

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Landbouw & Visserij	5.1	Aangezien het complex project de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge op het oog heeft, vraagt het Departement zich af hoe de beslissing te rijmen valt met de voorliggende resultaten van de nautische screening. Na normering en sommatie van een aantal nautische parameters, bekomt men immers een resultaat dat die moeilijkheid illustreert en dat voor het gekozen voorkeursalternatief -Visart huidige locatie - het minst goede resultaat weergeeft en dit voor alle nautische parameters met uitzondering van één.	Het klopt dat het Visart alternatief minder scoort inzake nautische aspecten. Maar er zijn geen argumenten uit de studie gekomen die stellen dat het alternatief onhaalbaar is. Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Landbouw & Visserij	5.2	Bij het geïntegreerd onderzoek, meer bepaald de beschrijving van de impact op bedrijven en in het bijzonder de visveiling, wordt meegegeven dat deze bij de alternatieven Visart en Visart oost, hinder zal ondervinden omwille van het voorbijvaren van grote zeeschepen. Dit werd inderdaad tijdens de onderzoeksfase door de visserijcluster opgeworpen en wordt terecht weerhouden. Vraag is nu hoe dit te milderen valt. Het Departement is hier van oordeel dat bij de verdere Onderzoek studies, die in de uitwerkingsfase nog moeten opstarten, werk moet worden gemaakt van begeleidende maatregelen die er specifiek op gericht zijn de negatieve impact op met name de werking van visserijcluster te minimaliseren.	Aanvullend op en als onderdeel van de nautische screening werd al een eerste screening gedaan van de impact van passerende schepen op afgemeerde schepen aan de vismijn. Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Landbouw & Visserij	5.3	Het actieprogramma dat nu reeds gedefinieerd wordt, is ons inziens, voor bepaalde aspecten te vrijblijvend. Stellen dat de impact van de golfslag en de stroming op aangemeerde (vissers)schepen verder nautisch onderzocht zal worden, zonder hierbij een resultaatsverbintenis te voorzien, zoals bijvoorbeeld de verplichting tot vastlegging van normen voor scheepvaart (ligging van de vaargeul, minimale afstand tot kade, maximale vaartsnelheid per vaartuigcategorie enz.), dreigt een vrijblijvende oefening te worden. In dezelfde gedachtegang kan het consulteren van de vismijncluster/-site in de uitwerkingsfase, als een verplicht traject naar voren komen waarbij expliciet de verplichting moet opgenomen worden dat concrete afspraken moeten geformuleerd worden over o.a. bereikbaarheid tijdens de constructiefase, de scheepvaartverkeerssnelheid, het verloop van de schuttingoperaties, de toegang tot site voor eigen medewerkers, enz.	De onderzoeksfase heeft tot doel om alternatieven met mekaar te vergelijken. Vandaar dat dit op een strategisch niveau gebeurt. Op basis van die impactanalyse is het niet mogelijk al een gedetailleerde kwantitatieve invulling (concrete resultaatsverbintenis) te geven aan de milderende maatregelen. Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Landbouw & Visserij	5.4	De voor de volgende fase op te stellen projectonderzoeksnota zou dus niet enkel moeten beschrijven wat nog onderzocht dient te worden, maar ook meegeven wat de finaliteit van de te ondernemen onderzoeken moet zijn. In het bijzonder moet in de projectontwikkelingsnota (PON) voorzien worden dat de onderzoeken verplicht moeten bijdragen tot het formuleren en het vastleggen van (minimale) normen die dwingend moeten gemaakt worden.	Dit aandachtspunt zal meegenomen worden bij de opmaak van de projectonderzoeksnota.
Departement Landbouw & Visserij	5.5	De effecten van het project op de omliggende landbouwgebieden zullen door de werking van de drainage en het peilbeheer gering zijn. Met het gevoerde peilbeheer is landbouw in de polders mogelijk, en dit ook langs het sterk verzilt Boudewijnkanaal. Het zoute grondwater bevindt zich op dieptes die niet door landbouwgewassen worden benut. De keuze voor voorliggend alternatief zal bovendien niet leiden tot een ecotoop- en biotoopverlies dat dient te worden gecompenseerd op een andere locatie, bijvoorbeeld in landbouwgebied. In dergelijk geval zou wel een bijkomende ruimtelijke en landbouwkundige impact gegenereerd worden ter hoogte van het compensatiegebied. Het Departement kan er dan ook mee akkoord gaan dat de impact op landbouw voor voorliggend gekozen alternatief als verwaarloosbaar wordt beoordeeld.	Hier wordt akte van genomen
Departement Landbouw & Visserij	5.6	Het departement zal in dit stadium niet meer aandringen op een bijkomend grondig alternatievenonderzoek teneinde mogelijks nog een andere uitkomst te bekomen, maar daarentegen is van oordeel dat nu reeds garanties moeten ingebouwd worden met betrekking tot de vastlegging van mitigerende maatregelen m.b.t. de in het voorontwerp voorkeursbesluit voorgestelde keuze. In het bijzonder moet de finaliteit van deze maatregelen nu reeds worden bepaald en vastgelegd.	De onderzoeksfase heeft tot doel om alternatieven met mekaar te vergelijken. Vandaar dat dit op een strategisch niveau gebeurt. Op basis van die impactanalyse is het niet mogelijk al een gedetailleerde kwantitatieve invulling (concrete resultaatsverbintenis) te geven aan de milderende maatregelen. De mitigerende maatregelen worden verder uitgewerkt in de uitwerkingsfase.
Departement Financiën & begroting	4.1	Conform de procesnota, goedgekeurd door de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 (VR 2016 1507 DOC.0914/2), moeten voor de proceskosten de nodige middelen (zowel personeel als financieel) beschikbaar gemaakt worden binnen de afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De nodige Onderzoek studies en onderzoeken in de onderzoeks- en uitwerkingsfase dienen dus opgevangen te worden binnen hun beschikbare kredieten en personeel. Ook voor de voorbereidende werken (die al vanaf 2019 zouden starten?) dienen voldoende kredieten vrijgemaakt te worden binnen de begroting van het VIF.	Het investeringsprogramma voorziet de nodige budgetten voor studies.
Departement Financiën & begroting	4.2	Het departement Financiën en Begroting adviseert om voldoende marge te voorzien bij de post onvoorzien, gelet op de omvang van het project en de mogelijke moeilijkheden of vertragingen (omwille van bijvoorbeeld de onteigeningen)	Dit zal meegenomen worden bij de opmaak van het bestek, conform de geldende dienstorders.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Financiën & begroting	4.3	na de uitwerkingsfase een taakstellend budget voor het project goedgekeurd kunnen worden door de Vlaamse Regering, waarbinnen het project gerealiseerd moet worden. Op die manier is er een duidelijke budgettair engagement	Het financieel onderzoek maakt deel uit van de uitwerkingsfase.
Departement Financiën & begroting	4.4	Voldoende rekening houden met maatregelen in het kader van Minder Hinder en flankerend beleid. Wat de financiering hiervan betreft, zou ook gekeken kunnen worden naar de lokale besturen, het Havenbedrijf Zeebrugge, het departement Omgeving, ANB,... voor (co)financiering	Een gebiedcoördinator zal worden aangesteld om de uitvoering van de verschillende (flankerende) projecten op elkaar af te stemmen en te coördineren.
Departement Financiën & begroting	4.5	het departement Financiën en Begroting in de uitwerkingsfase van het project graag betrokken worden bij de uitwerking van de financiering.	Het departement Financiën en Begroting zal betrokken worden bij de uitwerking van de financiering.
Departement Omgeving	2.1	Opmerkingen synthesesnota: In de synthesesnota ontbreekt inleidend een situering van het project. De noodzaak van een project rond de Nieuwe Zeesluis dient geduid te worden.	Dit is opgenomen in Hoofdstuk 1 - Situering van het project.
Departement Omgeving	2.2	Bij de beschrijving van de alternatieven zijn de kaartjes niet leesbaar: o de verschillende "kleuren" opgenomen in de "legende" staan boven elkaar, dus je kan niet weten wat nu de as voor 'fietsverkeer' is o Je kan niet zien waar er al dan niet tunnels voorzien worden o Er zitten kleuren in de kaart die niet in de legende voorkomen (zwart, donkerblauw, ...) o Er zouden stippellijnen op de kaart moeten staan, maar die zijn er niet o "Groen" zou een as voor spoorkeer moeten zijn: maar dat kan niet kloppen (op figuur 2: de volledige "cirkel" t.h.v. transportzone). De groene kleur op de kaartjes geeft m.i. "bermen" weer o "Rood" zou een as voor fietsverkeer moeten zijn: maar ook dat kan niet kloppen (opnieuw op figuur 2: er zal toch geen fietsverbinding aangelegd worden die de kaaien van het nieuw "Carcokedok" volgt ...) o Wat met de assen voor "voetgangers"? o Dat dergelijke kaartjes leesbaar moeten zijn is toch de basis: je kan eigenlijk niet begrijpen wat er voorgesteld wordt en dus ook niet wat de impact op je omgeving zal zijn.	Dit zal worden nagekeken en waar nodig gecorrigeerd.
Departement Omgeving	2.3	Bij de kaartjes "Alternatief Visart" en alternatief "Carcoko" staan er ook werken vermeld t.h.v. de huidige Vandammesluis: het is niet duidelijk of dit effectief "werken" zijn of gewoon een beschrijving van de huidige toestand: bv. in het alternatief "Carcoko, NX in tunnel" stopt de "gele lijn"(die de NX weergeeft) aan een rond punt halverwege tussen Visart en Vandammesluis), terwijl in het alternatief "Carcoko, NOX bovengronds" diezelfde gele lijn volledig doorloopt tot in Heist (wat eigenlijk niet kan want de NX met de N31 verbindend met de Alfred Ronsestraat, niet met N34) en er duidelijk een herinrichting t.h.v. Vandammesluis in functie van de NX voorgesteld wordt. Maar die herinrichting t.h.v. Vandamme is toch waarschijnlijk nodig in beide alternatieven om goed functionerende NX te kunnen hebben. Zelfde verhaal bij de alternatieven "Visart").	In de visualisatie werd gebruik gemaakt van de beelden uit het streefbeeld voor de NX, vandaar de mogelijke verwarring.
Departement Omgeving	2.4	Bij de alternatieven "Vandamme-Oost" en "Vandamme-West" en "Verbindingsdok" is in de tekst opgenomen dat de Visartsluis buiten gebruik gesteld wordt. Dit is in het alternatieven onderzoek en het kaartbeeld enkel opgenomen als een maatregel waar het bestaand lokaal verkeer op dezelfde plaats als de huidige verkeersafwikkeling t.h.v. van Visartsluis gebeurd. Het buiten gebruik stellen van de Visartsluis biedt echter mogelijkheden om niet alleen de verkeersafwikkeling te reorganiseren maar biedt misschien ook mogelijkheden om de "leefbaarheid van die omgeving te verhogen: misschien kan dan echt gewerkt worden aan het opnieuw verbinden van woonkernen van Zeebrugge, i.p.v. daar enkel na te denken over "het verkeer".	De revitaliseringsstudie voor Zeebrugge kijkt op welke manier de woonkernen beter kunnen 'verbonden' worden.
Departement Omgeving	2.5	Alternatief Vandamme Oost: staat als laatste consequentie in de tekst: "de inkokering van het Leopold- en Schipdonkkanaal naar het oosten dient verplaatst te worden". Dit kan ook een voordeel zijn, omdat bij een dergelijke aanpassing van de uitwateringsconstructie ook een optimalisatie kan gebeuren t.o.v. de huidige inrichting, die niet optimaal is	Er werd geen uitspraak gedaan of dit een voor- of nadeel is.
Departement Omgeving	2.6	Alternatief Vandamme-Oost: in de tekst wordt "cursief" weergegeven dat alternatief Vandamme-Oost wordt aangeduid dat het behalen van de natuurdoelen voor SBZ "Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin" in gedrang komt. Als dit dermate is dat het alternatief sowieso juridisch niet kan, dan moet dat hier ook duidelijk gezegd worden.	Er staat in het ontwerp voorkeursbesluit vermeld dat dit alternatief niet vergunbaar is.
Departement Omgeving	2.7	Het archeologisch erfgoed komt niet aan bod en moet aangevuld worden.	Archeologie wordt weldegelijk behandeld in het S-MER.
Departement Omgeving	2.8	Waarom wordt het nulalternatief niet vermeld in de MKBA?	Het nulalternatief wordt onder 3.2 beschreven in de MKBA.
Departement Omgeving	2.9	Opmerkingen op het voorontwerp: Het is noodzakelijk om de verantwoording van het project (waarom een nieuwe sluis in Zeebrugge) in hoofdstuk 4 beter te onderbouwen. Hiervoor kan de tekst op p.37 (punt 4.1) van de ontwerp S-MER gebruikt worden.	De tekst zal worden aangevuld.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Omgeving	2.10	Het is aangewezen ook de wijzigingen aan de monding van het Tweelingenkanaal (p.123 van de ontwerp S-MER) mee te nemen als verantwoording voor de keuze. Voor het Verbindingsdokalternatief ook de toename van de sedimentatie (p.128-129 van de ontwerp S-MER) en de daarmee gepaard gaande toename van baggerwerken (p.133) meenemen in de keuze om niet te kiezen voor dit alternatief. Idem voor de barrière effecten voor voetgangers en fietsers. Ook de impact op het lokale verkeer, en de mate waarin een alternatief kansen biedt om oplossingen mogelijk te maken, komt uit de motivatie onvoldoende naar voren.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.11	Op p.234 van de ontwerp S-MER wordt voor de alternatieven Vandamme Oost en Verbindingsdok verwezen naar het Vegetatiewijzigingsbesluit. Deze duidelijke uitspraak best meenemen in de motivatie.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.12	Uit de analyse op p.288 blijkt dat het Verbindingsdokalternatief veel economische bedrijfsruimte inneemt. Dit aspect dient benadrukt in de motivatie.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.13	Bij de alternatieven Vandamme Oost en Verbindingsdok wordt de hoofdader van Fluxys geraakt en dient deze verlegd te worden. Dit aspect dient opgenomen bij de motivatie.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.14	Het voorkeursalternatief heeft de grootste impact op het erfgoed. De Visartsluis met meerpalen, sluiswachterswoningen (1930), kasseien (opgenomen in de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed) vormen een bijzonder waardevol ensemble. De Visartsluis is de eerste zeesluis gebouwd bij de aanleg van de haven van Zeebrugge eind 19de eeuw. De later toegekende benaming is een hulde aan burgemeester Visart de Bocarmé (1835-1924), die samen met baron de Maere aan de basis lag van het ontwerp voor Brugge-Zeehaven. In het S-MER werd het verlies van dit uniek en gaaf bewaard ensemble als aanzienlijk negatief beoordeeld (-3). In het voorkeursbesluit (p. 8) gaat geen aandacht uit naar dit bijzondere erfgoed. Een beperkte toevoeging is hier wenselijk.	De tekst zal worden aangevuld.
Departement Omgeving	2.15	Met betrekking tot de onderbouwing van het alternatief Vandamme Oost zou kunnen aangegeven worden dat de betekenisvolle aantasting gevolg is van permanent ruimteverlies.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.16	Bij de motivatie voor de keuze voor het Visartalternatief een aantal negatieve punten (langere vaartijd, problematiek lucht en geluid van scheepvaartemissies in de nabijheid van de woningen, veel hinder tijdens de bouwfase) extra duiden en verwijzen naar het actieprogramma.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.17	Gelet op het Wezer-arrest is het aangewezen om in de motivatie voor het voorkeursalternatief ook voldoende aandacht te besteden aan de effecten op de betrokken waterlichamen (het Visartalternatief zorgt niet voor een achteruitgang of brengt de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water niet in gevaar). Idem voor de conclusies van de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets over het alternatief Visart.	De motivering zal waar nodig aangevuld worden.
Departement Omgeving	2.18	De projectdefinitie beschrijft duidelijk dat de Visartsluis wordt afgebroken (p.9). Toch wordt in de acties die voortvloeien uit het S-MER (milderende maatregelen, tekst overgenomen van p.266 van het ontwerp S-MER) nog beschreven dat moet nagegaan worden wat de mogelijkheden zijn voor het behoud en/of verwijzing naar het historisch object (p.11). Dit laat vermoeden dat er nog een mogelijkheid is dat de Visartsluis wordt behouden terwijl de projectdefinitie duidelijk aangeeft dat de sluis wordt afgebroken. Dit scheidt verwarring. Bijkomend is het belangrijk te vermelden dat een volledig uniek en gaaf bewaard ensemble verdwijnt waarvan de Visartsluis slechts één element is (zie p.266 van het ontwerp S-MER). Het is dan ook belangrijk te spreken van het ensemble en niet louter van het object.	De tekst wordt aangepast.
Departement Omgeving	2.19	Het is niet onmiddellijk duidelijk wat een leefbaarheidsplan kan doen aan (mildere van) luchtmissies als gevolg van scheepvaartverkeer. Dit al iets beter uitwerken.	Er zijn normen voor de emissies van scheepvaartverkeer. Het leefbaarheidsplan zelf kan daar op zich weinig aan veranderen.
Departement Omgeving	2.20	Om de hinder tijdens de bouwfase te verminderen wordt een minder hinderplan voorgesteld. Dit wordt voorzien in de realisatiefase, maar we pleiten ervoor reeds in de uitwerkingsfase en in overleg met de buurt na te denken over het beperken van de hinder tijdens de bouwfase.	In de uitwerkingsfase zal de fasering van de werken bekeken worden, o.a. in functie van de hinder.
Departement Omgeving	2.21	Het vermijden van zettingen is een belangrijke lokale bezorgdheid. Op p.266 van het ontwerp S-MER wordt dit ook zo aangegeven. In het actieprogramma dient dit aspect beter uitgewerkt te worden.	Dit wordt in de uitwerkingsfase nader bekeken.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Omgeving	2.22	Voor de discipline water schuift men als milderende maatregel een gekalibreerd grondwatermodel naar voor en voorziet men monitoring bij de retourbemalingen, infiltratiegrachten bij de wegenissen, maatregelen tegen verzilting bij de sluis en maatregelen die de afwatering van waterlopen garanderen. De CIW merkt op dat er in kader van het grondwatermodel een vooronderzoek met monitoring moet gebeuren (om het model te kunnen afijken) wat tevens toelaat een referentiesituatie te bepalen zowel wat betreft de huidige grondwaterstanden als de zoet-zoutwaterverdeling. Daarnaast moet ook voor bemalingen zonder retour monitoring gebeuren. Gelet op de ligging in dicht bebouwd gebied en de heterogeniteit van de ondergrond, vraagt de aard van uitvoering van de bouwkuip bijzondere aandacht. Deze is immers bepalend voor de keuze van bemaling en het mogelijk optreden van effecten naar de omgeving.	Een grondwatermodel zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Omgeving	2.23	Op p.177 van het ontwerp S-MER wordt inzake randvoorwaarden en aanbevelingen het volgende opgenomen: "strenge eisen ivm brandstofverbruik van schepen in de haven". Wij zijn van oordeel dat dit best opgenomen wordt in het actieprogramma.	In de uitwerkingsfase zal nagegaan worden welke aanbevelingen mogelijk zijn om brongericht de luchtemissies van schepen te beperken.
Departement Omgeving	2.24	Het actieprogramma geeft aan dat in de uitwerkingsfase onderzocht wordt op welke wijze de werken tijdens de bouwfase een impact kunnen hebben op het tramverkeer. Hieraan toevoegen dat ervoor gezorgd wordt dat een tramverbinding ten alle tijde gegarandeerd wordt.	In de uitwerkingsfase zal de fasering van de werken bekeken worden, o.a. in functie van de hinder.
Departement Omgeving	2.25	De tekst over de school OLV-Ter Duinen kan aangevuld worden met de tekst bovenaan p.312 van de ontwerp S-MER.	De tekst wordt aangepast.
Departement Omgeving	2.26	Op p.10 in de titel van de tabel spreken over 'Milderende maatregelen vanuit de S-MER'.	Staat zo vermeld in de tabel.
Departement Omgeving	2.27	Het Zijdelings Vaartje/Lisseweegse vaart mondt uit ter hoogte van de Visartsluis. Naast het garanderen van de afwatering (reeds voorzien in het voorontwerp voorkeursbesluit) dient ook rekening gehouden te worden met het feit dat het slib van deze gracht ernstig verontreinigd is als gevolg van de activiteiten op de voormalige Carcoke-site. Mogelijk is het slib in of rond de Visartsluis eveneens verontreinigd.	De geldende wetgeving zal gevolgd worden.
Departement Omgeving	2.28	In het geïntegreerd onderzoek werden ook een reeks opportuniteiten onderzocht. In het voorontwerp voorkeursbesluit worden er geen conclusies getrokken mbt deze opportuniteiten, zoals bv de reconversie van de achterhaven.	De opportuniteiten worden verder bekeken in de uitwerkingsfase.
Departement Omgeving	2.29	Het verdient aanbeveling op korte termijn een onderzoek op te starten om na te gaan hoe om te gaan met de noodzaak aan onteigeningen. Sowieso dienen er woningen verworven te worden omwille van de perimeter van projectgebied/werfzones. Vanuit het beleidsdomein Omgeving zijn we voorstander om na te gaan of omwille van leefbaarheid het een meerwaarde vormt om het ganse eerste bouwblok ten westen van de Visartsluis te verwerven en een nieuw bouwblok in het westen aansluitend aan de Stationswijk te ontwikkelen. De conclusies van dit onderzoek zijn de basis voor de opmaak van een onteigeningsplan dat zo spoedig mogelijk opgemaakt wordt zodat de periode van onzekerheid voor de getroffen inwoners tot een minimum kan beperkt worden.	Dergelijk detailonderzoek werd opgenomen in de vervolgstappen van het voorkeursbesluit.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.1	De realisatie van de Nx gelijktijdig met de sluis biedt kansen om ruimtelijke meerwaarde te creëren. Het is van belang dat in het voorgestelde alternatief de Nx ook daadwerkelijk kan functioneren zoals is aangenomen in de beoordeling van de discipline mobiliteit binnen het strategisch MER. Het is dan ook aangewezen om in de projectdefinitie heel duidelijk te maken dat de Nx een onderdeel vormt van het voorgenomen project en duidelijk aan te geven over welk deel van het Nx het gaat (voor zover dit kan op een zo min mogelijk gedetailleerd niveau).	Dit is opgenomen in de projectdefinitie: "De Vlaamse regering onderkent deze bezorgdheid en gaat akkoord met de opstart van een planproces voor de connectie van de NX en de N350, los van onderhavig complex project."
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.2	Ook voor wat betreft het tramtraject moet de projectdefinitie duidelijk zijn. In de kernelementen van het voorkeursalternatief is het dan ook belangrijk dat is meegegeven dat het lokale verkeer, alsook de Kusttram, over de sluis (en dus niet in een tunnel) zal gaan.	De tekst wordt aangevuld.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.3	Voor het lokale verkeer en de Kusttram over de bruggen van de nieuwe Visartsluis zal er verder onderzoek nodig zijn naar een dynamisch verkeersregelsysteem voor o.a. de Kusttram. Hierbij wordt de verkeerslichtenregeling bij voorkeur conflictvrij gemaakt en waar mogelijk wordt er ook prioriteit gegeven aan de Kusttram.	Het ontwerp van de wegenis (en de impact ervan op het tramverkeer) maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.4	In de uitwerkingsfase van het project dient ook de impact van het lokaal verkeer (rekening houdend met eventuele nieuwe ontwikkelingen zoals in het RUP Vissershaven) op de doorstroming van de Kusttram verder onderzocht te worden. Dit minstens op de mogelijke conflictpunten en op de plaatsen waar gemengd verkeer (zoals over de bruggen op de sluis) wordt geopperd. Dit met als doel om een verkeersveilige passage van de Kusttram te kunnen garanderen met een reistijd die liefst zo weinig mogelijk groter wordt dan op vandaag. Bij een toenemende reistijd (in de synthesesnota wordt maximaal 1,5 minuut aangegeven) wordt ook best de toenemende exploitatiekost onderzocht om dit te kunnen uitvoeren (samen met de impact op het aantal extra benodigde trams die hiervoor nodig zijn).	Het ontwerp van de wegenis (en de impact ervan op het tramverkeer) maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.5	Naast de impact van het lokaal verkeer op de doorstroming van de Kusttram rijst de vraag hoe er met de herinrichting van de Kustlaan (tussen de Visart- en de Vandammesluis) kan voor gezorgd worden dat hier geen haven- en bovenlokaal verkeer meer rijdt.	De herinrichting van de Kustlaan valt buiten de scope van dit project. De wegbeheerder zal dit moeten initiëren.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.6	De impact van het project op de omliggende haltes (zoals de haltes Vaart en Zeesluis) van de Kusttram wordt best ook meegenomen in het onderzoek.	Het ontwerp van de wegenis (en de impact ervan op het tramverkeer) maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.7	De nieuwe toegang tot de jachthaven dient zo te worden ontworpen dat het golfklimaat in de jachthaven niet negatief beïnvloed wordt. De inplanting van de nieuwe toegang dient bovendien zo te gebeuren dat de nautische beschikbaarheid zo min mogelijk wordt gehinderd door sluismanoeuvres.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.8	Bij de optimalisatie van de exacte inplanting van de sluis en weginfrastructuur moet bekeken worden hoe de wateroppervlakte in de jachthavens zo maximaal mogelijk beschikbaar blijft voor enerzijds de jachtclubs en anderzijds de jachthaven gebonden bedrijven.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.9	In het strategisch MER zijn geen milderende maatregelen aangegeven voor de discipline mobiliteit. Er werden wel randvoorwaarden en aanbevelingen geformuleerd voor het projectniveau. Wij vragen om in hoofdstuk 5 van het voorkeursbesluit een algemene verwijzing op te nemen dat dergelijke randvoorwaarden en aanbevelingen voor het projectniveau voor de verschillende disciplines werden geformuleerd in het S-MER.	De tekst wordt aangevuld.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.10	In de uitwerkingsfase van het project zijn op het vlak van mobiliteit een aantal onderzoeken uit te voeren. In een niet-limitatieve lijst gaat het om : 1) de verkeerskundige inrichting van de nieuwe bovengrondse infrastructuur voor fiets, tram en gemotoriseerd verkeer; 2) de randvoorwaarden voor de herinrichting van de N34 door het dorp van Zeebrugge zodat die z'n functie kan opnemen voor lokaal verkeer en de tram; 3) verder onderzoek nodig naar een dynamisch verkeersregelsysteem afgestemd op de sluiscomplexen voor openbaar vervoer, wegverkeer en fiets. Dit is inclusief onderzoek naar mogelijke conflictvrije lichtenregeling, maatregelen om prioriteit te geven aan tram en fiets,... 4) verder onderzoek naar de (effecten op de) afwikkeling van verkeer in de omgeving van het project, denk maar aan het kruispunt van de N31 met de N34, de kruispunten aan de Vandammesluis,... 5) verder onderzoek naar de verkeersmaatregelen die nodig zijn in de bouwfase om zowel lokaal verkeer, doorgaand verkeer en havenverkeer af te wikkelen. 6) afstemming met de visie voor de fietssnelwegen F31 en F34	Het ontwerp van de wegenis maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.11	De inleiding van hoofdstuk 4 is moeilijk in relatie tot de navolgende tekst. Er is sprake van paragrafen, maar die paragrafen zijn niet helder terug te vinden in de volgende tekstdelen. Is het niet beter om 3 subtitels te maken (4.1, 4.2 en 4.3)?	De tekst wordt aangepast.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.12	Op pg 10, de 5e paragraaf : <i>De oplossing wordt bijgevolg aan de westkant gezocht. Hier dient een keuze te worden gemaakt tussen het alternatief Visart ('huidige locatie' of 'oost') en het alternatief Carcoke. Uit zowel de S-MER als de consultatie blijkt dat het wenselijk/noodzakelijk is om voor de NX voor de tunnelvariant te opteren. Het alternatief Carcoke zorgt voor een sterke barrièrewerking tussen de wijken Stationswijk en Dorp. Tegelijkertijd scoort het alternatief Carcoke het slechtst in de S-MKBA.</i> Voorstel om de volgorde van deze tekst om te draaien : <i>De oplossing wordt bijgevolg aan de westkant gezocht. Hier dient een keuze te worden gemaakt tussen het alternatief Visart ('huidige locatie' of 'oost') en het alternatief Carcoke. Het alternatief Carcoke zorgt voor een sterke barrièrewerking tussen de wijken Stationswijk en Dorp. Tegelijkertijd scoort het alternatief Carcoke het slechtst in de S-MKBA. Uit zowel de SMER als de consultatie blijkt dat het wenselijk/noodzakelijk is om voor de NX voor de tunnelvariant te opteren.</i>	De tekst wordt aangepast.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.13	De projectdefinitie gaat door de beschrijving van kernelementen soms niet gelijkwaardig in op de verschillende aspecten die onderdeel zijn van het project.	De tekst wordt zonedig aangepast.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.14	Bij de inleiding van hoofdstuk 5 is het eigenlijk niet duidelijk over welk actieprogramma dit nu gaat.	Het betreft punten die meegenomen moeten worden in de uitwerkingsfase.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.15	In de acties vanuit het geïntegreerd onderzoek en de consultaties wordt de problematiek van het tramverkeer tijdens de bouwfase gedetecteerd en wordt als actie meegegeven dat er onderzocht wordt op welke wijze de werken een impact kunnen hebben op het tramverkeer. Hierin zou men een stap verder moeten gaan en laten onderzoeken hoe de continuïteit van het tramverkeer kan gegarandeerd worden tijdens de bouwfase.	De werforganisatie (en de impact ervan op het tramverkeer) maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.16	Voor de maatregelen tegen overstroming wordt beter niet rechtstreeks naar het MPKV verwezen, gezien dit maar een scoop heeft tot 2050. De levensduur van de nieuwe sluis en kaaimuren zal daar een stuk voorbij gaan. Daarom wordt beter vermeld dat alle nieuwe installaties in het getijdgebied zo worden uitgevoerd dat ze ook weerstand bieden tegen een 1.000-jarige stormvloed en dit gedurende de volledige levensduur van de constructies.	De tekst wordt aangepast.
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	6.17	De herbestemming van gronden expliciet in functie van de realisatie van een nieuwe haventoeegang en de eventuele herlokalisatie van de bedrijven en/of club-infrastructuur wordt best ook in de lijst met acties opgenomen.	Staat vermeld bij de projectdefinitie.
De Vlaamse Waterweg (beleidsdomein MOW)	7.1	Impact op landbouw: er wordt gesteld dat de te verwachten verhoging van het zoutgehalte op het Boudewijnkanaal een te verwaarlozen impact heeft op de landbouw. Reden hiervoor in het document is de sturing van de drainage en het peilbeheer. De Vlaamse Waterweg nv begrijpt dit als de zoetwatervraag vanuit de landbouw t.a.v. de waterwegen van De Vlaamse Waterweg nv om, via aflaten naar de polderwaterlopen het zoutgehalte in die polderwaterlopen onder controle te houden. Een mogelijke intensifiëring van dit peilbeheer om tegenwicht te bieden aan hogere zoutgehaltes in de polderwaterlopen t.g.v. hoger zoutgehalte in het Boudewijnkanaal bij exploitatie van twee zeesluizen, doet mogelijks de zoetwatervraag aan het adres van De Vlaamse Waterweg nv stijgen. Er kan dus gevreesd worden dat, als de zoetwaterspoeling (aanbod vanuit de waterweg) hetzelfde blijft of, in droogtscenario's, vermindert, er mogelijks wél een impact ontstaat op de landbouw. Deze impact voorkomen kan dus een hogere zoetwatervraag inhouden, die door De Vlaamse Waterweg nv niet kan worden gewaarborgd. Hierop wordt echter niet ingegaan in het MER. De impact op het zoutgehalte in de kanalen inwaarts van de nieuwe sluis lijkt in huidige versie van het MER nog steeds beperkt geanalyseerd te zijn Er wordt gesteld dat het systeem van irrigatie en peilbeheer niet zal moeten aangepast worden, ondanks bijkomende sluisbewegingen. Het is onduidelijk op welke gegevens deze conclusie is gebaseerd. Gezien deze onduidelijkheid kan niet zomaar gesteld worden dat de impact op de landbouw verwaarloosbaar kan worden beschouwd. Dit dient verder onderzocht en becommentarieerd te worden in het MER.	Dit zal verder onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
De Vlaamse Waterweg (beleidsdomein MOW)	7.2	Een verbeterde ontsluiting van de haven van Zeebrugge voor de binnenvaart zal extra scheepvaartverkeer met zich meebrengen, los van welk alternatief hiervoor gekozen wordt. Dit dient ook meegenomen te worden bij de beoordeling van de impact van de sluis in het aspect 'mobiliteit'. Nu lijkt er binnen deze discipline enkel een focus te zijn op de impact op fietsers, voetgangers, wegverkeer en tram- en treinverkeer. Gezien de aard van het MER is het vreemd dat de effecten op transport via de waterweg (koppeling haven-waterwegen in het hinterland) niet worden belicht. Dit aspect is eveneens niet meegenomen in de MKBA terwijl er als baat toch een verbeterde ontsluiting naar het hinterland kan verwacht worden.	Dit zal verder onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase. In de onderzoeksfase was dit aspect niet onderscheidend tussen de alternatieven.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.1	Hoewel Zorg en Gezondheid het jammer vindt dat in het reeds dichtbestrate Vlaanderen nog extra nieuwe wegen worden aangelegd (nieuwe wegen trekken extra verkeer aan), kunnen we wel achter de scheiding van lokaal en havenverkeer staan. Agentschap Zorg en Gezondheid onderstreept wel dat binnen dat lokaal verkeer het STOP-principe moet worden toegepast.	Het ontwerp van de wegenis maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.2	Zijn de gezondheidskosten tengevolge van o.a. verkeerspollutie (lucht en geluid) hier ook in de NCW (netto constante waarde) opgenomen? Niet enkel kosten van eventueel vroegtijdige sterfte maar ook deze van ziekte (direct): ziekenhuisopname, doktersbezoek, medicatie, en ook deze van indirecte ziektekosten zoals ziekteverzuim, verminderde productiviteit, werkverlet, stress, enz...? Dit is alvast noodzakelijk om een objectief beeld te krijgen.	In de bepaling van de gezondheidskosten (lucht en geluid) is de standaardmethodiek gevolgd en de voorgeschreven kengetallen gebruikt. Kosten zoals ziekteverzuim en verminderde productiviteit, etc zijn in deze kengetallen opgenomen. Dit betekent dat de berekende effecten een volledig beeld geven van de maatschappelijke kosten.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.3	Agentschap Zorg en Gezondheid is zeker voorstander van punt 1 (Verbinden van de vier wijken (Strandwijk, Stationswijk, Visserswijk, Zeebrugge-Dorp) door wegwerken van barrières) en 4 (Nood aan kwalitatieve publieke ruimte) op pagina 21, en het wegwerken van barrières verhoogt de leefkwaliteit en verhoogt de kans dat verplaatsingen met de fiets of te voet moeten gebeuren in plaats van met de wagen.	Dit zal verder onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.4	P24: Conclusies geluidshinder: Waarop zijn de daarna geschreven conclusies gebaseerd? Enkel op verschillen in dB, of is dit, zoals noodzakelijk is, afgetoetst aan gezondheidsdeskundige richtwaarden, of zijn de gezondheidseffecten effectief doorgerekend zoals aangegeven in het richtlijnenboek mens-gezondheid? Zijn de effecten enkel globaal bekeken per scenario, of op kaart uitgezet per statistische sector en rekening houdend met het aantal bewoners in deze statistische sectoren rekening houdend met het aantal bewoners in deze statistische sectoren zodat aangegeven kan worden welke locaties zeker milderende maatregelen moeten krijgen? -> idem voor het onderdeel gezondheidseffecten lucht.	De MER in de onderzoeksfase speelt op strategisch niveau, met focus op de vergelijking van alternatieven. Dit zal verder onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase, waar een geïntegreerd plan-project-MER zal opgemaakt worden.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.5	Opmerking op de zin: P25: "...daar er lokaal meer en grotere schepen zullen passeren en aanmeren in vergelijking met de huidige situatie." Deze toename in scheepstransport zal ook een toename van vrachtverkeer met zich meebrengen. Niet enkel in de haven en binnen Zeebrugge maar het zal zich verder vertakken op het reeds sterk belaste Vlaamse wegennet dat op vele plaatsen dicht verweven zit tussen de woonkernen.	De potentiële toename van vrachtverkeer geldt voor alle alternatieven, en is voor het globale Vlaamse wegennet geen onderscheidende factor. Vandaar dat dit op startegisch niveau in de onderzoeksfase niet specifiek bestudeerd werd.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.6	Opmerking bij P25: "Ook het stilliggen van de schepen voor of in de sluis en het stilstaand verkeer ter hoogte van de openstaande bruggen, zorgt voor een mogelijk relevante impact op de luchtkwaliteit in de omgeving van de sluis en de bewoning in de onmiddellijke nabijheid." Is het effect van bv. walstroom onderzocht? Kan dit opgenomen worden als nuttige milderende maatregel?	De potentie van walstroom zal verder onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.7	Opmerking bij P27: " Sowieso wordt de aanleg van de Nx op zich als een aanzienlijk positief effect beoordeeld inzake verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verkeersdoorstroming." Maar wat met gezondheid en globale uitstoot? Hoe is deze berekend of benaderd? Deze aanpassing is zeer autogericht. Nieuwe wegen trekken nieuw en extra verkeer aan, de totale uitstoot en de en de daaruitkomende effecten gaat omhoog.	De ombouw Nx (en in die zin niet te beschouwen als een nieuwe weg) dient net om de leefbaarheid te verbeteren.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.8	Opmerking bij P31: "Wat betreft de impact door grondinname (onteigening) op kwetsbare of gevoelige menselijke populatie zal het project voor de aanleg van nieuwe wegenis vooral een impact hebben op de school OLV – Ter Duinen. " Wat is precies de impact op de school? Niet enkel qua grondinname maar qua luchtkwaliteit en geluidshinder en de daaruit voortkomende gezondheidseffecten? Kinderen zijn namelijk gevoeliger voor beide effecten	De Nx wordt (deels) in tunnel aangelegd. De gedetailleerde impactinschatting zal plaatsvinden in het geïntegreerd plan-/project-MER.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.9	De evaluatie van hinder- en gezondheidsaspecten voor de omwonenden en andere ruimtegebruiksfuncties moet uitgewerkt worden zoals in het richtlijnenboek mens-gezondheid aangegeven.	MER is opgesteld door een erkende deskundige die kennis heeft van de richtlijnenboeken.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.10	Bij de berekening van de NCW werden de gezondheidskosten ten gevolge van o.a. verkeerspollutie (lucht en geluid) hier ook in opgenomen? Niet enkel kosten van eventueel vroegtijdige sterfte maar ook de directe ziekenkosten (ziekenhuisopname, doktersbezoek, medicatie) en ook de indirecte ziektekosten (ziekteverzuim, verminderde productiviteit, werkverlet, stress, enz...). Het is niet zo noodzakelijk zo dat, omdat de 'technische kosten' relatief laag zijn, ook de totale kost voor de maatschappij laag is.	In de bepaling van de gezondheidskosten (lucht en geluid) is de standaardmethodiek gevolgd en de voorgeschreven kengetallen gebruikt. Kosten zoals ziekteverzuim en verminderde productiviteit, etc zijn in deze kengetallen opgenomen. Dit betekent dat de berekende effecten een volledig beeld geven van de maatschappelijke kosten.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.11	Opmerking bij p 39: In de kolom 'Vandamme west' in het overzicht komt meermaals de score "-3" voor, zijn hier milderende maatregelen voor voorgesteld	Milderende maatregelen worden beschreven in het S-MER.
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	8.12	De overzicht van resultaten geven een goed overzicht per scenario voor allerhande effecten. Echter weet men ook binnen één scenario waar de "slechtste" punten zitten (opdelen per statistische sector) zodat daar zeker milderende maatregelen kunnen worden voorzien?	Dit zal verder onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Agentschap Innoveren & Ondernemen (beleidsdomein EW)	3.1	Er werd gekozen voor een nieuwe sluis op een locatie die op zijn minst een iets langere vaartijd impliceert en vermoedelijk hogere kosten van beloodsing dan een sluis op de locatie van de Vandammesluis. Het Agentschap kan niet evalueren wat daar de precieze consequenties van zijn. Vermoedelijk hebben de verschillende alternatieven geen wezenlijk verschillende impact op de strategische positionering van de haven van Zeebrugge, maar de langere vaartijd en mogelijkerwijze hogere kosten leveren alleszins een competitief nadeel op t.a.v. de locaties ter hoogte van de Vandammesluis. Het strekt bijgevolg tot aanbeveling aandacht te hebben voor de mogelijkheden om optimalisaties door te voeren die de toegankelijkheid tot de achterhaven versnellen.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Agentschap Innoveren & Ondernemen (beleidsdomein EW)	3.2	Vanuit het Agentschap Innoveren & Ondernemen wordt opgemerkt dat alle alternatieven voldoen aan de ontsluiting van het relevante deel van de achterhaven voor grote zeeschepen op een tIj-onafhankelijke marmer	Waarvan akte.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Stad Brugge	1.1	Het is de uitdrukkelijke bezorgdheid van het stadsbestuur om te vermijden dat de Stationswijk in de toekomst volledig geïsoleerd raakt in havengebied.	Daarom werd een revitaliseringsstudie opgestart en worden de conclusies ervan meegenomen in het traject voor realisatie van het infrastructuurproject.
Stad Brugge	1.2	Er werd gevraagd om bij de revitaliseringsstudie voor Zeebrugge een "addendum" aan de studie te maken, specifiek met betrekking tot de inpassing van de nieuwe Visartsluis. Het pleidooi is alleszins om deze aanbevelingen en milderende maatregelen maximaal op te nemen in het project en het 'actieplan' dat deel uit zal maken van het 'ontwerp voorkeursbesluit' dat vermoedelijk in juni zal voorgelegd worden aan de Vlaamse regering.	Dit addendum is in opmaak.
Stad Brugge	1.3	Op pagina's 6 en 7 van dat document staan de pro's en contra's van de optie 'Visart met Nx in tunnel'. Op pagina's 23 en 24 van datzelfde document staan ook nog 'algemene opmerkingen/aandachtspunten'. Het spreekt in deze fase voor zich dat het uitgangspunt moet zijn dat de verschillende elementen die in de kolom 'negatief' staan maximaal gereduceerd worden waar mogelijk.	Deze opmerking wordt ondersteund.
Stad Brugge	1.4	Opmerking bij de raming: Los van de uitdrukkelijke wens van het stadsbestuur om al deze elementen constructief te bekijken wordt er tevens expliciet aangedrongen op duidelijkheid en transparantie bij de komende beslissingen over de elementen die meegenomen -en dus gefinancierd- worden in het complex project.	In de uitwerkingsfase wordt de financiering verder uitgewerkt.
Stad Brugge	1.5	Doelstelling van de revitaliseringsstudie is o.m. de 'doorontwikkeling van de revitaliseringsstudie' om zo te komen tot mogelijke begeleidende maatregelen, ruimtelijke ingrepen en een stedelijke inkadering van de Visartsluis. Vanuit die gedachte pleit de Stad er duidelijk voor om, parallel aan de vooropgestelde technische studie ter optimalisatie van het (nautische) sluisgebeuren, echt werk te maken van een doorgedreven stedenbouwkundige visie/studie.	Dit addendum is in opmaak.
Stad Brugge	1.6	Het stadsbestuur vraagt expliciet om vanaf nu heel nauw betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie en de flankerende maatregelen. Hiervoor zou er een werkgroep moeten worden opgesteld	De stad zal verder nauw betrokken worden.
Stad Brugge	1.7	De nieuwe sluis zal beeldbepalend zijn in deze nieuwe stedelijke omgeving. Het is dan ook van groot belang dat dergelijk grootschalige ingreep ontworpen wordt als een kwalitatief architecturaal en stedenbouwkundig verbindend element én dus meer moet zijn dan zijn louter een technisch ontwerp. Zo moet het realiseren van aantrekkelijke en kwalitatieve publieke ruimte en het realiseren van het 'verbindend raamwerk' hoog op de agenda staan van de ontwerpers.	De bezorgdheid wordt meegenomen in een bestek naar mogelijke ontwerpers toe.
Stad Brugge	1.8	De belevingswaarde in de betrokken omgeving zal sterk mede bepaald worden door de rol van de kades.	Het is aan de beheerder van de kades om hier een visie voor op te maken.
Stad Brugge	1.9	Hoe zal de jachthaven optimaal kunnen blijven functioneren? Indien behoud op de huidige locatie niet kan dan moet de toegang tot de jachthaven, de herlokalisatie van het clubhuis ter hoogte van de Omooikaai en de verplaatsing van het Visserskruis ook meegenomen worden in het onderzoek.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid (o.a. tot de jachthaven) zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Stad Brugge	1.10	Het slechts deels meenemen/realiseren van de Nx, zonder aantakking op de N31 en/of zonder tunnel onder de Vandammesluis (een 'bottleneck' creëren ter hoogte van de huidige complexe sluisituatie zou in schril contrast staan met de investeringen die voor de rest van de Nx zullen gedaan worden), zal een 'missing link' creëren die nooit nog zal gerealiseerd worden (waardoor de Nx in de praktijk geen fundamentele oplossing/meerwaarde zal betekenen voor Zeebrugge). De integrale realisatie van de Nx is noodzakelijk. Vanuit die context worden volgende zaken voorgesteld: 1) Binnen de contouren van het lopend complex project zo snel mogelijk starten met een detailstudie voor de integrale realisatie van de Nx. We doelen dan op een studie voor het volledig tracé, maar het zal in de praktijk uiteenvallen in 2 fasen/projecten. Binnen de contouren van de detailstudie moeten, niet-limitatief, volgende zaken bestudeerd worden: de bepaling van het exacte tracé van de Nx, onderzoek naar de meest aangewezen aansluiting/aantakking op de Baron de Maerelaan (+ gekoppeld aan eventuele onteigeningen noodzakelijk ter realisatie van het aansluitingscomplex), technische vereisten, uitvoeringsmethodieken, buffering ten opzichte van het stedelijk weefsel, voorzien van geluidsschermen, enz... 2) er moet een duidelijke beslissing komen om, bij voorkeur simultaan aan de voorziene werken van het complex project, 'the missing link' van de Nx mee uit te voeren zodat, los van de procedures, de werken op het terrein gecoördineerd en geïntegreerd kunnen uitgevoerd worden (volgens de resultaten van de detailstudie die de Nx ook integraal benaderd/bestudeerd heeft)	Dit is opgenomen in de projectdefinitie: "De Vlaamse regering onderkent deze bezorgdheid en gaat akkoord met de opstart van een planproces voor de connectie van de NX en de N350, los van onderhavig complex project."

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Stad Brugge	1.11	In de uitwerkingsfase zal het ontwerp verfijnd worden. Eerste uitgangspunt is daar dat het ruimtebeslag maximaal geminimaliseerd moet worden. Het stadsbestuur pleit dus duidelijk voor de optimalisatie van het voorliggend voorontwerp en vraagt dus al het mogelijke te doen om te komen tot een minder ruimte-innemende, compactere oplossing	Dit aandachtspunt zal meegenomen worden bij de opmaak van de projectonderzoeksnota.
Stad Brugge	1.12	Er zijn, niet-limitatief, een aantal elementen die minstens bijkomend moeten onderzocht worden: <ul style="list-style-type: none"> • Kan de sluis zuidelijker ingeplant worden, zodat het benedenhoofd ter hoogte van de Kustlaan wordt gepositioneerd (zie verduidelijkende visualisatie van DRO toegevoegd als bijlage 8). Zo kan de impact op de voetgangers- en fietsersverbindingen, die in het document als problematisch wordt beschouwd, gemilderd worden doordat de omrijfactor voor de zwakke weggebruiker geminimaliseerd wordt. Maar terzelfdertijd moet dan gekeken worden wat de impact is op het spoor en op de bedrijven (bv. Vlaamse Visveiling) in de omgeving. De vraag is dus of dit technisch kan en procedureel mag; • Een sluis met asymmetrische sluisdeuren kan ook opportuniteiten met zich meebrengen. Dit voorstel moet zeker ten gronde onderzocht worden. Ook hier moet het de doelstelling zijn om eventuele 'restzones' of aangrenzende (buffer)zones op een kwalitatieve en functionele manier in te richten als publieke ruimte	Dit aandachtspunt zal meegenomen worden bij de opmaak van de projectonderzoeksnota.
Stad Brugge	1.13	Er expliciet voor gepleit om, op zo kort mogelijke termijn, omtrent de onteigening klaarheid te scheppen.	Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over mogelijke onteigening. Een sociaal begeleidingsplan wordt voorzien.
Stad Brugge	1.14	Bij de onteigening strategie moet er rekening gehouden worden met verschillende elementen: <ul style="list-style-type: none"> • het spreekt voor zich dat er zoveel mogelijk maatregelen moeten genomen worden om de impact op de woningen zo beperkt mogelijk te houden. Gekoppeld aan de randvoorwaarde "streven naar een zo passende en zo compact mogelijke oplossing" is het streefdoel van het stadsbestuur om onnodige onteigeningen te vermijden; • los van streefdoel mogen we niet blind zijn voor de realiteit: uit de lopende besprekingen en overlegmomenten komt naar voor dat heel wat bewoners/eigenaars openstaan voor een vrijwillige minnelijke verkoop van hun eigendom. Meer nog: er wordt vastgesteld dat bewoners/eigenaars die nu net buiten de indicatieve 'grens' vallen soms ontgoocheld reageren; • de bepaling van de huidige "onteigingszone" werd logischerwijs bekeken vanuit een eerder technische invalshoek (in casu in functie van het bouwen van de sluis). Maar vanuit de eisen en verwachtingen naar leefbaarheid en woonkwaliteit en dus de verdere verfijning van het ontwerp op stedenbouwkundig vlak zal deze zone misschien/vermoedelijk onvoldoende zijn. Bij de realisatie van een dergelijke grootschalige infrastructuur dient er bijzondere aandacht te zijn voor ruimte in functie van (groen)buffering en architecturale afwerking in functie van de beeldkwaliteit van Zeebrugge. Overgangsruidtes tussen de grootschalige industriële infrastructuren en het kleinschalige stedelijk woonweefsel zijn noodzakelijk en zullen zorgen voor een optimalere integratie van de nieuwe stedelijke context. Mogelijks zal de aankoop van bijkomende gronden ook hier noodzakelijk zijn. Aanbevelingen hiervoor vind u terug op de advies p. 10-11	Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over mogelijke onteigening. Een sociaal begeleidingsplan wordt voorzien. Een specifieke studie inzake leefbaarheid wordt opgestart. De inpassing van de sluis in zijn omgeving is een centrale onderzoeksvraag voor de uitwerkingsfase.
Stad Brugge	1.15	De VO zal een sociaal begeleidingsplan opgemaakt ter begeleiding van het project, onder begeleiding van de sociaal bemiddelaar. Dat is een goede zaak waar veel aandacht en voldoende tijd moet voor vrijgemaakt worden.	Waarvan akte.
Stad Brugge	1.16	In de revitaliseringsstudie werd sterk ingezet op de stapsgewijze realisatie van een verbindend publiek raamwerk. Dit raamwerk bestaat uit twee grote componenten, nl. een 'hard' (focus op gemotoriseerd verkeer en routes voor regionaal verkeer en vrachtverkeer) en een 'zacht' raamwerk (focus ligt op een wandel-, fiets-, en openbaar vervoer netwerk dat als verbindende element optreedt voor de vier wijken van Zeebrugge en de vooropgestelde cruciale plekken). Binnen de contouren van het complex project moet dus ook ruimte zijn om daarmee rekening te houden als essentieel flankerend beleid.	Het ontwerp van de wegenis maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase.
Stad Brugge	1.17	De ontwikkeling van een veilig en comfortabel fietsnetwerk (relatie oost-west (cfr. bv. optimale en veilige dwarsing nieuwe Visartsluis) en noord-zuid (cfr. bv. plannen fietssnelweg Brugge-Zeebrugge)) kan een belangrijke impuls worden gegeven aan het gebruik van de fiets in en om de haven (cfr. ambitie om het fietsgebruik in de haven op veilige manier te faciliteren en te stimuleren). Naast de revitaliseringsstudie zijn het "Masterplan Fiets voor Zeebrugge" en de "Visienota voor de fietssnelweg Brugge-Zeebrugge" daar belangrijke toetsstenen.	Het ontwerp van de wegenis en bijhorende fietsinfrastructuur maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase.
Stad Brugge	1.18	Hoe zullen de verschillende modi (tram, auto, fietser en voetganger) naast elkaar functioneel en kwalitatief vorm krijgen ter hoogte van de sluis?	Het ontwerp van de wegenis maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Stad Brugge	1.19	In het licht van de realisatie van functionele en comfortabele voetgangers- en fietsvoorzieningen werd eerder in het advies al gesuggereerd om te onderzoeken of de nieuwe sluis niet zuidelijker kan ingeplant worden, zodat het benedenhoofd ter hoogte van de Kustlaan wordt gepositioneerd. Mocht dit onmogelijk blijken dan wordt tevens expliciet gevraagd om, als alternatief, de mogelijkheid te onderzoeken om een beweegbare brug ter hoogte van de huidige doorgang (op de as van de Kustlaan) te voorzien (zie verduidelijkende visualisatie van DRO toegevoegd als biilaqe 9). Ook de aansluiting van de wegenis komende van de sluis moet op een verstandige manier aangetakd worden op de rest van de wegenis. Het zou een goede oplossing kunnen zijn om de wegenis rondom de sluis te verbinden met het rond punt ten zuiden van het Ibishotel (zie verduidelijkende visualisatie van DRO toegevoegd als biilaqe 10). Hierdoor kan het gedeelte Kustlaan tussen de sluis en de Tijdokstraat in hoofdzaak ingezet worden voor de zwakke weggebruiker.	Het ontwerp van de wegenis maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Stad Brugge	1.20	De herinrichting van de Kustlaan (vanaf de Tijdokstraat) moet gezien worden als een milderende maatregel van het voorkeursbesluit en is dus onlosmakelijk verbonden aan de toekomstvisie voor Zeebrugge. De herinrichting van de Kustlaan tussen de 2 sluisen lijkt ons dan ook een logische volgende fase. Idealiter wordt dit ook binnen dezelfde bouwperiode (met vooropgestelde bouwperiode van minstens 8 jaar) uitgevoerd. De haalbaarheid van de integratie dient minstens op dit moment onderzocht en afgetoetst te worden.	Het ontwerp van de wegenis maakt onderdeel uit van de uitwerkingsfase op projectniveau.
Stad Brugge	1.21	In de documenten van de Vlaamse overheid staat dat in de uitwerkingsfase, in nauwe samenwerking met de bevoegde diensten en de bewoners, een 'leefbaarheidsplan' zal opgesteld worden. Dat is een goede zaak en het belang daarvan kan en mag niet onderschat worden.	Waarvan akte.
Stad Brugge	1.22	Vanuit die context wordt beklemtoond dat de zorg voor leefbaarheid van Zeebrugge niet alleen in de eindtoestand, maar ook tijdens de bouwfase van groot belang is. Vanzelfsprekend wordt, in beide fasen, grote aandacht en zorg gevraagd voor minstens volgende aspecten (niet-limitatief): <ul style="list-style-type: none"> • geluid: beperking van geluidsoverlast zowel tijdens de werkzaamheden als in exploitatiefase (impact van geluid van zowel scheepvaart- als wegverkeer moet maximaal gereduceerd worden); • luchtkwaliteit: de gebruikte modellen bij de omschrijving van de actuele luchtkwaliteit in de strategische beoordeling houden enkel rekening met verkeersemisies maar houden geen rekening met mogelijke puntbronnen als gevolg van scheepvaart, industrie, verwarming,...De impact van potentiële luchtverontreiniging moet maximaal vermeden worden; • trillingen: er leeft een grote vrees naar de impact van trillingen. Het zal dus belangrijk worden dat er, bij keuze van uitvoeringsmethodiek rekening gehouden wordt met een methode die maximaal trillingen tegenhoudt; • bodemonderzoek en impact op de grondwaterspiegel. 	In de uitwerkingsfase zal de fasering van de werken bekeken worden, o.a. in functie van de hinder.
Stad Brugge	1.23	Een bijkomend belangrijk punt binnen een dergelijk tijdsbestek heeft betrekking op de fasering. Het is aangewezen dat er daar, ook naar de bevolking en de bedrijven, zo snel mogelijk duidelijkheid over komt. Bijvoorbeeld: wat wordt eerst gebouwd: de Nx of de sluis? Het lijkt vanuit oogpunt van het stadsbestuur alvast logisch dat de Nx eerst gerealiseerd wordt, zodat er een alternatief is voor het (oost-west)verkeer op het moment dat de ingrijpende werken aan de zeesluis volop van start gaan.	De fasering van de werken wordt concreet uitgewerkt op projectniveau.
Stad Brugge	1.24	Het voormeld 'leefbaarheidsplan' zal in de praktijk moeten uitmonden in een concreet 'minder hinder'-plan waarvan er vooraf garanties moeten zijn dat ze ook effectief uitgevoerd zullen worden in de realisatiefase. Het leefbaarheidsplan dient tevens het 'voorzorgsprincipe' te hanteren.	Er zal een minder hinder plan opgemaakt worden.
Stad Brugge	1.25	Door de herlokalisatie van de toegang tot de jachthaven is er een opportuniteit om in één beweging te investeren in een mobiele stormvloedkering. Het voorzien van keermuren in de Vissershaven die ruimtelijk een grote impact hebben, kan niet aanvaard worden. De stormvloedkering moet op die locatie geweerd worden uit het woonweefsel.	De kustbeveiliging is een bevoegdheid van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.
Stad Brugge	1.26	In het verder traject van de uitwerkings- en uitvoeringsfase moet dus, steeds in samenspraak met het stadsbestuur en de MBZ, maximaal verder ingezet worden op een heldere en transparante communicatie (duidelijke communicatie tijdens de werkzaamheden, over de milderende maatregelen tijdens de werken, voorzien van een bereikbaar aanspreekpunt, enz.). Dit zal noodzakelijk zijn om enigszins draagvlak te vinden en te behouden voor deze ingrijpende infrastructuurwerken. Het moet ook gaan om een brede communicatie naar verschillende doelgroepen: evenzeer ondernemers/bedrijven naast de bewoners en eigenaars.	Er zal een communicatiebureau aangesteld worden en de gebiedscoördinator kan daar ook een rol in opnemen. De stad Brugge werd steeds nauw betrokken bij de communicatie m.b.t. het project, deze aanpak zal ook in het verder verloop gehanteerd worden.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Stad Brugge	1.27	Uit de verschillende reacties op de beslissing van de Vlaamse regering komt duidelijk naar voor dat de bevolking zich de vraag stelt in welke mate het eerder doorlopen participatief traject en hun opmerkingen een bijdrage hebben geleverd tot het afwegen van de opties en het uiteindelijke besluit. Hierdoor is reeds heel wat draagvlak voor de beslissing verloren. Dit heeft een grote impact op andere participatieve trajecten die opgestart worden onder de kapstok "Toekomst van Zeebrugge" in functie van de stapsgewijze uitwerking van o.a. de revitaliseringsstudie. Het is dan ook noodzakelijk om de komende tijd (ook na de eerste infosessies) voldoende tijd te besteden aan communicatie/dialog over waarom de optie Visart werd gekozen (vraag naar eerlijke feedback als sluitstuk van participatie). Verder wordt bepleit dat in het komend ontwerpend onderzoek maximaal rekening moet gehouden worden met de suggesties van de bewoners.	Er zal ook in de volgende stappen geïnvesteerd worden in overleg met de lokale betrokkenen. In de mate van het mogelijke wordt rekening gehouden met hun suggesties.
Stad Brugge	1.28	Tot slot is het belangrijk om op te merken dat de communicatie en inspraak in Zeebrugge zich niet beperkt tot het complex project van de nieuwe zeesluis. Het stadsbestuur besliste immers, als concrete uitloper van de revitaliseringsstudie, om een communicatietraject onder de noemer van "de toekomst van Zeebrugge" op te starten. In die wetenschap bepleiten we om al deze communicatie- en inspraakinitiatieven ook globaal te bekijken en te koppelen waar het nuttig is.	De communicatie zal op elkaar worden afgestemd.
Defensie	19.1	Reduceren van Dok 2 Zuid zoveel mogelijk beperken om de MOST blok (G1) op de huidige plaats te behouden. De blok G1 is voor operationele redenen gesitueerd naast aanmeringsplaatsen V en U. Indien dit niet mogelijk is, moet blok G1 herbouwd worden langs een andere kaai op uw kosten. De verhuis mag in geen geval de militaire operationaliteit en continuïteit in het gedrang brengen. De aanpassing van de geul van de Marina zou een oplossing kunnen zijn.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid (o.a. tot de militaire dokken) zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Defensie	19.2	Het lengteverlies van Dok 2 Noord, dat onontbeerlijk lijkt te zijn, moet gecompenseerd worden. De verlenging van de kaai, op uw kosten, ten noorden van Dok 2 (rode lijn op bijlage B) of van Dok 1 Noord en Zuid (groene lijnen op Bijlage B), kan hiervoor een oplossing zijn. De voorkeur van de Marine gaat uit naar een verlenging van Dok 1.	De impact op de basis wordt bekeken in de uitwerkingsfase. Er zal tijdig teruggekoppeld worden hierover.
Defensie	19.3	Het verlies van oppervlakte van de basis moet zo beperkt mogelijk blijven en moet gecompenseerd worden. De aanpassing van de geul van de Marina zou een oplossing kunnen zijn.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid (o.a. tot de militaire dokken) zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Defensie	19.4	Door de nieuwe diepgang van 15,1 m moeten de nodige aanpassingen, versterkingen van de bestaande kaai en eventuele baggerwerken op uw kosten voorzien worden om de stabiliteit van de toekomstige toestand te verzekeren.	De impact op de basis wordt bekeken in de uitwerkingsfase. Er zal tijdig teruggekoppeld worden hierover.
Defensie	19.5	Gezien de voorziene zware werken aan de kaaien rond de Marinebasis stelt Defensie zich de vraag of het mogelijk zou zijn om op haar kosten de eigen kaaien te laten vernieuwen in het kader van het door MOW afgesloten contract.	Een samenwerkingsovereenkomst kan desgevallend afgesloten worden.
Port of Zeebrugge	11.1	Uit de nautische screening blijkt dat de nautische toegankelijkheid van het voorgestelde alternatief suboptimaal is. Verdere optimalisatie is cruciaal, teneinde ook bij congestie of tijdelijke onbeschikbaarheid van de Vandammesluis over een volwaardige toegang tot de achterhaven te kunnen beschikken, zelfs bij ongunstige weersomstandigheden. Het belang van die nautische optimalisatie wordt nog versterkt door de bijzondere bouw van de autoschepen en de grote windgevoeligheid die ermee gepaard gaat.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Port of Zeebrugge	11.2	Het thans voorliggend plan is, voor wat betreft de zone tussen de eigenlijke sluis en het Verbindingsdok (de toegang ten zuiden van de sluis), minimalistisch opgevat. Zo moeten onder andere de mogelijkheden tot synergie tussen het sluisproject en de reconversie van het oude havengedeelte beter bekeken worden.	Een samenwerkingsovereenkomst kan desgevallend afgesloten worden.
Port of Zeebrugge	11.3	Voor de getroffen bedrijven dienen alternatieven te worden geboden binnen het proces. In het bijzonder voor havengebonden ondernemingen moeten uiteraard, in functie van de activiteiten van het bedrijf, de nodige functionaliteiten geboden worden.	Een begeleidingsplan wordt opgemaakt.
Port of Zeebrugge	11.4	Voor de leefbaarheid, en in het bijzonder voor de getroffen bewoners, moet er voldoende aandacht zijn. Over de onteigeningen moet op zo kort mogelijke termijn klaarheid gebracht worden, teneinde daarover aan de bewoners definitieve duidelijkheid te verschaffen. Ook voor de getroffen bewoners, net als voor de bedrijven, moet binnen het proces de nodige begeleiding geboden worden in de zoektocht naar alternatieven.	Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over mogelijke onteigening. Een sociaal begeleidingsplan wordt voorzien.
Port of Zeebrugge	11.5	De nodige maatregelen moeten genomen worden voor het behoud en de verbetering van de leefbaarheid van de omgeving (relatie met revitaliseringsstudie).	Een gebiedscoördinator zal de verschillende projecten coördineren.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Port of Zeebrugge	11.6	De NX moet zijn rol ten volle kunnen spelen ('lus' All - N31 - NX - Ronsestraat). Bijgevolg moet de ondertunneling ook ter hoogte van de Vandammesluis verder doorgetrokken worden.	Dit is opgenomen in de projectdefinitie: "De Vlaamse regering onderkent deze bezorgdheid en gaat akkoord met de opstart van een planproces voor de connectie van de NX en de N350, los van onderhavig complex project."
Port of Zeebrugge	11.7	Het verdient aanbeveling in de context van de verdere optimalisatie van het ontwerp een geringe verschuiving van de ontworpen sluis in zuidelijke richting te overwegen. Dit zou positieve effecten kunnen hebben op de toegankelijkheid van de jachthaven en op de te nemen maatregelen ten aanzien van het Visserskruis en ten aanzien van de marinebasis.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Infrabel	10.1	Infrabel vraagt duidelijke afspraken met de onderhoudsdiensten (I-AM) van Infrabel betreffende dit kunstwerk. Er zal ook voor de sturing van de brug en de inplanting van de wegenis en van de spoorseinen en wegseinen overleg noodzakelijk zijn,	Infrabel zal tijdig betrokken worden bij de opmaak van het voorontwerp.
Infrabel	10.2	Infrabel stelt uitdrukkelijk als eis dat wanneer het spoor in het wegdek komt dit geen draaibrug mag zijn omwille van technische redenen (spoorstaafovergangen). Verder moet er een centreermechanisme voorzien worden ter hoogte van de sporen zodat de delen van de overlooptoestellen altijd in elkaar passen bij het sluiten van de brug.	Infrabel zal tijdig betrokken worden bij de opmaak van het voorontwerp.
Infrabel	10.3	Infrabel vraagt zich af hoe de achtergelegen bundel bereikbaar zal gehouden worden tijdens de werken aan de Visartsluis,	In de uitwerkingsfase zal de fasering van de werken bekeken worden, o.a. in functie van de hinder.
Infrabel	10.4	Infrabel meent dat het beheer van deze brug niet haar verantwoordelijkheid kan zijn en dat ze onlosmakelijk mee deel uitmaakt van het sluiscomplex. Het lijkt ons dan ook logisch naar eenvoud dat de beheerder van de toekomstige Visartsluis ook het beheer van deze basculebrug op zich neemt.	Waarvan akte.
Infrabel	10.5	Infrabel vraagt om geen nieuwe overwegen te creëren en vraagt om de bestaande overwegen in deze omgeving te vervangen of af te schaffen 1) Zo zal de nieuwe NX verbinding de overweg 69 overbodig maken. De functies aan de noordzijde van het spoor en zuidzijde van het spoor zijn anders. Infrabel vraagt dan ook de overweg 69 af te schaffen bij de aanleg van de Visartsluis. 2) De connectie via de lijn 202 richting Zweedse kaai zal sowieso nog moeilijk te realiseren zijn met de verbreding van de sluis en de basculebrug als vast punt. Gezien de uitbouw van de Zweedse kaai als cruiseterminal en de ligging van de spoorlijn 202 in de achtertuin van de mensen lijkt deze verbinding ons niet meer opportuun. Infrabel vraagt dan ook deze spoorbedding te verlaten en hiervoor een andere inrichting te voorzien.	Dit wordt meegenomen in de onderzoeken van de uitwerkingsfase.
Fluxys	9.1	Optische vezelkabels van onze onderneming zijn in deze projectzone aanwezig en we vragen u in de projectfase rekening te houden met deze installaties en onze onderneming te betrekken bij eventuele omleggingen.	Dit wordt meegenomen in de onderzoeken van de uitwerkingsfase.
Oostkustpolder	15.1	De bouw van een nieuwe zeesluis ter hoogte van de huidige Visartsluis heeft geen invloed op het waterbeheer binnen de Oostkustpolder, gezien er hierbij geen werken uitgevoerd zullen worden aan de uitmonding van het Leopold- en Schipdonkkanaal.	Waarvan akte.
Nieuwe Polder van Blankenberge	14.1	Als waterbeheerder van het projectgebied is het Polderbestuur van mening dat de keuze voor de Visartsite een goed alternatief is op voorwaarde dat: 1) Er een oplossing voor de uitwatering van de Lisseweegse vaart gezocht wordt die tevens een verbetering voor de afwatering is door minimaal een noodpompondersteuning te voorzien; 2) De ondergraving van de huidige koker voor een tunnel voor de NX zonder de tunnel te vernieuwen is niet toegelaten; 3) Het huidige gemetst gewelf, onder de huizen en infrastructuur, geëlimineerd wordt of ten minste vernieuwd wordt, afhankelijk van de mogelijkheden; 4) De optimale afwatering van het achtergelegen poldergebied moet tijdens en na het hele project verzekerd zijn; 5) De kosten aan de koker en de uitwateringsinstallatie worden volledig in het project meegenomen.	De invloed op de waterhuishouding wordt in detail bekeken op projectniveau. Elementen die een rechtstreeks gevolg zijn van het project kunnen binnen het project aangepakt worden.
Nieuwe Polder van Blankenberge	14.2	Er moet tijdig en uitgebreid overlegd worden met de Nieuwe Polder van Blankenberge;	De Nieuwe Polder van Blankenberge zal geconsulteerd worden in de uitwerkingsfase.
Nieuwe Polder van Blankenberge	14.3	Het Polderbestuur wijst erop dat zoals in eerdere adviezen meegegeven de bij andere alternatieven de kost van renovatie of wijziging van de uitwateringssluis en de koker in het project dient meegenomen te worden.	De invloed op de waterhuishouding wordt bekeken op projectniveau. Elementen die een rechtstreeks gevolg zijn van het project kunnen binnen het project aangepakt worden.
MORA	13.1	Aangezien de Mobiliteitsraad principieel niet adviseert over operationeel-technische aspecten van individuele projecten, doet de Raad over het voorliggende voorontwerp van voorkeursbesluit geen specifieke uitspraken	Waarvan akte.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
SALV	16.1	Zorg ervoor dat de visveiling en de volledige visserijcluster tijdens de duur van de werkzaamheden en ook daarna optimaal kunnen blijven functioneren. Volgens de raad is het essentieel dat de visveiling als onderdeel van de Vlaamse economische visserijcluster, met daarin ook de toeleveranciers en de afnemers, weinig of geen hinder mag ondervinden van het voorgestelde alternatief.	De impact op de visserijcluster wordt in detail verder onderzocht in de uitwerkingsfase.
SALV	16.2	Houd rekening met de bezorgdheden van de visserijcluster die tijdens het geïntegreerd onderzoek en de consultaties naar voor werden gebracht. De raad vreest enerzijds voor de impact van golfslag en stroming op de aangemeerde schepen ter hoogte van de Vlaamse visveiling en anderzijds ook voor grote hinder voor de visveiling en de visserijcluster. Volgens het voorontwerp zal bij de uitwerkingsfase verder nautisch onderzoek gevoerd worden. De Raad meent dat het noodzakelijk is om de volledige cluster te betrekken bij elke stap tijdens de verdere uitvoering van het project.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase. De cluster zal betrokken worden.
SALV	16.3	Een aantal randvoorwaarden zijn essentieel bij de verdere uitwerking van het project. Volgens de raad moet de bouw van de nieuwe zeesluis gecombineerd worden met een aantal technische maatregelen. De raad vraagt meer bepaald: 1) de vaargeul van de grote schepen zo ver mogelijk van de kades te houden en golfslag beperkende maatregelen te nemen. Reders moeten ook onderhoudswerkzaamheden aan hun vaartuig kunnen uitvoeren. Hiervoor moeten zij langere tijd (ook onbemand en met stilliggende motor) zonder noemenswaardige hinder aan de kade kunnen liggen; 2) de snelheid van doorvaart en de manoeuvres te beperken ter hoogte van de site van de visveiling, zowel van de vaartuigen zelf alsook van de sleepboten; 3) het waterpeil te behouden op het huidige niveau van TAW. Hierdoor wordt vermeden dat de manier van laden en lossen drastisch moet worden aangepast; 4) het draaien en het werken van de sluisen tijdens en na de werkzaamheden efficiënt te laten gebeuren zodat de wachttijden voor de vaartuigen beperkt wordt; 5) de toegankelijkheid van de cluster tijdens en na de werken te blijven verzekeren, zowel over land als over zee. Hierbij moet ook de nodige aandacht gaan naar het personeel dat de mogelijkheid moet blijven hebben om zich voor won-werkverkeer te verplaatsen met de trein of tram; 6) het huidige droogdok voor reinigings- en herstellingswerken aan de vaartuigen te behouden. Het gaat daarbij volgens de raad om een belangrijk element in het goed functioneren van de volledige visserijcluster;	De impact op de visserijcluster wordt in detail verder onderzocht in de uitwerkingsfase. De cluster zal hierbij betrokken worden.
SALV	16.4	Volgens de Raad is het ook cruciaal dat er tijdens de werkzaamheden voor een goede ontsluiting een alternatieve route van en naar de cluster mogelijk is. Een cruciaal element daarbij is volgens de SALV het gebruik van de brug gelegen tussen het bedrijf Tropicana Europe en de ICO12 parking aan de overkant van het verbindingdok.	In de uitwerkingsfase zal de fasering van de werken bekeken worden, o.a. in functie van de hinder.
SALV	16.5	Gegeven de klimaatprognoses wijzend op het frequenter voorkomen van droge zomers en met het oog op het vermijden van een nefaste invloed van wijzigingen in de waterhuishouding op omliggende landbouwactiviteiten (onder andere verziltingseffecten die vooral tijdens die droge periodes dreigen op te spelen), vraagt de SALV een nauwgezet peilbeheer en drainage tijdens de uitwerkings- en uitvoeringsfase alsook een continue monitoring van het grond- en oppervlaktewaterpeil daarna. De strategische milieubeoordeling (en in navolging daarvan de synthesenota) kenschetst de impact van een wijzigende waterhuishouding op landbouw als verwaarloosbaar. Wel wordt er in deze milieubeoordeling erkend dat zoutinvasie toeneemt tijdens periodes van droogte. Gezien de toenemende kans op droge zomers in Vlaanderen als gevolg van de klimaatverandering rijst er bij de SALV bezorgdheid over een verhoogde impact van verzilting in de nabijheid van de nieuw aan te leggen sluis tijdens droge zomers.	In het projectbesluit wordt voorzien in monitoringmaatregelen. Het verder onderzoek in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase zal duidelijk maken welke monitoringmaatregelen dienen te worden opgenomen in het projectbesluit.
SALV	16.6	Verschaf doorheen de looptijd van een complex project zo snel als mogelijk rechtszekerheid aan gezinnen, bedrijven, lokale overheden en het middenveld die in hun activiteiten getroffen zullen worden. Er wordt namelijk geen duidelijkheid verleend over de te onteigenen gronde.	Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over mogelijke onteigening. Een sociaal begeleidingsplan wordt voorzien.
SALV	16.7	De lokale leefgemeenschap blijft in het ongewisse wat betreft de specifieke oplossingen of milderende maatregelen voor het optimaal garanderen van de leefbaarheid tijdens en na de geplande werkzaamheden.	Het aspect van de leefbaarheid zal verder in detail onderzocht worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Vlaamse Havencommissie, namens de SERV	18.1	De Vlaamse Havencommissie staat achter de keuze voor het alternatief "Visartsluis huidige locatie, met NX in tunnel", maar vindt wel dat de hierboven opgesomde kernelementen qua formulering erg dwingend overkomen. De VHC pleit ervoor om in het voorkeursbesluit de nadruk te leggen op de genomen beslissing zelf (het gekozen alternatief). In de projectfase is er dan voldoende ruimte om het project verder te optimaliseren.	Het project kan zeker nog geoptimaliseerd worden in de uitwerkingsfase.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
Vlaamse Havencommissie, namens de SERV	18.2	Uit de nautische screening blijkt dat de nautische toegankelijkheid verder geoptimaliseerd moet worden. De Vlaamse Havencommissie vraagt met aandring om daar voldoende aandacht aan te besteden, zodat de achterhaven over een volwaardige bijkomende toegang beschikt. De hoge windgevoeligheid van de autoschepen, die van de nieuwe sluis gebruik zullen maken, maakt de nautische optimalisatie des te belangrijker.	Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.
Vlaamse Havencommissie, namens de SERV	18.3	De Vlaamse Havencommissie vraagt om actief mee te zoeken naar oplossingen of alternatieve locaties voor getroffen bedrijven.	Een begeleidingsplan wordt opgemaakt.
Vlaamse Havencommissie, namens de SERV	18.4	De Vlaamse Havencommissie vraagt om de bewoners, die getroffen worden door een onteigening, zo snel mogelijk in te lichten en de nodige begeleiding te voorzien bij het zoeken naar een nieuwe woonlocatie.	Er wordt naar gestreefd om zo snel mogelijk duidelijkheid te hebben over mogelijke onteigening. Een sociaal begeleidingsplan wordt voorzien.
Vlaamse Havencommissie, namens de SERV	18.5	Uitgaande van de revitaliseringsstudie moeten maatregelen genomen worden voor het behoud en de verbetering van de leefbaarheid van de omgeving.	Een gebiedscoördinator zal de verschillende projecten coördineren.
Vlaamse Havencommissie, namens de SERV	18.6	De Vlaamse Havencommissie vraagt om te onderzoeken hoe het traject van de tunnel, waarin de NX wordt aangelegd, verder kan geoptimaliseerd worden. Ondertunneling ter hoogte van de Vandammesluis is noodzakelijk, teneinde het traject en de doorstroming te optimaliseren.	Dit is opgenomen in de projectdefinitie: "De Vlaamse regering onderkent deze bezorgdheid en gaat akkoord met de opstart van een planproces voor de connectie van de NX en de N350, los van onderhavig complex project."
MINA-raad	12.1	De MINA-raad besliste om geen advies uit te brengen.	Waarvan akte.
SARO	20.1	Trechtering: Het voorliggend voorkeursbesluit opteert voor het voorkeursalternatief 'Visart' als beste oplossing. De raad vraagt verder te verduidelijken hoe de onderzoeksresultaten uiteindelijk tot deze keuze hebben geleid. De motivering voor het voorkeursalternatief, zoals geformuleerd in het voorontwerp voorkeursbesluit, is erg beknopt; zeker in verhouding tot de complexiteit van het project. Zoals de raad kan opmaken uit de beperkte motivatie gebeurde de selectie van dit alternatief veeleer vanuit de eliminatie (wegschrijven) van de overige alternatieven en wordt onvoldoende aangetoond dat de keuze voor 'Visart' logisch voortvloeit uit (een afweging van) de onderzoeksresultaten voor de verschillende varianten. Zo stelt de raad bijvoorbeeld vast dat 'Visart' op nautisch vlak het slechtst scoort van alle alternatieven en dat dit alternatief heel wat vragen oproept inzake leefbaarheid, o.a. ten gevolge van de barrièrewerking tussen de wijken Stationswijk en Dorp (zie verder deel IV). Daarnaast stelt de raad vast dat het voorkeursbesluit op selectieve wijze verwijst naar de onderzoeksresultaten van de diverse studies. Voor het alternatief Verbindingsdok wordt bijvoorbeeld opgemerkt: 'Tegelijk is dit alternatief het duurste van alle alternatieven en impliceert dit een zeer lange bouwfase.' ⁶ Dit klopt, maar de raad verwijst naar de volledige conclusie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het Verbindingsdok komt immers als tweede beste alternatief uit deze studie naar voor, na het alternatief Vandamme West. De studie verduidelijkt: 'Investeringskosten, die zijn het kleinst voor PVD west, maar wel het hoogst voor Verbindingsdok NX tunnel. (...) De locatie-alternatieven Verbindingsdok hebben dan wel de hoogste investeringskosten, maar ook de hoogste reistijdwinsten, de geplande stremmingen zijn voor het alternatief Verbindingsdok lager dan de overige alternatieven, de doorvaarttijd voor schepen is het kortst ten opzichte van de huidige vaarroute via de PVD west, de kosten om de PVD sluis te vernieuwen vervallen in 2049-2050, de kosten om het Tweelingenkanaal te renoveren vervallen; en grootste werkgelegenheidsbaten, dit effect is immers gebaseerd op de gedane investeringskosten.'	De keuze van het voorkeursalternatief is een keuze van de Vlaamse Regering. De motivatie waarop de Vlaamse Regering zich gebaseerd heeft is opgenomen in het voorkeursbesluit en werd op basis van deze adviesronde verder aangepast.
SARO	20.2	De revitaliseringsstudie formuleert diverse ruimtelijke uitdagingen, zoals het wegwerken van barrières en versnippering en de nood aan een kwalitatieve publieke ruimte. De raad vraagt deze maximaal mee te nemen in het kader van voorliggend complex project. De raad verwijst in dit verband ook naar één van de randvoorwaarden voor het complex project, zoals opgenomen in de startbeslissing: 'de lokale relaties (i.e. de verbinding tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal faciliteren'.	Een gebiedscoördinator zal de verschillende projecten coördineren.
SARO	20.3	Desalniettemin is het voor SARO onduidelijk of er een voldoende maatschappelijk draagvlak bestaat voor het voorkeursalternatief 'Visart'. Dit blijkt alvast niet eenduidig uit de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en overleg. De raad verwijst tevens naar het verslag met de resultaten van de consultatie van het actorenoverleg en de bewoners, opgemaakt naar aanleiding van de publicatie van de ontwerprapporten. Voor het alternatief 'Visart huidige locatie met Nx in tunnel' worden slechts enkele pluspunten aangehaald en verder tal van negatieve punten en bezorgdheden, zowel inzake leefbaarheid, mobiliteit, horeca/toerisme/recreatie als economie.	De keuze van het voorkeursalternatief is een keuze van de Vlaamse Regering. Het verslag met de resultaten van de consultatie van de actoren werd aan de Vlaamse regering bezorgd. De motivatie waarop de Vlaamse Regering zich gebaseerd heeft is opgenomen in het voorkeursbesluit.

Indiener	Nr.	Inhoud	Reactie
SARO	20.4	<p>SARO stelt vast dat, ondanks de sterke aanbeveling hiertoe, geen verder onderzoek gebeurde om deze leemte (<i>Voor het oosten van het studiegebied werden nog geen grondwatermodelleringen uitgevoerd waarbij de effecten van een open getijdenhaven (alternatief Verbindingsdok) en aanpassen aan het Tweelingenkanaal worden gesimuleerd. De effecten in het oosten werden louter ingeschat op basis van expert judgement en dienen met de nodige omzichtigheid behandeld te worden. Een grondwatermodellering is ten zeerste aangewezen om onderbouwde besluiten te kunnen nemen</i>) in de kennis op te vullen. Daarentegen opteert het voorontwerp voorkeursbesluit er voor om het alternatief Verbindingsdok – omwille van deze leemte in de kennis - volledig uit te sluiten: ‘Voor het alternatief Verbindingsdok hebben we te maken met een leemte in de kennis met betrekking tot de omvang van mogelijke verzoeting en verdroging ter hoogte van het SBZ-H de Kleiputten van Heist. Gezien deze leemte kan niet uitgesloten worden dat er een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van het SBZ-H en het VEN kan optreden. Indien op termijn zou blijken dat er een significante impact is op dit SBZ-H mag niet voor dit alternatief worden gekozen omdat er andere redelijke alternatieven zijn die geen significante impact hebben op een SBZ.’ De raad erkent dat dit ingegeven is vanuit een bezorgdheid om artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud correct toe te passen, maar dringt desalniettemin aan op verder onderzoek naar de omvang van mogelijke verzoeting en verdroging ter hoogte van het SBZ-H de Kleiputten van Heist. Dit is noodzakelijk in functie van een volwaardige alternatievenafweging.</p>	<p>De keuze van het voorkeursalternatief is een keuze van de Vlaamse Regering. De toepassing van artikel 36ter van het decreet Natuurbehoud is een belangrijk gegeven daarin. Er werd daarom ook een specifiek advies over de problematiek gevraagd aan het INBO. De bevoegde instantie voor de passende beoordeling, ANB, heeft deze goedgekeurd. Uit de motivatie waarop de Vlaamse Regering zich gebaseerd heeft blijkt ook duidelijk dat er meerdere elementen zijn die er toe geleid hebben dat het alternatief Verbindingsdok niet gekozen werd.</p>
SARO	20.5	<p>Voorliggend complex project heeft tot doel de nautische toegankelijkheid van de achterhaven van Zeebrugge te verbeteren. De nautische haalbaarheid van de alternatieven, in het bijzonder het voorkeursalternatief, vormt aldus een belangrijk inhoudelijk aandachtspunt. De raad stelt evenwel vast dat ‘Visart’ op nautisch vlak het slechtst scoort</p>	<p>Een verdere optimalisatie van het nautisch luik en de bepaling van de (randvoorwaarden) voor de toegankelijkheid zal verder uitgewerkt worden in de onderzoekstrajecten van de uitwerkingsfase.</p>
SARO	20.6	<p>De raad meent dat het gekozen voorkeursalternatief de ruimtelijke versnippering tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp verder bestendigt en aldus een belangrijke impact heeft op de leefbaarheid</p>	<p>Dit is correct. Het is de bedoeling via de gebiedscoördinator de acties uit de revitaliseringsstudie zo snel als mogelijk op te starten.</p>