig zijn voor blauw en ultraviolet licht, veel minder voor oranje en 	X	X	

Milderende maatregelen	Vertaling		
	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
Omschrijving			
rood. Op basis van deze onderzoeksresultaten werden intussen 'batlampen' ontwikkeld: amberkleurige, UV-vrije LED-lampen. Door gebruik te maken van deze innovatieve techniek verstoort de verlichting de vleermuizen zo min mogelijk en blijft er voldoende zichtbaarheid voor voetgangers, fietsers en automobilisten.	X	X	
Landschappelijke aanbevelingen			
<ul style="list-style-type: none"> Bij eventuele herinrichting van de Kustlaan enkel noodzakelijk ruimte voorzien voor de verkeersfunctie en doordacht ontwerp voor inrichting van publieke ruimte met voldoende groenelementen. 			X
Aanbevelingen naar menselijke hinder			
<ul style="list-style-type: none"> Opmaak geluidsstudie m.b.t. specifieke bijdrage van nieuwe technische installaties bij reconversie van de Oude Vismijnsite. Voor wat betreft de woningen (en andere functies) in de Kielbankstraat kunnen eventueel andere minder geluidsgevoelige functies voorzien worden in de zone tussen Kielbankstraat en de Tijdokstraat (ipv woonfunctie). Verenigbaarheid van de overige functies met het gewenste akoestisch comfort voor de woonfunctie bewaken. Voorzien voldoende isolatie nieuwe wooneenheden (reconversie Oude Vismijnsite) voor een normaal akoestisch comfort en een verhoogd akoestisch comfort (zie NBN S01-400-1 : 2008) – bij voorkeur wordt dit in de voorschriften van het RUP opgenomen <p>Voldoende aandacht voor volgende aspecten bij verdere concretisering:</p> <ul style="list-style-type: none"> Sociale mix van wonen en door bijvoorbeeld verschillende type wooneenheden te realiseren Sociale veiligheid: ruimte optimaal benutten zodat geen donkere hoekjes ontstaan, neerwaartse verlichting, voldoende visuele interactie met de omgeving, ... Kwalitatieve en duurzame architectuur, gebruik duurzame materialen, energiezuinige gebouwen, gezond binnenklimaat Bij inplanting van ruimtes rekening houdende met privacy van omwonenden 	X	X	

Milderende maatregelen	Vertaling		
Omschrijving	RUP	Projectdefinitie	Overige beleidsinstrumenten en monitoring (flankerend beleid) Monitoring (M) Specifieke instanties, besturen, ...
<ul style="list-style-type: none"> o Optimale mix zoeken tussen woonfunctie en andere functies in de reconversie om voldoende kwaliteitsvolle activiteiten te genereren. o Kwaliteitsvolle inrichting van de kop van de Oude Vismijn o Opmaak schaduwstudie en windstudie op projectniveau van het uiteindelijke ontwerp van de reconversie Oude Vismijn · Aandacht voor globale comfort van openbaar domein: kwalitatief materiaalgebruik, zitmogelijkheden. 	X	X	

Colofon

- Urban.Habitat -

Contact

Gent

Elfulistraat 43, 9000 Gent

T +32 9 241 59 20

gent@swecobelgium.be