

# **OVERWEGINGSDOCUMENT**

BIJ DE RAADPLEGING VAN DE  
ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA

VAN HET COMPLEX PROJECT  
VERBETERING VAN DE NAUTISCHE  
TOEGANKELIJKHEID TOT DE  
(ACHTER)HAVEN VAN ZEEBRUGGE

# 1 INLEIDING

In uitvoering van het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Gewest een alternatievenonderzoeksnota opgemaakt voor het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'. Dit document werd gefinaliseerd na een laatste bespreking op de stuurgroep van 28 september 2016. Zoals opgenomen in het decreet moet de alternatievenonderzoeksnota een raadpleging doorlopen. Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het document die daaruit desgevallend voortvloeien.

## 2 RAADPLEGING

### 2.1 VERLOOP

De alternatievenonderzoeksnota doorliep van 5 oktober 2016 tot en met 5 november 2016 een raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking van de raadpleging via publicatie in Het Laatste Nieuws – Oostkust van 3 oktober 2016;
- Bekendmaking van de raadpleging via aanplakking bij de stad Brugge en de gemeente Knokke-Heist;
- Bekendmaking van de onderzoeksnota op volgende websites:
  - [www.nieuwesluiszeebrugge.be](http://www.nieuwesluiszeebrugge.be)
  - [www.brugge.be](http://www.brugge.be)
  - [www.knokke-heist.be](http://www.knokke-heist.be)
  - [www.complexeprojecten.be](http://www.complexeprojecten.be)
  - [www.lne.be](http://www.lne.be)

De alternatievenonderzoeksnota werd van 3 oktober 2016 tot en met 18 november 2016 voor advies voorgelegd aan de in tabel 1 opgenomen adviesinstanties.

### 2.2 INFORMATIEVERGADERINGEN

Er werd een publieke infomarkt gehouden.

Deze infomarkt ging door op maandag 24 oktober 2017, hierbij werd de inhoud en het doel van de alternatievenonderzoeksnota toegelicht.

### 2.3 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

De ontvangen inspraakreacties en adviezen worden hierna opgelijst.

Een aantal adviezen en inspraakreacties werden laattijdig ontvangen maar werden verder meegenomen in de bespreking.

### 2.3.1 Adviezen

Overzicht van de aangeschreven adviesinstanties:

Tabel 1: Overzicht adviesinstanties

AANGESCHREVEN ADVIESINSTANTIE	ADVIES ONTVANGEN
Departement Ruimte Vlaanderen	X
Departement Leefmilieu, Natuur en Energie	X
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	X
Departement Economie, Wetenschap en Innovatie	X
Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	X
Departement Landbouw en Visserij	X
Departement Financiën en Begroting	
Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed	X
Strategische Adviesraad MiNaraad	
MORA – Mobiliteitsraad van Vlaanderen	X
SERV – Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	X
Strategische Adviesraad Landbouw en Visserij	X
College van burgemeester en schepenen van Brugge	X
College van burgemeester en schepenen van Knokke-Heist	X
Provinciebestuur West-Vlaanderen	X
Fluxys	X
Elia	X
Eandis	
NMBS	X
Infrabel	X
Aquafin	X
MBZ	X
Oostkustpolder	X
Nieuwe Polder van Blankenberge	X
Ministerie van Defensie	X

Van 2 entiteiten werd een afzonderlijk advies ontvangen (niet gevat in het gecoördineerd advies van het betreffend departement):

- ALBON, afdeling Land en Bodembescherming Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen (beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie);
- Waterwegen en Zeekanaal nv (beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken).

### 2.3.2 Inspraakreacties

Naast de bovenvermelde adviezen werden in het kader van de raadpleging in totaal 10 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- bedrijven: 2;
- openbare diensten: 2;
- particulieren: 3;
- belangenverenigingen: 3.

Deze inspraakreacties werden ontvangen via de projectwebsite, per e-mail of per brief.

Tabel 2: Overzicht ontvangen inspraakreacties

NAAM	TYPE
nv C.RO Ports Zeebrugge	bedrijf
Visserijcluster – Vlaamse Visveiling nv, European Food Centre nv, Rederscentrale en Toeleveringsbedrijven	bedrijf
Gecoro Stad Brugge	openbare dienst
OLV Ter Duinen	openbare dienst
dhr. Johan Michels	particulier
dhr. Rik Deketelaere	particulier
dhr. Claude Buidin	particulier
Havencel West-Vlaanderen	belangenvereniging
Associatie van Kustloodsen	belangenvereniging
Groen vzw	belangenvereniging

## 2.4 AARD VAN EN OMGAAN MET INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze opgesplitst in verschillende categorieën.

### 2.4.1 Algemeen

Het betreft zeer algemene reacties en/of adviezen op bepaalde formuleringen uit de alternatievenonderzoeksnota die verduidelijking behoeven. Waar nodig werd de formulering aangepast.

### 2.4.2 Locatie alternatieven

De aard van de reacties en/of adviezen m.b.t. de alternatieven was verschillend.

#### 2.4.2.1 Afmetingen van de sluis

Een aantal reacties en/of adviezen gaat dieper in op de evoluties in scheepvaart de afgelopen jaren en de impact hiervan op de sluisafmetingen. De afmetingen van de sluis worden geactualiseerd en aangepast om een duurzame oplossing te bieden naar de toekomst toe.

#### 2.4.2.2 Redelijkheid van de alternatieven

Een aantal reacties en/of adviezen handelde over het al dan niet redelijk zijn van bepaalde alternatieven. Dit heeft er toe geleid dat er één bijkomend redelijk alternatief benoemd wordt, m.n. het alternatief Vandamme west. Dit zal dus meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoekstraject.

Twee ingesproken alternatieven die finaal als niet redelijk werden benoemd, worden gemotiveerd.

#### 2.4.2.3 Haalbaarheid en effecten van de alternatieven

Een aantal reacties en/of adviezen geven al invulling aan de haalbaarheid en de mogelijke effecten van bepaalde alternatieven; Dit zijn aspecten die meegenomen worden in het geïntegreerd onderzoekstraject. Een objectieve beoordeling kan pas na dit onderzoekstraject gebeuren op basis van de objectieve resultaten ervan.

### 2.4.3 Milieubeoordeling

Een aantal reacties en/of adviezen geven opmerkingen over het toetsingskader en benoemen effecten die de verschillende alternatieven (mogelijks) zullen genereren. Voor zover dit

opmerkingen zijn die op strategisch niveau onderscheidend zijn wordt het toetsingskader in die zin aangepast. De beoordeling van de effecten zal gebeuren in de milieubeoordeling.

#### **2.4.4 MKBA**

M.b.t. de MKBA werden een beperkt aantal adviezen ontvangen, deze gaan vooral over de methodologie en detailgraad. De aanpak van de MKBA wordt in die zin aangepakt.

#### **2.4.5 Nautisch onderzoek**

Met het aanpassen van de sluisafmetingen (zie hoger) dienen de verschillende alternatieven nautisch te worden onderzocht. Aldus wordt er een nautisch onderzoek toegevoegd aan het onderzoekstraject.

#### **2.4.6 Participatie**

Een aantal reacties en/of adviezen handelen over het participatietraject. Meer bepaald wordt verwezen naar de reeds ondernomen acties (workshop, infomoment, website, ...) die positief onthaald worden. Verder wordt ook gevraagd om deze manier van werken in het verder vervolg van het traject aan te houden.

#### **2.4.7 Projectniveau**

Een aantal reacties en/of adviezen bespreken aspecten op projectniveau. Deze reacties en/of adviezen worden bijgehouden en zullen hernomen worden als het respectievelijk alternatief waarop deze betrekking hebben finaal het voorkeursalternatief wordt.

#### **2.4.8 Tekstueel**

Een aantal reacties en/of adviezen suggereren tekstuele aanpassingen. Voor zover deze op het strategisch niveau relevant zijn worden deze meegenomen. Als dit voorstellen op projectniveau betreft worden deze niet meegenomen in de huidige fase (zie 2.4.7).

#### **2.4.9 Overzicht**

Een overzicht van de inspraakreacties en adviezen is terug te vinden in de tabel in bijlage.

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
1	AVK	AVK verwijst naar basisonderzoek voor Visart en Carcoke dat achterhaald is (2002). Zij geven ook aan dat in beide studies uit het verleden Visart en Carcoke niet de meest ideale waren. AVK heeft vragen bij Visart en Carcoke over de nautische haalbaarheid	Er zal een nieuw nautisch onderzoek + bijkomende simulaties uitgevoerd worden om toegankelijkheid van alle alternatieven in kaart te brengen gebeuren, vnl. voor het verbindingdoks. Om de operationele randvoorwaarden voor de scheepvaart op hoofdlijnen in kaart te brengen (aantal sleepboten, waar welke sleepboten - vooraan - achteraan ...).	nautische aspecten	x			x
1	AVK	Voorkeur voor het alternatief ten oosten van de Vandammesluis.	Geen verwerking noodzakelijk	alternatieven	-			
1	AVK	AVK geeft aan dat er <b>achterhaalde criteria</b> (zowel breedte als lengte) worden gehanteerd ten aanzien van de afmetingen van de sluis en het "maatgevend schip" (200 x 32,26 x 11) waarmee gewerkt is. Het "maatgevend schip" beantwoordt niet meer aan de hedendaagse normen, oa in relatie tot verbreding opening Panamakanaal. Vandaag reeds autoschepen van 200 x 38 x 10. Conflict met een kolkbreedte van 45 m. Voorziene kolk lengte (310 m) in conflict met huidige autoschepen (200 m) en het feit dat er nu twee autoschepen in kunnen. Ook al lengtes van 265 m, Yamal (48 m breed). Zeker conflict indien Vandamme tijdelijk buiten werking zal zijn.	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265m x 40m ; sluis: 55m x 42,7m.	nautische aspecten	x			
1	AVK	Aantloopteugels (voor- en achter de sluis) zijn ook van groot belang. Hier is het alternatief Vandammesluis de beste optie.		alternatieven	-			x
1	AVK	Misnoegd omdat zij niet gehoord zijn.	overleg wordt ingepland	participatie	-			
2	ALBON	Vraag om opportuniteiten voor het winnen van waardevolle delfstoffen zo vroeg als technisch mogelijk te bestuderen via een <b>delfstoffentoets</b> . Vraag om delfstoffentoets op hoofdlijnen uit te voeren ivk onderzoeksfase.	dit zal bekeken worden op projectniveau, niet op strategisch niveau	milieudisciplines	-			projectniveau
2	ALBON	Vraag om het grondverzet in de ongeroerde grondlagen te begroten, in het bijzonder de geologische lagen met hoofdwaardige aanwendingsmogelijkheden ivk delfstoffenbevoorrading.	dit zal bekeken worden op projectniveau, niet op strategisch niveau	milieudisciplines	-			projectniveau
3	ELIA	geen bezwaren		-	-			
3	ELIA	er dient rekening gehouden te worden met de ligging van de hoogspanningskabels, zie plannen in bijlage	aandachtspunt wordt toegevoegd in de milieubeoordeling	milieudisciplines	x	x		projectniveau
4	AQUAFIN	aanlevering plannen gravitaire riolering en gemaal	aandachtspunt wordt toegevoegd in de milieubeoordeling	milieudisciplines	x			projectniveau
5	DE LIJN	verwijzing naar de randvoorwaarden: tramexploitatie mag nergens worden onderbroken of sterk gehinderd, zowel tijdens aanleg als exploitatiefase	wordt meegenomen in de milieubeoordeling en MKBA	milieudisciplines	x	x	x	
5	DE LIJN	tijdelijke verkeersafwisseling moet volgens de Lijn toch worden meegenomen, zowel in MER als MKBA	dit wordt enkel voor de tram meegenomen (omdat hier tijdelijke infrastructuur zal nodig zijn)	milieudisciplines&MKBA	x	x	x	
5	DE LIJN	continuïteit van tramverkeer tijdens de aanlegfase moet gegarandeerd blijven, vnl. Een probleem bij Visart Oost	wordt meegenomen in de milieubeoordeling en MKBA	milieudisciplines	x			
5	DE LIJN	Alternatief Vandammesluis- oost :er is wel degelijk een functionele wijziging van de verkeersafwikkeling van het tramverkeer, en niet alleen een uitbreiding van het bestaande systeem. De actuele verkeersafwikkeling van het tramverkeer, en ook het wegeverkeer, is een cirkel-beweging waarbij het verkeer steeds over één van de bruggen de sluis kan kruisen. Wanneer een 2de sluis parallel aan de Vandamme-sluis wordt geplaatst dient een 8-circulatie over de 2 sluisen gerealiseerd kan worden. Gezien de 2 sluisen onafhankelijk van elkaar werken, is een verloop tussen zee- en landwaartse bruggen van de 2 sluisen noodzakelijk.	werd aangevuld	milieudisciplines&alternatieven	x	x	x	
5	DE LIJN	Alternatief Verbindingsdoks : er mag geen impact zijn op de trajectlengte en wijze van exploitatie van het openbaarvervoer (i/hb Kustram). Voor een sluis die zich landinwaarts bevindt ten opzichte van de N34, werd geoordeeld en beslist dat een dergelijke inplanting alleen mogelijk is met de realisatie van tramtunnel om de open vaargeul te kruisen. Dit is een heel belangrijk item in het onderzoek van het alternatief.	mee te nemen in technische randvoorwaarden	milieudisciplines&alternatieven	x	x	x	
5	DE LIJN	tekstuele opm op p57 van de AON: 4 tramhaltes ipv 3 tramhaltes in het onderzoeksgebied	werd aangepast	tekstueel	x			
5	DE LIJN	9. MKBA: er is nergens sprake over de kosten/effecten die gegenereerd worden bij bv de openbaarvervoerorganisator, in deze De Lijn en dan in het bijzonder de kost voor de tramexploitatie, die afhankelijk van het alternatief en meer of minder belangrijk zijn.	Telefonische verduidelijking van De Lijn: exploitatie-effect van de tram daarmee doet De Lijn op het feit dat de tram 6,5km zal moeten omrijden (men ging ervan uit dat dit het geval is in het Carcoke alternatief, maar dat is niet zo want de tram gaat in beide varianten onder het doorvaarkanaal). De Lijn voorziet in de huidige dienstverlening elke 10min een tram vanuit Knokke naar Adinkerke en omgekeerd. Daarom is De Lijn van mening dat om eenzelfde service te bieden, er 1 tram en 1 chauffeur extra moet worden ingezet om dezelfde dienstverlening te kunnen garanderen.	MKBA	-		x	
5	DE LIJN	Aspecten voor het verder procesverloop : De Lijn is van mening dat "milderende maatregelen en compensaties" mede een bepalende factor kunnen zijn bij het maken van de keuze v/h alternatief, en zijn van oordeel dat deze ook in deze fase dienen bestudeerd te worden.	Milderende maatregelen en compensaties die een bepalende factor kunnen zijn bij het maken van de keuze van het alternatief, zullen op hoofdlijnen beoordeeld worden.	milieudisciplines	x			
6	SARO	positief dat er een breed gamma aan alternatieven zal worden onderzocht		-	-			
6	SARO	positief dat er een uitgebreide milieubeoordeling wordt voorzien. De raad vraagt specifiek aandacht te geven voor de mogelijke negatieve effecten van een gewijzigde waterhuishouding (o.a. verziltingseffecten) op de omliggende landbouwexploitaties.	Impact van een mogelijk gewijzigde waterhuishouding (o.a. verzilting) op de landbouw zal nagegaan worden	milieudisciplines	x	x		
6	SARO	9. p86: "De MKBA moet de beleidsmakers in staat stellen om de strategisch meest gewenste locatie te identificeren." SARO kan dit niet ondersteunen. Volgens artikel 9 van het decreet complexe projecten "het geïntegreerde effectenonderzoek moet ten minste bestaan uit het ruimtelijke en het milieugerelateerde effectenonderzoek op strategisch niveau. Daarnaast zullen vaak ook andere onderzoeken aan de orde zijn zoals een maatschappelijke kosten-baten analyse, een mobiliteitsonderzoek." Het uitvoeren van een volwaardig geïntegreerd effectenonderzoek is aldus van cruciaal belang aangezien dit de basis vormt voor het nemen van een voorontwerp van voorkeursbesluit. het is belangrijk om alle effecten geïntegreerd te onderzoeken en niet enkel focus te leggen op MKBA. in die zin heeft SORA ook vragen bij §9.3 op p86.	werd aangepast	MKBA	x			
6	SARO	positief over breed actorenoverleg: Dit kan uitgebreid worden met een vertegenwoordiging uit de landbouwsector (gezien de potentiële impact op naburige landbouwexploitaties).	De strategische adviesraden zullen in de toekomst via hun secretaris uitgenodigd worden op het actorenoverleg	participatie	-			
6	SARO	SARO dient (zoals voorzien in decreet complexe projecten) op het einde van de strategische fase, ivf het te nemen voorkeursbesluit, betrokken te worden	De strategische adviesraden zullen in de toekomst via hun secretaris uitgenodigd worden op het actorenoverleg	participatie	-			
7	ANB	geen opmerkingen		-	-			
8	Nieuwe Polder Blankenberge	het Polderbestuur is van mening dat een nieuwe sluis ter hoogte van de Carcookesite het beste alternatief is in het kader van de afwatering van de polder. Het polderbestuur wijst er ook op dat ook bij een keuze voor één van de andere alternatieven het probleem van de afwatering ter hoogte van de Visartsluis dient aangepakt te worden.	wordt meegenomen in de milieubeoordeling	milieudisciplines	x	x		x
9	Havencel West-Vlaanderen	Bij alternatief Carcookesite wordt door de Havencel vraagtekens gesteld mbt de haalbaarheid: het omleiden van de NX bovengronds lijkt niet haalbaar gezien het hoge verkeersvolume en het ingrijpende verlies aan havenareaal in de achterhavenezone.	de haalbaarheid van Nx bovengronds zal bekeken worden in de milieubeoordeling en MKBA	alternatieven		x	x	

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces projectniveau
9	Havencel West-Vlaanderen	bij de opsomming van mogelijke knelpunten ivm verlies terminaloppervlakte of aanmeer mogelijkheden. De Havencel wil benadrukken dat het verlies van oppervlakte, zelf op beperkte schaal, kan resulteren in de onmogelijkheid voor bedrijven om hun activiteit verder te zetten. Het verlies van aanmeer mogelijkheden of terminaloppervlakte moet dan ook steeds geanalyseerd worden in het licht van de concrete en reële impact op de betreffende bedrijven;	dit zal algemeen bekeken worden. De analyse per bedrijf dient op projectniveau gemaakt te worden	milieudisciplines	-	x	x	
9	Havencel West-Vlaanderen	MKBA: het 5e direct effect (effect op het havenareaal) is momenteel nog niet uitgewerkt en krijgt niet de noodzakelijke aandacht. Het strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge stelt dat de 2 doelstellingen 'het verbeteren en blijven garanderen van de nautische toegankelijkheid' en 'het aanwenden van terreinen in het noordwestelijke deel van de achterhaven' aan elkaar gekoppelde aspecten zijn. Beide doelstellingen dienen volwaardig opgenomen te worden in de scope van het onderzoek.	Enkel de terreinen die rechtstreeks geïmpacteerd zijn door het projectalternatief worden in de MKBA meegenomen. Welke industrie zich op de herontwikkelde site zal vestigen behoort niet tot de scope van het project. in de MKBA wordt volgende meegenomen: 1) direct effect op de haveninkomsten (concessiegeld); 2) effect op de projectkosten: i.e. aantal m² dat af/toeneemt of aantal m nuttige kaaimuur dat toe/afneemt. reflectie in de de ontegeningskosten	MKBA	x		x	
9	Havencel West-Vlaanderen	§4.1 (p23): 'de reconversie van de achterhaven is een aandachtspunt', en geen hoofddoelstelling. De procesnota (§1.6) geeft echter aan dat er zal bekeken worden of het project kan of moet sporen met andere ingrepen die de bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van het havengebied. De Havencel vindt het dan ook logisch dat deze vraag een volwaardig onderdeel van het onderzoek vormt	In de startbeslissing van de Vlaamse Regering werd vastgelegd dat dit een opportuniteit is (en geen hoofddoelstelling). Dit werd zo behouden in de AON.	algemeen	-			
9	Havencel West-Vlaanderen	MKBA: het directe effect op het aantrekken van nieuwe investeringen in de Zeebrugse achterhaven is niet meegenomen. De havencel gaat niet akkoord dat het aspect 'invulling nieuw havengebied (indien alternatief Carcokeste) niet meegenomen wordt in het MKBA. De Havencel volgt wel dat indirecte investeringen in het buitenland niet meegenomen worden in de studie.	Enkel de terreinen die rechtstreeks geïmpacteerd zijn door het projectalternatief worden in de MKBA meegenomen. Welke industrie zich op de herontwikkelde site zal vestigen behoort niet tot de scope van het project. in de MKBA wordt volgende meegenomen: 1) direct effect op de haveninkomsten (concessiegeld); 2) effect op de projectkosten: i.e. aantal m² dat af/toeneemt of aantal m nuttige kaaimuur dat toe/afneemt. reflectie in de de ontegeningskosten	MKBA	x			
9	Havencel West-Vlaanderen	projectkenmerken: de definities vn maatgevende en uitzonderlijke schepen die in de nota gehanteerd worden stemmen niet meer overeen met de huidige realiteit. Sluis met een breedte van 45 m is erg krap.	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	nautische aspecten	x			
9	Havencel West-Vlaanderen	De studie dient rekening te houden met het belang van de nautische toegankelijkheid voor post-panamax schepen. Er wordt aangedrongen om de voorgestelde uitgangspunten te toetsen aan de meest recente gegevens.	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	nautische aspecten	x			
9	Havencel West-Vlaanderen	Het is noodzakelijk dat de 2e sluis eveneens bruikbaar is voor de grootste schepen die in de haven aanlopen. De dimensies van de nieuwe zeesluis dienen dan ook zoveel als mogelijk te anticiperen op de toekomstige ontwikkelingen van de scheepvaart en van de achterhaven	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	nautische aspecten	x			
9	Havencel West-Vlaanderen	De Havencel wil het belang benadrukken van een langetermijnvisie bij het inplannen van een nieuwe zeesluis. Tijdens de verschillende onderzoeksfases moet het uiteindelijke doel van de 2e sluis, het versterken van de economische activiteit in de Zeebrugse achterhaven, steeds primeren.		algemeen	-			
10	MOW Beleid Mobiliteit	• Pg 14, 3.1: de beschrijving van de lijninfrastructuur gebeurt m.l. zeer beperkt, zeker ivm de beschrijving van de andere lijninfrastructuren.		tekstueel	-			projectniveau
10	MOW Beleid Mobiliteit	• 3.2: ik vind de studie rond de inrichting van de Oudemaarspolder niet terug. Het kan zijn dat dit ergens anders in de planningscontext thuis hoort.	de studie rond de inrichting van de Oudemaarspolder werd toegevoegd	tekstueel	x			
10	MOW Beleid Mobiliteit	• Pg 56, 8.4.5: de beschrijving van het netwerk 'zachte weggebruikers' is nog altijd niet goed. Bij wijze van voorbeelden - waarom is er sprake van 25 km fietsnelweg al gerealiseerd - masterplan fiets: waarom enkel project palingpot cruciaal? D'er is echt wel veel meer belangrijk voor de fietser dan dat en in relatie tot het onderzoeksvenster van SHIP zeker andere dingen. - de beschrijving bij mesoniveau is wel ongeveer correct. Maar wat met de stelling rond de fiets als modi om de tewerkstellingspool te bereiken. Met andere woorden in het kader van duurzame mobiliteit moet het gebruik van de fiets gestimuleerd worden als verplaatsingsmiddel en dit kan pas door goede voorzieningen te voorzien. Die reden staat niet opgenomen. - net in dit netwerk is ook die relatie tot naburige kernen, polderdorpen zo belangrijk	de beschrijving werd aangevuld	tekstueel	x			
10	MOW Beleid Mobiliteit	• Pg 57, 8.4.5: netwerk gemotoriseerd verkeer: De E403 stopt aan kruispunt Chartreuse vanaf daar heeft de gewestweg als nummer N31. Een vermelding 'E403 / N31' is dus niet nodig. De omschrijving van de toevoeveweg kan beter zijn: '... enerzijds de N31 tussen complex Chartreuse (E40 x E403) en Zeebrugge en anderzijds de N350 die vandaag nog via de N49/E34 en N376 bereikt wordt.' het is onduidelijk waarom de N376 hier vermeld wordt als toevoeveweg. Het dubbel toevoersysteem is wel degelijk de N31 aan de westzijde en de N350 aan de oostzijde. Misschien wordt trouwens ook al verwezen naar de A11 die eind 2017 in dienst gaat. In dat geval wordt de 'anderzijds' in de vorige zin: '... de N350 die in de toekomst via de A11 bereikt wordt'. Men blijft verwijzen naar de website van de A11 om de functie van de A11 te beschrijven in de havenstructuur. Ik verwacht een betere en grondigere tekst in deze AON-nota. De A11 verbindt in dat kader niet enkel Knokke-Heist met Blauwe Toren, maar verbindt de hoofdwegen E34/N49 met E40 & E403 en net dat aspect is belangrijk voor de haven, niet de eerder lokale verbinding tussen knokke en brugge. Bij de beschrijving op lokaal niveau: de N300 speelt geen rol in de ontsluiting van de haven: dat is de N350 (A. Ronsestraat)!	de beschrijving werd aangevuld, echter het detailniveau dat gevraagd wordt, is eerder voor projectniveau.	tekstueel	x		x	
10	MOW Beleid Mobiliteit	• 8.4.5: zoals aangegeven in eerdere opmerkingen: consequent gebruik maken van de N350 bij het benoemen van wegen, maar ze ontbreekt ook echt in de wegenstructuur	N350 werd toegevoegd aan verkeersdruktebeeld	tekstueel	x			
10	MOW Beleid Mobiliteit	• Pg 58: bij geplande project A11 ook vermeld dat hij in gebruik genomen wordt in het laatste trimester van 2017.	werd aangevuld	tekstueel	x			
10	MOW Beleid Mobiliteit	• Pg 58: In hoeverre moet 'complex Zwankendamme' vermeld worden als gepland project?	werd aangevuld	tekstueel	x			
10	MOW Beleid Mobiliteit	• Bij de beschrijving van de significantiekaders: vorige keer vroeg ik om meer onderscheid te maken tussen personenvervoer en goederenvervoer bij openbaar vervoer. Dat is nu al beter.	significatiekaders openbaar vervoer en goederenvervoer werden opgesplitst.	tekstueel	-			
11	Knokke-Heist	Mobiliteit: oplossen van het knelpunt Minervatoronde: de ontsluiting van de haven voor uitzonderlijk transport zou dan ingetraal via de A11 gebeuren en niet meer via de doortocht door Heist. (meer beschrijving zie advies) Dit aspect meenemen bij de beschrijving van de referentiesituatie en de alternatievenafweging voor de discipline mens-mobiliteit	dit werd toegevoegd bij de beschrijving van de referentiesituatie	milieudisciplines	x	x		

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
11	Knokke-Heist	Mobiliteit - kusttram: als toekomstperspectief voor het OV wordt verwezen naar het Neptunusplan, dat deel uitmaakt van de mobiliteitsvisie 2020. Voor de lijn Knokke-Westkapelle is het aangewezen om alternatieven naast elkaar af te wegen : naast het doortrekken van de kusttram, vormt een trambus op een eigen bedding een potentieel en valabel alternatief. Rekening houdend met de aanzienlijke investeringskost om in de haven de kusttram in een tunnel onder de getijdengeul te brengen (lange toegangshellingen), lijkt het aangewezen om het alternatief van een trambus mee te nemen in het onderzoek en de MKBA	mobilititeit wordt bekeken op strategisch niveau. Deze graad van detaillering wordt niet op strategisch niveau bekeken maar hoort eerder thuis op projectniveau.	milieudisciplines&MKBA	-			x
11	Knokke-Heist	Licht en geluidshinder havenactiviteiten: Bewoners in de omgeving van de haven (Heist, Ramskapelle) ervaren hinder van de havenactiviteiten (oa. Licht en geluidshinder). Bij de evaluatie van de alternatieven is het aangewezen te onderzoeken op welke wijze ze kunnen bijdragen tot het verminderen van de hinder. Het alternatief Vandammesluis-oost vergt een reorganisatie van het havengebied tussen sluis en gemeentegrens Knokke-Heist. Deze reorganisatie kan een opportuniteit vormen om de hinder naar Heist toe te beperken.	dit zal bekeken worden bij discipline mens in de milieubeoordeling	milieudisciplines	x	x		x
11	Knokke-Heist	Afwatering polder: in 2013 werden 2 noodpompen geplaatst op de middenberm tss het Leopoldkanaal en het Afleidingskanaal van de Leie. Deze pompen vervullen een belangrijke rol in het voorkomen van overstromingen in de Zwinstreek. Bij dreigende wateroverlast pompen ze tot 10.000 l water per sec van het Leopoldkanaal naar het Afleidingskanaal van de Leie. In het alternatief Vandammesluis-oost is het niet duidelijk hoe met de uitmonding van het Schipdonkanaal, het Leopoldkanaal en de noodpompen wordt omgegaan. Rekening houdend met de strategische rol om wateroverlast in de Zwinstreek te voorkomen, is het belangrijk dit element mee te nemen in de afweging en naar pompcapaciteit ook toekomstgericht rekening houdend met het effect van een stijgende zeespiegel zodat er ook getij onafhankelijk water uit de polders in zee kan geloosd worden.	de beschrijving werd toegevoegd in hoofdstuk "water".	milieudisciplines	x	x		x
11	Knokke-Heist	Verziltig : De verziltingsproblematiek dient op een volwaardige manier te worden meegenomen in het onderzoek. De ingrepen, de bouw van een nieuwe sluis en/of het onder getij brengen van een deel van de haven, zijn van die aard, dat ze een effect kunnen hebben op de grondwaterstroming en de verdeling van zout en zoetwater.	Er werd reeds aangegeven dat verziltig onderzocht zal worden.	milieudisciplines	-	x		
11	Knokke-Heist	Kustveiligheid: Het aspect kustveiligheid dient op een volwaardige manier te worden meegenomen in het onderzoek. De havens zijn zwakke schakels in kader van kustveiligheid. Er dient een grondige evaluatie te gebeuren naar maatregelen in kader van zeeuwerig.	bij de bespreking van de alternatieven werd telkens besproken dat er voldaan zal worden aan het Kustveiligheidsplan.	milieudisciplines	x			x
12	INFRABEL	Gezien de wezenlijke ruimtelijke en verkeerskundige impact dat deze werken met zich meebrengen zouden wij dan ook willen vragen om volgende uitgangspunten mee te nemen in de verdere studie en dit ook te bekijken in het aspect mobiliteit en mens (ruimtelijke ontwikkeling Zeebrugge):						
12	INFRABEL	- Streefbeeld op de overwegen voor Zeebrugge moeten opgesteld worden zodat we zoveel mogelijk nieuwe overwegen vermijden en zoveel mogelijk bestaande overwegen kunnen wegwerken. Het scheiden van verkeersstromen zal de veiligheid en doorstroming in de haven sterk verhogen.	wordt meegenomen in discipline mobiliteit	milieudisciplines	x	x		x
12	INFRABEL	• Hoe zal de spoorontsluiting van de Haven van Zeebrugge gaan gebeuren nu de havenactiviteiten zich meer naar de achterhaven lijken te verplaatsen? Als een nieuwe sluis de bereikbaarheid van de achterhaven voor zeeschepen verbetert, is de spoorlijn L202 richting "Zweede kaai" dwars doorheen een woonkern nog opportuun? Deze lijn kruist de Isabellalaan en de Kustlaan, beide wegen zijn drukke 2-vakbanen alsook de tramlijn. Onnodig te zeggen dat dit zéér gevaarlijke overwegen zijn en ook een kruising met een tramlijn is af te raden. Bovendien loopt de L202 door woongebieden met toch een relatief groot aantal overwegen. De bewoners en weggebruikers zijn bovendien niet gewoon om treinverkeer tegen te komen in 'hun wijk' wat het gevaar op een aanrijding op de overweg gevoelig verhoogt. Bovendien zijn de kosten om de L202 terug operationeel te maken geraamd op minstens € 3.000.000	wordt niet meegenomen in de MKBA. Mobiliteit wordt op strategisch niveau besproken.	milieudisciplines	-		x	
12	INFRABEL	• Bij de varianten Visartsluis zal er een zeer ingewikkeld complex moeten worden aangelegd ter hoogte van de N31.		alternatieven	-			x
12	INFRABEL	• Het station van Zeebrugge moet bereikbaar blijven tijdens de werken, de sporen kunnen niet lange tijd buiten dienst.	halte moet behouden blijven, niet het gebouw	milieudisciplines	-	x		x
13	burger	voorstel om sluisen Verbindingsdok 'lowbudget' te bouwen en een stormvloedkering te bouwen thv de huidige Vandammesluis, waarbij de bestaande deuren gebruikt worden als stormdeur.	dit werd opgenomen bij de niet-redelijke alternatieven vermits de doorvaart dan beperkt is tot de breedte van de Vandammesluis wat te weinig breed is, de doorvaart moet min. 130m zijn.	alternatieven	x			
13	burger	positief over de informomenten		participatie	-			
13	burger	de bruggen kunnen een lokaal karakter krijgen -- mogelijks snellere kleinere , waar bvb de tram nog kan gebruik van maken voor de tunnel / nieuwe verkeerscomplexen klaar zijn	dit heeft betrekking op de uitvoering in aanlegfase, en is hier op strategisch niveau niet aan de orde					
14	OLV Ter Duinen	School (aan de gewestweg N34 Isabellalaan, ter hoogte van het kruispunt met de Ploegstraat), telt een 400-tal leerlingen en 70-tal personeelsleden, uit zijn bezorgdheden omtrent de veiligheid qua mobiliteit van de leerlingen, tijdens en na de werken.	dit zal bekeken worden in discipline mens	milieudisciplines	x	x		
14	OLV Ter Duinen	Ze hebben schrik dat de school onleefbaar wordt zonder vlotte bereikbaarheid via het spoor, de weg of de tram.	dit zal bekeken worden in discipline mens		x	x		
15	burger	vindt alternatief Verbindingsdok het beste: het doorvaartkanaal bestaat al, en ook al moeten er dan twee nieuwe sluisen gebouwd worden, de herstelkosten van de bestaande sluis zouden kunnen uitgespaard worden	-	alternatieven	-			
15	burger	de leefbaarheid van het dorp is van groot belang. Deze nieuwe optie zou het mogelijk maken om de Visartsluis een nieuwe bestemming te geven. Het water is aanwezig, recreatie mogelijkheden bv. Ook kunnen door het afsluiten van de Visartsluis de verschillende delen van ons dorp terug aan elkaar groeien	Revisiteringsstudie Zeebrugge zal pas in juni/juli opgeleverd worden, is richtinggevend en kan op projectniveau bekeken worden (ev. kan er op projectniveau met sommige zaken al rekening gehouden worden)	alternatieven	-		x	
16	burger	alternatieven die gebruik maken van de Visartsluis, hetzij om daar een nieuwe sluis aan te leggen of een doorvaartkanaal te maken niet kunnen weerhouden worden. Integendeel bij de keuze van de opties ten zuiden of ten oosten van de Vandammesluis moet de Visartsluis gessupprimeerd worden en omgevormd worden om zodoende de stationswijk en het dorp naar elkaar toe te laten groeien.	-	alternatieven				
16	burger	Bij de aanleg van de AX moet er rekening gehouden worden met de nabijheid van het dorp, de stationswijk en de strandwijk. Daarbij moet tussen die AX en de woonwijken een voldoende buffer voorzien worden om de geluidshinder (lijn stof) te voorkomen	projectniveau	projectniveau				projectniveau



Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces projectniveau
16	burger	De kaaien ten zuiden en ten noorden van de Visartsluis kunnen gezien de nabijheid van de woonwijk uitgerust worden met bv. een wachthaven voor binnenlichters, met voorzieningen voor drinkwater en walstroom. Iets wat momenteel in Zeebrugge nog niet bestaat. Een eventuele uitbreiding van de jachthaven behoort dan ook tot de mogelijkheden.	projectniveau	projectniveau				
17	CRO	Het alternatief Vandammesluis-oost is een niet redelijk alternatief, vermits het een doodsteek is voor de activiteiten van CRO: C.RO vroeg op het overleg van 9 februari 2016 en 25 maart 2016 aan MOW en aMT om de op dat moment ter 'compensatie' voorgestelde mogelijke uitbreiding van het Britanniadok en eenzelfde aantal bijkomende ligplaatsen in de richting van de LNG-terminal voorafgaandelijk te willen toetsen, in het bijzonder op het vlak van technische haalbaarheid en veiligheid, bij gebreke waarvan de denkpiste 'Vandammesluis-oost' niet als (redelijk) alternatief zou kunnen worden weerhouden. C.RO is genoodzaakt om reeds in dit prille stadium van het 'complexe-projecten-traject' een fundamenteel juridisch verweer te voeren, zowel tegen de inhoud van de (juridisch nochtans onaanvechtbare) startbeslissing als tegen de inhoud van de (juridisch nog niet aanvechtbare) AON, nu juridisch onterecht wordt uitgegaan van een alternatief dat het einde impliceert van haar kernbedrijfsactiviteit in Zeebrugge, en dat om die reden onmogelijk als 'redelijk alternatief' voor de voorliggende probleemstelling van de verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge kan worden weerhouden.	er zal bekeken worden hoe met het verlies aan areaal van C.Ro zal omgegaan worden.	alternatieven	x	x	x	
17	CRO	Zolang niet de door C.RO gevraagde duidelijkheid wordt gegeven dat het alternatief 'Vandammesluisoost' kan worden gerealiseerd zonder de doodsteek toe te brengen aan de bedrijfsactiviteit van C.RO in Zeebrugge, dient dit alternatief zonder meer uit de AON te worden geschrapt. Anderzijds staat niets eraan in de weg om het alternatief 'Vandammesluis-west' te kwalificeren als 'acceptabel, haalbaar en voorhanden zonder uitzonderlijke, onaanvaardbare inspanningen', zodat niet valt in te zien waarom dit alternatief niet zou (mogen) worden weerhouden als 'op strategisch niveau redelijkerwijs te onderzoeken alternatief'.	het alternatief Vandammesluis-west zal eveneens onderzocht worden.	alternatieven	x	x	x	
17	CRO	C.RO is niet akkoord met het in de AON afgebakende studiegebied noch met het in de AON afgebakende onderwerp van het onderzoek:		algemeen				
17	CRO	- het studiegebied, nu deze onvoldoende gemotiveerd is en sowieso ontoereikend, gelet onder meer op de impact van de in de AON weerhouden alternatieven op de zuidelijker gelegen gebieden (onder meer de Canada Kaai) in het alternatief 'Vandammesluis-oost'	het studiegebied werd uitgebreid in horizontale richting	algemeen	x			
17	CRO	- de in hfdst 10 uitgesloten aspecten voor het verdere procesverloop: nu meerdere van de aldaar genoemde aspecten (onder meer het uitwerken van milderende maatregelen en compensaties) wel degelijk (ook) betrekking hebben op het in eerste instantie te voeren onderzoek 'op strategisch niveau'	deze aspecten zijn niet uitgesloten voor het verder procesverloop, maar zullen daar verder behandeld worden (en niet in AON)	milieubeoordeling	-			
18	AVK (2de advies)	Afmeling sluis : Deze overeenkomende afmetingen voor de Panamasluis zijn: - lengte: 427m, - breedte: 55m, - diepgang 18,3m. Wij vinden dat de breedte van de nieuwe sluis in Panama best overgenomen wordt voor Zeebrugge. Dit zal de nieuwe norm worden in de scheepvaart en met Zeebrugge als belangrijke draaischijf voor autobehandeling moeten we investeren in een 'sluis van de toekomst'.	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	nautische aspecten	x			
18	AVK (2de advies)	De vlotheid van trafiek : Zeker bij de scenario's met een smalle tijdoorsteek in de aanloop naar de sluis en dwarswinden van 6Bf of meer, is onderzoek nodig om te weten hoe lang het uitwisselen van een in- en uitgaand schip duurt. Hiervoor kunnen scenario's uitgewerkt worden in samenwerking met het Waterbouwkundig Labo Borgerhout. Grote koersveranderingen bij het oplijnen voor of achter de sluis vertragen eveneens het manoeuvre. Deze simulaties gebeuren best met een model van 38m breed. Op basis van de huidige informatie en rekening houdend met de gekende factoren van de haven van Zeebrugge lijkt ons momenteel optie vijf, met name twee nieuwe sluisen, (conform de Panamanorm) in het Verbindingsdok, voorlopig het beste scenario.	Er zal een nieuw nautisch onderzoek + bijkomende simulaties uitgevoerd worden om toegankelijkheid van alle alternatieven in kaart te brengen gebeuren en om de operationele randvoorwaarden voor de scheepvaart op hoofdlijnen in kaart te brengen.	nautische aspecten	x			x
18	AVK (2de advies)	Een derde belangrijk punt is het vooruitzicht dat de Vandammesluis voor lange tijd volledig gestremd moet worden voor onderhoud. In dat geval dient de tweede sluis alle trafiek aan te kunnen, en niet 80 % zoals in eerdere studies gezegd werd. Een scenario waarbij de ene sluis als back-up voor de andere kan dienen is in elk geval aan te bevelen. Bij de scenario's waarbij de Vandammesluis blijft, moet alleszins in een back-up voorzien worden, gezien de noodzakelijke en langdurige onderhoudswerken aan de Vandammesluis.	omtrekt 80 % wordt in de AON niets vermeld, en wordt dit ook niet aangepast	nautische aspecten	-			
19	GROEN VZW	Groen vzw kiest voor het alternatief Vandammesluis-oost, op basis van : - ontwikkeling moet vooral gestueerd worden in de voorhaven, zonder aantasting van de natuur en de landbouw langs waardevolle kanaalzones - In de achterhaven moet zuiniger omgesprongen worden met de beschikbare ruimte zodat de niet opgespoten Dudaalse Polder zijn ecologische functie ook op lange termijn kan blijven behouden. Het is belangrijk dat de haven evolueert zonder inname van Europese Vogelrichtlijn- en habitat gebieden - aan het vrijwaren en het ontwikkelen van de Zeebrugse woonkernen moet een grotere prioriteit verleend worden. De voorgestelde en gewenste Nx die het zwaar verkeer zal scheiden van het kustverkeer moet ver genoeg van de bewoning aangelegd worden - De inrichting van de autowegen-, trein- en traminfrastructuur moet zo eenvoudig en rechtlijnig mogelijk gehouden worden, met eveneens aandacht voor de veiligheid en het comfort van de zwakke weggebruikers en van de wijkbewoners. - De bouw van een nieuwe zeesluis mag niet tussen de Zeebrugse woonkernen gelegen zijn. Verlies aan haveninfrastructuur door de nieuwe zeesluis moet gecompenseerd worden in de voorhaven. De nieuwe zeesluis mag niet in de huidige achterhaven gelegen zijn om veiligheidsredenen en omwille van het risico op toekomstige ongewenste havenuitbreidingen. - Een gedeeltelijke aantasting van de kleiputten van Heist moet op andere plaatsen gecompenseerd worden. De waarde van zowel landbouw als natuur in het achterland moet in de ecologische afwegingen geherwaardeerd worden. - Een raming van de weerslag van de voorgestelde nieuwe zeesluis op de verzilting in het binnenland moet in kaart gebracht worden, zowel voor wat de ecologische gevolgen als de gevolgen voor de landbouw betreft.	- - - projectniveau - - - wordt bekeken in discipline Biodiversiteit verzilting wordt op een kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld	alternatieven alternatieven milieudisciplines milieudisciplines milieudisciplines alternatieven milieudisciplines milieudisciplines	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -	- - - - - - - - -

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
		- Bij de bouw van de sluis moet rekening gehouden worden met de modernste methodes voor vismigratie van en naar zee voor diverse vissoorten (dus niet uitsluitend paling!). Daartoe dient het INBO gecontacteerd te worden in de fase van ontwerp. Dit dient zo schriftelijk vastgelegd te worden in de bouwvergunning	vismigratie zal op een kwalitatieve wijze besproken worden in de discipline Biodiversiteit. De detail-uitwerking zelf dient op projectniveau bekeken te worden	milieudisciplines	x			x
20	GECORO Brugge	de nieuwe zeeluis mag de leefbaarheid van de woonwijken zo min mogelijk onder druk zetten. Keuze voorkeursalternatief dient gebaseerd te zijn op een goed evenwicht tussen leefbaarheid en woonkwaliteit en de economische meerwaarde voor de havenontwikkeling		alternatieven		x		
20	GECORO Brugge	vraagt op regelmatige basis op de hoogte gehouden te worden		participatie	-			
20	GECORO Brugge	het uitvoeren van een grondig onderzoek naar de invloed op de grondwaterafval bij de diverse alternatieven is noodzakelijk	zal op een kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld worden	milieudisciplines	-			
20	GECORO Brugge	voldoende aandacht hebben voor de impact op mobiliteit, alsook de consolidatie van de economische waarde van de haven gedurende de effectieve werkzaamheden		milieudisciplines		x		
21	NMBS	Er liggen 2 NMBS-percelen in het projectgebied.						
21	NMBS	NMBS duidt op het belang van de toegankelijkheid van en naar het station van Zeebrugge Dorp, dit in functie van het 'stop' principe van alle verkeersmodi. De impact van de alternatieven Visartslus-huidige locatie en Visartslus-oost lijkt hierop het grootst.		alternatieven		x		
22	MBZ	het aspect "reconversie en creatie van voorhaventerrein" is onderbelicht in AON, dit geldt ook voor andere aspecten van economische aarde en de opportuniteiten (uit startbeslissing)	in AON is de reconversie van Carcoke site en de revitalisering van Zeebrugge opgenomen als te onderzoeken ontwikkelingsscenario. Creatie van voorhaventerrein wordt als een toetsingskader meegenomen (§5.4)	algemeen	-			
22	MBZ	er mogen geen ingrepen gebeuren die het duurzaam karakter van de gewenste economische ontwikkelingen kunnen aantasten. Voor de definitieve locatiekeuze moeten er bijgevolg met zekerheid oplossingen beschikbaar zijn voor eventuele knelpunten die de haalbaarheid ervan in het gedrang zouden kunnen brengen.		algemeen	-			
22	MBZ	de informatie over de maatgevende schepen is achterhaald. 100% (en geen 80%) moet van de nieuwe sluis gebruik kunnen maken.	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265m x 40m ; sluis: 55m x 427m.	nautische aspecten	x			
22	MBZ	alternatief Carcoke -variant2 : de Nx neemt teveel nuttige havenruimte in en is daarom niet aanvaardbaar.	de haalbaarheid van Nx bovengronds zal bekeken worden in de milieubeoordeling en MKBA	alternatieven	-	x	x	
22	MBZ	alternatief Visartslus-huidige locatie : er zijn wellicht optimalisaties mogelijk, met minder inname van nuttige terreinen		alternatieven	-			projectniveau
22	MBZ	alternatief Vandammesluis- oost : - dit kan pas overwogen worden als voldaan is aan randvoorwaarde 1 van de startbeslissing : de blijvende impact op de bedrijfsvoering minimaliseren en indien nodig mitigeren. --> C.RO - beperkte inname Kleiputten van Heist en Ven-gebied, dit zal veeleer substantieel zijn. - in AON: toekomstige situatie thv Visartslus die nog nader onderzocht moeten worden, net als de toekomstige situatie van de SHIP-zone en de verbinding met de voorhaven	de haalbaarheid van de alternatieven zal bekeken worden in de milieubeoordeling en MKBA	alternatieven	-	x	x	
22	MBZ	alternatief Verbindingsdok: - in AON: inname van terminal-oppervlakte en aanmeermogelijkheden zal zeer beperkt zijn. Dit klopt niet. De toegangsgeul kan voorhaven moet immers breed genoeg zijn om toegang te bieden tot de beide sluisen. - toekomstige situatie thv Visartslus is nog grondig te onderzoeken - wat met kruisend verkeer? tunnels? rondrijden rond sluisencomplex?	de zin werd aangepast naar : er zal een inname van terminaloppervlakte en aanmeermogelijkheden en bestaande wegenis zijn	alternatieven	x			
22	MBZ	Niet-redelijke locatiealternatieven : Vandammesluis-west werd aangegeven als 'niet-redelijk' vanwege 'de lokale relaties (i.e. verbinding tss Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal te faciliteren. Nochtans heeft dit alternatief geen impact op die verbinding, indien het als niet-redelijk beschouwd kan worden, is het vanwege de randvoorwaarde "impact op de bedrijfsvoering" (Zweedse kaai). Is het alternatief Vandammesluis-oost niet op basis van diezelfde randvoorwaarde ook als niet-redelijk te beschouwen, zeker indien het minimaliseren en indien nodig mitigeren van blijvende impact op de bedrijfsvoering niet a priori meegenomen wordt	het alternatief Vandammesluis-west zal eveneens onderzocht worden.	alternatieven	x	x	x	
22	MBZ	ivm de nautische toegankelijk van de noordwestelijke achterhaven (bij vandammesluis-oost) stelt de AON: "verder te onderzoeken in een latere fase eens het projectbesluit is genomen". Dit is echter van dermate groot belang dat de mogelijkheden daartoe minstens op strategisch niveau onderzocht moeten worden alvorens een locatiekeuze te maken	Er zal een nieuw nautisch onderzoek + bijkomende simulaties uitgevoerd worden om toegankelijkheid van alle alternatieven in kaart te brengen gebeuren.	nautische aspecten	x			x
23	Vlaamse Visveiling	uitgangspunten: - een getijdhaven is geen optie - centralisatie rond de vismijn op het EFC cluster moet blijven - de 750 lm kades vor de visserijvloot moet blijven - strategische benadering : het lijkt logischer om terrein op zee te winnen ipv meer landinwaarts te komen. de haven vergroten is logischer dan ze verkleinen ten koste van gevestigde bedrijven en sectoren	impact op de visserij zal bekeken worden in de discipline mens	alternatieven		x		
23	Vlaamse Visveiling	de visserijsector wenst zich te scharen achter 1 van deze 2 alternatieven :		alternatieven				
23	Vlaamse Visveiling	1. het bindingsdok ten zuiden van de Vandammesluis: voordelen : -geen enkele impact op visserijsector - kan gefaseerd gebouwd worden - heel beperkte impact op haveninfrastructuur en mobiliteit (wegen en spoor)		alternatieven		x		
23	Vlaamse Visveiling	2. Vandammesluis - oost: - geen impact op visserijsector - beperkt impact op haven en mobiliteit		alternatieven		x		
23	Vlaamse Visveiling	De visserijsector kan zich in principe niet inschrijven in de 2 andere alternatieven, nl. vervanging vd Visartslus en de site Carcoke. Redenen zie adviesbrief. De sector is enkel bereid deze alternatieven te overwegen ingeval het volledige cluster (20 ha) gecompenseerd wordt met - dezelfde oppervlakte aan terreinen in volle eigendom van de 50 eigenaars - dezelfde lm kades met minstens dezelfde diepgang, nl. 750 lm - de correcte vergoeding voor alle investeringen in gebouwen, infrastructuur, uitrusting de ligging en bereikbaarheid moet zodanig zijn dat dezelfde efficiënte en veilige werking voor de vloot en onderhoudswerken verzekerd is.		alternatieven		x		
24	Polder Blankenberge	ivm de overstromingen Evendijk-west :		milieudisciplines				

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
24	Polder Blankenberge	De Lisseweegse vaart (zorgt voor de afwatering vanaf het kanaal in Brugge), de lange Smalle watergang en de Graaf Jansader (de laatste 2 zorgen voor de afwatering van het gebied vanaf Blankenberge) vloeien samen met voor de Baron De Maerelaan in een schuivencomplex. Stroomafwaarts de Lanceloot Blondeellaan is de waterloop in het verre verleden, bij de aanleg van het Boudewijnkanaal, ingekokerd over een lengte van 300 m op ongeveer 4 m diepte. Inmiddels is het bovenvlak van de koker quasi volledig bebouwd. De uitwatering van de Lisseweegse vaart in zee is nog steeds enkel gravitair. De zone ter hoogte van Evendijk-West is heel gevoelig door hoge waterpeilen in de waterloop bij hevige regenval of het niet kunnen lozen in zee. Het is telkens alle hens aan dek om de hoge peilen meester te kunnen en om de aanpalende woningen (de achterkant ligt een verdiep lager dan de straat) te vrijwaren van wateroverlast. In het verleden werden met MBZ gesprekken gevoerd in het kader van het SHIP project. De plannen voor het SHIP project waren dat de zeesluis ongeveer ter hoogte van site carooke zou geplaatst worden. De afwatering van de Polder zou hierin meegenomen worden, om volledig herplaatst en voorzien worden van noodpompen. Dit scenario zou voor de Polder van ongelofelijke betekenis zijn. Indien de zeesluis niet op deze plaats komt, dan blijven we daar problemen hebben, ook het ingekokerde deel van de Lisseweegse vaart en de uitwatering zelf zal het niet blijvend uithouden. Het is niet evident om, zoals de situatie nu is, op deze plaatsen in te grijpen of aanpassingen te doen.  De zone achter woningen aan de Evendijk-West wordt ingekleurd als signaalgebied, inrichtingen zijn nog mogelijk maar mits respect of aanpassingen voor water.	zal op een kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld worden	milieudisciplines	x	x		
25	VHC	De Vlaamse Havencommissie is positief over de gestructureerde aanpak, over het feit dat de stakeholders vroeg geïnformeerd en betrokken worden, over de transparantie die in deze aanpak wordt gehanteerd en over de trechtering van de verschillende projectalternatieven tot één voorkeursalternatief.	-	participatie	-			
25	VHC	In de alternatievenonderzoeksnota is het economische aspect, als selectiecriteria, niet of te weinig aan bod gekomen. De Vlaamse Havencommissie vraagt om in het verdere onderzoek duidelijk rekening te houden met de impact van de nieuwe sluis op de economische activiteit in de haven. De economische impact van elk van de alternatieven moet nauwgezet in kaart gebracht worden en een uitdrukkelijk criterium vormen bij de beoordeling van de alternatieven.	Enkel de terreinen die rechtstreeks geïmpacteerd zijn door het projectalternatief worden in de MKBA meegenomen. Welke industrie zich op de herontwikkelde site zal vestigen behoort niet tot de scope van het project. in de MKBA wordt volgende meegenomen: 1) direct effect op de haveninkomsten (concessiegeld); 2) effect op de projectkosten: i.e. aantal m² dat af/toeneemt of aantal m nuttige kaaimuur dat toe/afneemt (reflectie in de de ontginningskosten).	algemeen	-		x	
25	VHC	De Vlaamse Havencommissie vraagt zich af waarom de variant "Vandammesluis Oost" wel in overweging wordt genomen en "Vandammesluis West" niet. Beide hebben een belangrijke impact op de randvoorwaarden	het alternatief Vandammesluis-west zal eveneens onderzocht worden.	alternatieven	x			
25	VHC	De VHC vraagt om in het verdere onderzoek verschillende locatie/afmeting combinaties tegen elkaar af te wegen in plaats van enkel locatie-varianten. Het is immers niet ondenkbaar dat per locatie verschillende afmetingen mogelijk zijn en dat die verschillende afmetings-varianten verschillende resultaten geven in het alternatievenonderzoek.	er wordt momenteel uitgegaan van de maximale afmetingen maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	nautische aspecten	-			
25	VHC	MKBA:		MKBA				
25	VHC	"Op strategisch niveau" mag niet als excuus worden gebruikt om een MKBA te maken waarin de essentiële kosten en baten gebaseerd zijn op te ruwe gegevens, te algemene veronderstellingen of berekeningen die te sterk zijn vereenvoudigd. Alle relevante kosten en baten moeten aan bod komen in de MKBA, want anders biedt de studie niet de mogelijkheid om een gefundeerde keuze tussen de alternatieven te maken.	afdeling beleid zal dit goed moeten opvolgen	MKBA	-		x	
25	VHC	Die tekst komt grotendeels uit de Standaardmethodiek. Op zich biedt dit geen garantie dat er een degelijke MKBA zal worden gemaakt. De Vlaamse Havencommissie heeft van bij de ontwikkeling van de Standaardmethodiek ernstige kritiek geuit op deze methodologie. De uitvoerders van de MKBA dienen uitdrukkelijk rekening te houden met de commentaren van de VHC op de Standaardmethodiek en op de MKBA's die met deze methodologie werden gemaakt. De Vlaamse Havencommissie heeft in een aanbeveling uit 20101 over de Standaardmethodiek een lijstje gemaakt met eisen waaraan een MKBA moet voldoen. De VHC stelt voor dat de uitvoerders van de MKBA deze richtlijnen als uitgangspunt nemen.	De MKBA zal rekening houden met de lijst van aanbevelingen en uitgangspunten die de VHC heeft geformuleerd op de Standaardmethodiek in 2010. VHC (2010). Aanbeveling van de Vlaamse Havencommissie met een "Evaluatie van de Standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van grote zeehavenprojecten in de Vlaamse zeehavens"	MKBA	-		x	
25	VHC	De MKBA wordt best zo specifiek mogelijk toegepast op de situatie in Zeebrugge, gaat uit van realistische gegevens, terreinkennis en technieken, is best ook geen verzameling van verwijzingen naar complexe modellen en mag geen plak en knipwerk zijn uit andere studies.	operationele kosten van baggeren bv. ook meenemen in MKBA: bij een grotere voorhaven zal er nl meer moeten gebaggerd worden. Ook voor beloodsing en sleeping moet gekeken worden als er verschillen zijn in de alternatieven.	MKBA			x	
25	VHC	In verhouding tot de tekst over de strategische milieubeoordeling is de tekst van de MKBA echter summier en generiek. De huidige beschrijving van de methodologie geeft onvoldoende zekerheid dat in de MKBA de elementen worden opgenomen die er in moeten zitten en dat er voldoende onderscheid wordt gemaakt tussen hoofdzaak en bijzaak. Het lijkt de VHC zeer belangrijk dat de MKBA nauwgezet en kritisch wordt opgevolgd. De VHC vraagt om tijdens de uitvoering van de MKBA op de hoogte gehouden te worden van de voortgang en de inhoud van het studiewerk.		MKBA	-		x	
26	beleidsdomein LNE	Het beleidsdomein vraagt om in het geïntegreerd onderzoek voldoende aandacht te schenken aan de verziltingssituatie, de waterafvoer van Schipdonk- en Leopoldkanaal en de impact op klimaat.	deze aspecten zullen bekeken worden	milieudisciplines	x	x		
26	beleidsdomein LNE	Op p.69 wordt gesteld dat: "De effectbeoordeling wordt uitgevoerd aan de hand van de Richtlijnenboeken van de desbetreffende MER." Gezien dit wellicht niet voor elke discipline klopt, want de richtlijnenboeken richten zich op plan- en project-MER, is het beter dit niet zo expliciet te melden. In dezelfde paragraaf de term "vergunningverlening" vervangen door "projectbesluit".	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Gezien de fase van het onderzoek is het zeker te verdedigen dat er niet gefocust wordt op de aanlegfase. Het is wel van belang om in het eindrapport reeds een globaal beeld te krijgen van deze 'tijdelijke' fase door bijvoorbeeld een aantal kenmerken toe te wijzen aan deze fase, zoals geraamde tijdsduur, volume bodemverzet... Deze kunnen al dan niet verschillen per locatie-alternatief.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	<b>Bodem :</b> P. 46-47: in de nota staat dat de Zeematrix-site momenteel gesaneerd wordt. Dit klopt niet. Momenteel is de aanbesteding in voorbereiding. De start van de bodemsaneringswerken is gepland voor eind 2017-begin 2018.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	<b>Water:</b> Er wordt enkel gewag gemaakt van verzilting van het grondwater en de verzilting van het oppervlakte water ontstaan door zoute kwel. In het Boudewijnkanaal is er een zeer sterke verzilting van het oppervlaktewater merkbaar. Deze verzilting is niet alleen te wijten aan zoute kwel maar ook veroorzaakt door het geleidelijk verzilten van de achterhaven van Zeebrugge door de aanvoer van zeewater bij elke sluisbeweging in de Vandammesluis.	tekst werd aangepast	milieudisciplines	x			

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
26	beleidsdomein LNE	In de omschrijving van het alternatief m.b.t. de Vandammesluis wordt aangegeven dat het projectalternatief tot gevolg heeft dat de waterafvoer via Leopoldkanaal-Schipdonkanaal op een andere manier zal moeten georganiseerd worden. Dit heeft een belangrijke impact op een heel groot gebied en is zeker een belangrijk extern effect. Het verziltend effect van de sluisen op de achterhaven/Boudewijnkanaal is een belangrijk negatief effect op de ruime omgeving. Kan het alternatief "Vandammesluis" daar misschien een oplossing voor bieden (gecombineerd met de eventueel noodzakelijk investeringen voor waterafvoer Schipdonkanaal-Leopoldkanaal) ?	tekst werd aangepast	alternatieven&milieudisciplines	x	x		
26	beleidsdomein LNE	Het is in 8.5.2.2 onvoldoende duidelijk op welke manier men de impact van de verschillende alternatieven op verzilting gaat onderzoeken. Gezien verzilting onomkeerbare effecten teweegbrengt en het niet milderbaar is, dient ook op een strategisch niveau gedegen nagegaan te worden of er een onderscheidende impact is tussen de verschillende alternatieven. Verzilting is een complex gegeven waarbij verschillende factoren een rol spelen. Het is in de alternatievenonderzoeksnota onvoldoende duidelijk op welke wijze die factoren in het onderzoek worden meegenomen. Het CIW vraagt minstens een verduidelijking van de aanpak van het onderzoek naar verzilting, om te kunnen nagaan of een kwalitatieve bespreking volstaat of dat er toch voor bepaalde factoren kwantitatief moet gerekend worden	tekst werd aangepast	alternatieven&milieudisciplines	x			
26	beleidsdomein LNE	Bij de bespreking van de referentiesituatie voor het luik oppervlaktewaterkwaliteit moet ook vermeld worden welke oppervlaktewaterlichamen volgens de Kaderrichtlijn Water gevat worden door het project en wat hun toestand is volgens deze richtlijn. Het project kan een impact hebben op de toestand van de betrokken oppervlaktewaterlichamen. Het is van belang om op strategisch niveau al rekening te houden met de mogelijke effecten. Gezien het Weserarrrest is het immers niet toegelaten om een project toe te staan dat een achteruitgang van een waterlichaam teweegbrengt of het halen van de doelstellingen in het gedrang brengt, tenzij hiervoor een afwijking kan verleend worden.	tekst werd aangepast	tekstueel	x	x		
26	beleidsdomein LNE	Voor de voornaamste waterlopen wordt aangegeven wat de kwaliteitsdoelstelling is. Kan in het MER ook aangegeven worden of deze doelstelling effectief gehaald wordt, en zo niet wat de achterliggende oorzaak is/welke parameters slecht scoren?	zal in de milieubeoordeling bekeken worden	tekstueel	x	x		
26	beleidsdomein LNE	Andere elementen die verder aan bod moeten komen zijn de impact van de verschillende alternatieven op het voorgenomen overstromingsbeheer en lozing van de Zwinvaart. Indien deze aspecten niet onderzocht worden in de strategische milieubeoordeling moet dit verder onderbouwd worden.	de impact van de verschillende alternatieven op het overstromingsbeheer en de lozing van de relevante waterlopen zal op een kwalitatieve wijze beschreven worden.	milieudisciplines	x	x		
26	beleidsdomein LNE	<b>Lucht en klimaat :</b> De emissies van de schepen ter hoogte van de sluisen en als gevolg van de toename van het aantal scheepsbewegingen zullen in de milieueffectrapportage worden bekeken; de polluenten zijn NOx, PM10 ,PM2,5 en CO2. Graag ook (de relevante van) roet (black carbon) bespreken.	tekst werd aangevuld	tekstueel	x	x		
26	beleidsdomein LNE	De alternatievenonderzoeksnota geeft geen specifieke informatie over klimaat. Er dient globaal aangegeven te worden wat de impact is van het project op de klimaatdoelstellingen. Wellicht is er geen onderscheid naar klimaat tussen de verschillende alternatieven?	er zal op een globale wijze getoetst wat de impact van het project kan zijn op het klimaat (en andersom)	milieudisciplines	x	x		
26	beleidsdomein LNE	<b>Mens – mobiliteit</b> Bij het significantiekader voetgangersvoorzieningen zijn de eerste twee bolletjes bij 'aanzienlijk negatief effect' en 'negatief effect' identiek. Het derde bolletje bij 'negatief effect' is positiever dan dat derde bolletje bij 'beperkt negatief effect'. Hetzelfde geldt bij de positieve effecten. Idem bij het significantiekader fietsnetwerk. Bij autoverkeer is het onderscheid tussen aanzienlijk negatief effect en negatief effect onduidelijk.	het significantiekader voor voetgangers werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Bij het fietsnetwerk wordt enkel gewag gemaakt van het functioneel fietsnetwerk. Er is echter ook het recreatief fietsnetwerk en de lokale fietsverbindingen zijn nodig voor het functioneren van de woonkernen rond in en rond de haven. Er wordt hier enkel over fietsers gesproken. Zijn voetgangers in deze context irrelevant en zo ja, graag toch onderbouwing daarvan.	tekst aangevuld	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Doorheen het document wordt verschillende keren verwezen naar de "NX". In het eindrapport van de studie voldoende duiding geven bij die Nx en de linken met het complex project.	de Nx is een afzonderlijk project. En wordt hier enkel meegenomen waar het op strategisch niveau onderscheidend kan zijn.	tekstueel	-			
26	beleidsdomein LNE	<b>Mens – socio-organisatorische / ruimtelijke aspecten &amp; gezondheid</b> Veiligheidseffecten zullen meegenomen worden onder mens-gezondheid. De AON verwijst zo ook naar de afstand van de toekomstige sluisen ten opzichte van Seveso-bedrijven. Er wordt gevraagd om naast deze hogedrempel-/lagedrempel-Seveso-bedrijven ook andere inrichtingen met risico's voor menselijke veiligheid mee te nemen (bv. windturbines... ). In de kwalitatieve beschrijving en vergelijking moet niet enkel gekeken worden naar de ligging van de Seveso-inrichtingen t.o.v. de sluisen, maar ook naar de aanvoerroutes. Als informatiebron kunnen de veiligheidsrapporten van de Seveso bedrijven gebruikt worden.	het aspect veiligheid zal op strategisch niveau worden beschreven en beoordeeld. Het doornemen van de VR rapporten zal in deze fase niet gebeuren.	tekstueel	-			
26	beleidsdomein LNE	Het is in de AON onvoldoende duidelijk hoe omgegaan wordt met effecten op landbouw. Nochtans zijn effecten van eventuele verzilting ook effecten voor de landbouw en dat veelal verder dan het zuivere projectgebied.	impact van een mogelijk gewijzigde waterhuishouding (o.a. verzilting) op de landbouw zal bekeken worden	milieudisciplines	x	x		
26	beleidsdomein LNE	<b>Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie</b> Moet in deze discipline (p.79ev) geen melding gemaakt worden van het Verbindingsdok alternatief?	het Verbindingsdok is aangeduid als zone 'geen archeologie'	milieudisciplines	-			
26	beleidsdomein LNE	<b>Fauna en flora</b> ANB is akkoord met de voorgestelde aanpak.	-	-	-	-	-	-
26	beleidsdomein LNE	<b>MKBA</b> Het is onduidelijk of bodemkwaliteit zal worden meegenomen bij de MKBA. LNE adviseert om de onkosten als gevolg van grondverzet en bemaling/zuivering van verontreinigd grondwater mee te nemen in de MKBA. Zeker voor wat het Carcoke-alternatief betreft, zouden de onkosten als gevolg van grondverzet en bemaling relevant kunnen zijn. De bodemsanering van het vaste deel van de aarde op de Carcoke-site is in 2015 afgerond, maar er bevindt zich nog aanzienlijke bodemverontreiniging op de perceelsranden en op naburige percelen. Ook het grondwater is nog steeds verontreinigd. Momenteel is een bodemsaneringsproject in opmaak voor de sanering van het grondwater. Dit bodemsaneringsproject zal als doel hebben om het risico van de grondwaterverontreiniging aan te pakken. Na de grondwatersanering zullen dus nog steeds verhoogde concentraties achterblijven waarmee best rekening wordt gehouden.	aspect bodemverontreiniging zal meegenomen worden in de MKBA (raming projectkosten)	MKBA	x	x?		
26	beleidsdomein LNE	<b>Detailopmerkingen:</b> P.33: onderste paragraaf bij 5.4. Hier wordt verwezen naar de procesnota, maar het is beter te verwijzen naar de startbeslissing.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Op p.34 bij het Masterplan Brittanniadok verwijzen naar voorkeurbesluit ipv projectbesluit. Idem op p.35 voor een vijftal andere plannen.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	De verwijzingen naar uitbreiding LNG onder aan p.33 en op p.35 lijken mekaar tegen te spreken.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Moet op p.35 bij de verwijzing naar de noordwestelijke achterhaven ook niet verwezen worden naar alt. Verbindingsdok?	tekst werd aangepast	tekstueel	x			

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
26	beleidsdomein LNE	P.36: de inleiding geeft aan dat de twee onderstaande voorstellen kunnen bekeken worden op projectniveau. Dit geldt niet voor de nieuwe voorhaven ten westen van de strekdam. Hoort dit niet thuis bij de niet redelijke alternatieven?	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Is de zin "Binnen het projectteam zal per specifiek onderzoek één deskundige worden aangeduid." correct?	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Op p.57 is sprake van drie haltes, maar er worden er vier vermeld.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	P.58: 'Projecten in uitvoering'. Het project m.b.t. het vormingsstation in Zwankendamme (Infrabel) én het project m.b.t. het Hollands Complex t.h.v. Zwankendamme wordt hier niet vermeld	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	P.59: 'Toerisme/Recreatief medegebruik'. Stellen dat toerisme in Zeebrugge voornamelijk gericht is op de haven is wat overdreven.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Op p.64 wordt gesteld dat drie locaties binnen de invloedssfeer liggen. In de tabel zijn dat er vier.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
26	beleidsdomein LNE	Op p.77 ook melding maken van het Verbindingsdok alternatief als er gesproken wordt over de potenties inzake verbinding van de twee woonzones. Idem bij de effectgroep 'impact op ruimtelijke structuur en samenhang'. Best dat voor de volledige AON die toets nog gebeurt.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
27	MORA	MORA ook betrekken bij verkenningsfase	-	participatie	-			
27	MORA	Noch in de startbeslissing voor het project Zeebrugge noch in de procesnota worden de budgettaire implicaties geduid.	in milieubeoordeling zal een hoofdstuk "tewerkstelling, investering en gebruikte materialen" toegevoegd worden	algemeen	x	x		
27	MORA	Duiding over uitvoeringstermijnen toevoegen	dit zal toegevoegd worden (Technum maakt een planning op)	algemeen	x	x		
27	MORA	Voorzien van een evaluatiemoment op het eind van de uitvoeringsfase	-	participatie	-			
27	MORA	De strategische MKBA zoals voorgesteld in de alternatievenonderzoeksnota laat nog te veel ruimte voor interpretatie. Volgens de MORA is het van belang dat de contouren van de MKBA duidelijk worden afgeleid waarbij zowel de kosten als de baten zo accuraat mogelijk in beeld worden gebracht. De raad ziet dit als een onderdeel van het iteratief proces waarbij het project ook bekeken wordt vanuit een maatschappelijke en economische visie. Een goed onderbouwd en evenwichtig participatietraject kan hiervoor een belangrijke input zijn	Gedurende de looptijd van de opdracht zijn er regelmatig terugkoppelmomenten met de opdrachtgever om te bewaken dat alle relevante kosten/baten worden opgenomen. Voor invulling van de MKBA is data-input nodig van een aantal stakeholders en moeten uitkomsten geverifieerd worden, op die manier worden verschillende partijen betrokken tijdens de verschillende fasen van de MKBA.	MKBA	-	x		
27	MORA	Bij de waardering van de projecteffecten moet volgens de MORA ook gekeken worden naar de kosten en baten die buiten de havenprojecten liggen zoals bijv. de kosten en effecten die gegeneerd worden ten aanzien van het openbaarvervoer (bijv. de kosten voor de tramexploitatie in de verschillende alternatieven).	De MKBA zal hiermee rekening houden	MKBA	-		x	
27	MORA	De MORA stelt vast dat geen inschatting is meegenomen van de impact van de projectalternatieven op de mobiliteit en de doorstroming in en rond de havenzone. Niet alleen de mobiliteitseffecten in de directe omgeving van het projectalternatief zijn hierbij belangrijk. Een project van dergelijke omvang genereert ongetwijfeld ook mobiliteitseffecten op de ontsluitende vervoersinfrastructuur van de haven. Daarom stelt de Raad voor om volgende effecten te onderzoeken en mee te nemen bij de alternatievenafweging: - Effect van de verschillende alternatieven op het hinterland- en intra-haven goederenverkeer en op de belasting van de capaciteit van de vervoerinfrastructuur in de haven en op de ontsluitende vervoersinfrastructuur; - Effect van de projectalternatieven op het personenvervoer (bijvoorbeeld het woon-werkverkeer, vrijetijdverkeer) van en naar de haven, alsook in en door de haven. - Het effect van de verschillende alternatieven op de continuïteit en de doorstroming van het openbaar vervoer in de havenzone; - Effecten op het goederen- en personenverkeer in de aanlegfase van de verschillende alternatieven.	dit detailniveau is voor project-Mer. Hier wordt er op strategisch niveau beoordeeld	milieudisciplines	-			x
28	Defensie	het alternatief Visartslus-oost en in het bijzonder de knelpunten in noordelijke richting (Itz inname van een deel van de marinebasis, waar enkele oorlogswrakken gelegen zijn). Indien dit effectief betrekking heeft op de huidige marinebasis Zeebrugge (Graaf Jansdijk) is dit alternatief voor Defensie onaanvaardbaar.	Impact op de marinebasis zal bekeken worden in discipline mens	alternatieven	x	x		
28	Defensie	wenst verder geïnformeerd te blijven van de onderzoeksfase en geconsulteerd te worden, van alle volgende fases	-	participatie	-	-	-	-
29	Fluxys	LNG-dok en LNG-terminal moeten gevrijwaard blijven	-	algemeen				
29	Fluxys	LNG-terminal = Seveso-inrichting	tekst werd aangevuld	milieudisciplines	x			
29	Fluxys	de installaties van Fluxys zijn bij alle 5 de uitvoeringsalternatieven betrokken, verplaatsingen van leidingen zullen moeten gerealiseerd worden (kosten opnemen in globaal budget van het project Maritieme Toegang)	tekst werd aangevuld; kosten worden opgenomen in de MKBA, alsook de impact op de timing door het verplaatsen van de leiding	MKBA	x		x	
29	Fluxys	Alternatief Carcoke : aardgasvervoertleidingen (jaagpad Boudewijnkanaal), cabine Eandis (Lisseweggestweg/Marcus Gerardstraat), glasvezelkabel (Visartslus)		MKBA			x	
29	Fluxys	alternatief Visartslus-huidige locatie : glasvezelkabel (Visartslus)		MKBA			x	
29	Fluxys	alternatief Visartslus-oost : glasvezelkabels omleggen		MKBA			x	
29	Fluxys	alternatief Vandammeslus-oost: installaties (ten O) en aardgasvervoertleidingen zijn van groot strategisch belang, glasvezelkabels		MKBA			x	
29	Fluxys	Alternatief Verbindingsdok : zie vandammeslus		alternatieven				
30	Stad Brugge	kaart1 tem 4 : Visartslus en Vandammeslus maken deel uit van projectgebied, en moeten zo aangeduid worden. Wat is onderscheid met studiegebied	de kaarten werden aangepast (de omlijnning was geen aanduiding van het projectgebied, enkel een afbakening van zones; maar deze omlijnning werd nu weggelaten)	algemeen	x			
30	Stad Brugge	p15. beschrijving wonen aanpassen : in het gebied tussen de voor- en achterhaven en de N31/Baron de Maerlaan en de P. Van Dammeslus bevinden zich 3 woonzones: de Oude Visserhaven, Zeebrugge Dorpskom en de Stationswijk. Deze worden ruimtelijk van elkaar gescheiden door verkeersinfrastructuren. De Kustlaan vormt een barrière tussen de Oude Visserhaven en Zeebrugge Dorpskom	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	De Visartslus scheidt de Stationswijk fysiek af van de 2 andere woonwijken. Meer westwaarts ligt nog een 4e wijk van Zeebrugge, nl. de Strandwijk. (Benamingen aanduiden op fig 3,2 en contour aanpassen)	figuur werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	p16 BPA Visserhaven, Dorpskern, Stationswijk: het RUP vervangt, voor wat betreft het plangebied van dit RUP, de voorschriften van deze BPA's. De rest van de BPA's zijn wel nog geldig. De activiteiten ten westen van de Oude Visserhaven maken deel uit van het zeehavengebied. De grens van het zeehavengebied (tussen het havengebied en het niet-havengebied) wordt gevormd door ...	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	p 19 : Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Brugge : is momenteel in herziening	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	p 24: 2e randvoorwaarde : toevoegen: deze verbinding moet op een kwalitatieve en veilige manier gebeuren en voor alle vervoersmodi (ook openbaar vervoer)	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	p 46 bodemgebruik : 3 woonzones ipv 2	tekst werd aangepast	tekstueel	x			

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
30	Stad Brugge	p56 lokaal niveau : 4 wijken ipv 3	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	p59 bevolking : net buiten het studiegebied, ten NW, ligt nog een wijk van Zeebrugge : de Strandwijk. Het project (onafh vh alternatief) zal mogelijks bepaalde effecten hebben op deze wijk. Daarom lijkt het aan te raden deze wijk ook op te nemen in het studiegebied.	studiegebied werd aangepast, Strandwijk werd opgenomen	algemeen	x			
30	Stad Brugge	p59 recreatief gebruik van de omgeving en toerisme : ook nog belangrijk om te vermelden: - de jachthaven : in de Oude Vissershaven zijn 3 verschillende zeil- en jachtclubs aanwezig : Royal Belgium Sailing Club, Brugse Zeil- & Yachtclub en Westhinder Marina. Rond het Prins Albertdok en het Tijdok lggen hun clubhuizen, elk met hun eigen aanlegplaatsen op het water. - in de Oude Vissershaven komen een aantal Ze verblijven voor. Deze bevinden zich hoofdzakelijk langs de Tijdokstraat en Rederskaai - de komst van de nieuwe cruisterminal met bijhorend bezoekerscentrum op de 'kop' van de Oude Vissershaven. Het CBS verleende hiertoe op 2/5/2016 de stedenbouwkundige vergunning.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
30	Stad Brugge	Anderere lopende studies en projecten : - "Streefbeeldstudie voor de N31, N34 en Alfred Ronsestraat - N31 tussen A11 en N34, N34 en aan te leggen Nx tussen N31 en Alfred Ronsestraat, Alfred Ronsestraat tussen A11 en N34" - Modernisering van het huidige vormingsstation Zwankendamme en Zeebrugge	deze zijn reeds vermeld in §5.4	tekstueel	-			
30	Stad Brugge	- waar relevant dienen vroegere studies/adviezen rond het SHIP-dossier nog geraadpleegd worden zodat kan geanticipeerd worden op vroeger reeds geuite bezorgdheden	er wordt enkel rekening gehouden met de adviezen in kader van het complex project	algemeen	-			
30	Stad Brugge	Suggestie : als alternatief/uitwijkmogelijkheid voor de wegname terminaloppervlakte van C.RO kan de demping van de dokken, zoals voorgesteld in optie Carcoke site een optie zijn	de volledige CRO-keten is oostwaarts gericht, dus is niet gemakkelijk te verplaatsen.	alternatieven	-			
30	Stad Brugge	de leefbaarheid en de verbinding van 4 Zeebrugse wijken met daarbij de maximale en kwalitatieve benutting van het openbaar domein door de bewoners wordt als prioriteit aanzien. Een afleiding van het zwaar verkeer langs de Isabellaalaan met daarbij de opwaardering van de Kustlaan tot verbinding voor het lokale verkeer wordt vooropgesteld. De Kustlaan kan tevens een schakel in plaats van een barrière, zoals dit nu het geval is, vormen tussen Zeebrugge-dorp en de Vissershaven.		algemeen	-			
30	Stad Brugge	Het is niet duidelijk waarom de bouwfase van de nieuwe wegennis geen deel uitmaakt van het project en dan vnl het voorzien van de tunnel vr Nx thv Visartslus. De diepte en lengte van de tunnel hangt toch af van de grootte van de nieuwe sluis?	de Nx is een afzonderlijk project. En wordt hier enkel meegenomen waar het op strategisch niveau onderscheidend kan zijn.	algemeen	-			
30	Stad Brugge	Houdt de bouw van de nieuwe sluis geen inname van gronden in bij de alternatieven Carcookesite, Visartslus-huidige locatie ? Hieromtrent wordt niets vermeld	tekst werd aangevuld	alternatieven	x	x		
30	Stad Brugge	Afbakening studiegebied : het is ook aangewezen om Zeebrugge Strandwijk en een groter stuk van de deelgemeente Heist op te nemen in de afbakening van het studiegebied - potentiële effecten kunnen hier niet uitgesloten worden	studiegebied werd aangepast, Strandwijk en een deel van Heist werd opgenomen	algemeen	x	x		
30	Stad Brugge	Dis. Geluid : er zijn ook klachten gekend mbt geluidshinder afkomstig van draaiende motoren op aandemeerde/wachtende schepen	tekst werd aangevuld	milieudisciplines	x	x		
30	Stad Brugge	Disc. Mens socio-organisatorisch : de Strandwijk van Zeebrugge wordt niet vermeld	tekst werd aangevuld	milieudisciplines	x			
30	Stad Brugge	Bodem : ook zettingen als gevolg van het bouwen van de tunnel onder de Visartslus dienen bestudeerd te worden	het begroten van mogelijke zettingen dient op projectniveau te gebeuren. Hier wordt enkel een kwalitatieve beoordeling opgenomen.	milieudisciplines		x		x
30	Stad Brugge	Geluid : Strandwijk Zeebrugge wordt hier niet vermeld	kaartje toegevoegd	milieudisciplines	x			
30	Stad Brugge	geluidshinder tgv wegenniswerken thv sluisen dient eveneens in rekening gebracht te worden	de aanlegfase van de wegen wordt hier niet beschouwd (geluidsverstoring bij aanlegfase van de sluis wel), dat is nl. voor projectniveau	milieudisciplines	-			x
30	Stad Brugge	Water: er dient rekening gehouden te worden met cumulatieve effecten als gevolg van andere bemalingen in de omgeving	effecten van bemaling wordt enkel kwalitatief besproken. Op projectniveau kan dit gekwantificeerd worden	milieudisciplines	-	x		x
31	Oostkustpolder	alternatief Verbindingsdok wordt gekozen als voorkeursoptie. Indien er een goede oplossing geboden wordt voor de uitwatering van het Leopold- en Schipdonkanaal in zee	-	alternatieven				
31	Oostkustpolder	Vandammesluis Oost lijkt de minst goede optie, gezien dit een negatieve invloed zou hebben op de waterhuishouding in het gebied Oostkustpolder	-	alternatieven				
31	Oostkustpolder	alternatieven Carcoke en Visartslus : het bestuur kan zich daarin vinden, gezien deze de waterhuishouding van de Oostkustpolder niet beïnvloeden	-	alternatieven				
32	SALV	vraagt om Vlaamse Visveiling en Redercentrale en Landbouwsector uit te nodigen in het volgend overlegtraject	-	participatie				
32	SALV	wijst erop dat de impact op de waterhuishouding een belangrijk afwegingsaspect moet zijn in het alternatievenonderzoek. Een gewijzigde waterhuishouding (o.a. verziltingseffecten) kan immers negatieve gevolgen hebben voor de omliggende landbouwbedrijven.	impact op waterhuishouding zal besproken worden	milieudisciplines	-	x		
32	SALV	is voorstander van de uitbreiding van de voorhaven het best richt zee gebeurt	-	alternatieven	-			
32	SALV	vindt dat enkel inzetten op de economische groei van één economische activiteit grote risico's inhoudt. De Raad vraagt zich af of er ook werd nagedacht over de rol en toekomst voor de Vlaamse Visveiling en de bedrijvencuster European Food Center (EFC)	-		-			
32	SALV	SALV is voorstander van een optie met een sluis die de huidige aanvoer naar de vismijn amper zou onderbreken. Vraagt om de mogelijkheden te onderzoeken om een nieuwe sluis in te planten zonder dat de visserijsector, de vismijn en de omliggende bedrijven het slachtoffer worden van de nadelen van een getijdenhaven. Verbindingsdok en Vandammesluis-oost verdienen nodige aandacht en verder onderzoek	-	alternatieven	-			
32	SALV	indien er toch gekozen wordt voor Carcoke-alternatief zal dit extra kosten met zich meebrengen: - het kerend niveau thv de vismijn dient op 8,5m TAW gebracht w (nu ligt het op 6 m TAW). De aanpassingen bren de efficiëntie en goed samenwerking in het gedrang. De getijdewerking en de golfslag bij de doorvaart van een koopvaardijchip is zeer onveilig voor de vaartuigen aan de kade (laden, lossen wordt praktisch onmogelijk). De vismijn wenst haar activiteiten op dezelfde manier en met dezelfde kaalengte (750 lm) als vandaag.	de kosten voor baggerwerken worden geraamd en de nuttige kaalengte wordt in rekening gebracht.	MKBA	x		x	
32	SALV	- de kostprijs die gepaard gaat met de fysieke verplaatsing naar een nieuwe locatie ten zuiden van de Carcookesite moet ook in rekening worden gebracht	dit zal worden meegenomen bv advh ontegeningsvergoeding of mitigerende maatregelen.	MKBA	x		x	
32	SALV	- het verder landinwaarts opschuiven van de voorhaven via het Carcoke alternatief bemoeilijkt de verdere ontwikkeling van de binnenscheepvaart. Aanleg- en herstelplaatsen voor binnenschepen moeten daardoor elders in de achterhaven terug worden aangelegd.						
32	SALV	Bij de bouw thv Visart zullen er ook extra kosten moeten gemaakt worden. De golfslag die ontstaat bij de passage van de koopvaardij schepen legt een hypotheek op de werking van de vismijn.	kosten worden meegenomen in de MKBA	MKBA	x		x	
33	Agentschap Zorg& Gezondheid	Dankzij de nieuwe sluis kunnen de maritieme, industriële en logistieke activiteiten groeien, dit betekent ook meer transport en meer gezondheidseffecten van transport, onafhankelijk van welk alternatief, zowel voor de woningen in de directe omgeving als voor de woningen gelegen langs de belangrijkste invalswegen. De gezondheidseffecten tgv de daardoor gegenereerde luchtverontreiniging en lawaaihinder moeten in kaart gebracht worden.	is niet onderscheidend voor de keuze van het alternatief. De impact op lucht wordt (semi-)kwantitatief geëvalueerd in de discipline lucht	milieudisciplines	-	x		
33	Agentschap Zorg& Gezondheid	p24. randvoorwaarden: graag ook als randvoorwaarde "een minimale impact op de volksgezondheid" opnemen	enkel de randvoorwaarden uit de startbeslissing worden meegenomen. Impact op volksgezondheid wordt wel bekeken in de milieubeoordeling	tekstueel	-	x		

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p52: "in de woonkernen van Zeebrugge en Zwankendamme wordt de MKN voor dag- en nachtperiode vaak overschreden". Bovendien zijn de aanbevelingen van WHO voor geluid strenger dan de milieunormen, er zijn dus zeker gezondheidseffecten te verwachten. Milderende maatregelen zijn aangewezen.		milieudisciplines		x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p53 Lucht : De meetresultaten van de voorbije jaren tonen een daling van de concentraties in deze zones die het gevolg is van een daling van de uitstoot. Maar op p55: "een sterke daling van de Nox-emissies wordt tenietgedaan door een toename van de activiteit". het is belangrijk te weten wat de eindsom is van de betere technologie, maar met de toename van transport ingecalculleerd, en wat dit betekent voor de gezondheid van de omwonenden	er zal o.a. een (semi)kwantitatieve evaluatie gemaakt worden als gevolg van watergebonden trafiek	milieudisciplines	-	x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p56 fietsers: Werken aan een betere fietsinfrastructuur is belangrijk in het kader van het STOP-principe; voetgangers en fietsers krijgen voorrang	tekst werd aangevuld	tekstueel	x			
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p59: kwetsbare groepen (scholen, kinderdagverblijven..) : het is goed dat deze opgesomd worden maar er moet later in het document ook iets mee gedaan worden	tekst werd aangevuld	milieudisciplines	x	x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p60: "de emissies van de aangereede schepen zijn globaal gezien de belangrijkste bronnen". Bij een verhoging van het aantal schepen zal ook een verhoging van het aantal vrachtwagens gekoppeld zijn die de extra goederen moeten vervoeren, wat met hun uitstoot (lucht&geluid)? Wat met milderende maatregelen zoals walstroom ?	deze worden (semi)kwantitatief geëvalueerd (§8.5.2.4)	milieudisciplines	-	x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p60: luchtkwaliteit en gezondheidsrisico's is zeer summier uitgewerkt. Wat zijn de gemeten/gemiddelde waarden, hoeveel verschillen die van de gezondheidskundige richtwaarden van de WHO. Wat zijn de gezondheidseffecten van benzeen en benzo(a)pyreen?, enz.	zal verder uitgewerkt worden in de milieubeoordeling	milieudisciplines	-	x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p60: "een aanzienlijk deel van de bevolking wordt bij waarden van Lnight-55 dB(A) ernstig gehinderd en slaapverstoor". De WHO richtwaarde voor Lnight ligt reeds op 40 dB(A)	tekst werd aangepast	tekstueel	x	x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p 60 : dit zijn behoorlijk wat hindereffecten	-	-	-			
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p78: significantiekader "hindereffecten en gezondheidsrisico's": - bevat enkel verwijzingen naar geluid, wat met de effecten van oa PM, benzeen, en benzo(a)pyreen	er wordt verwezen naar geluidsbelasting en/of <b>luchtverontreiniging</b>	-	-			
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p78: Waarom wordt het significantiekader van het nieuw richtlijnenboek mens-gezondheid niet gebruikt? Globaal zal het onderzoek naar gezondheidseffecten sowieso op basis van het richtlijnenboek moeten gebeuren.	op strategisch niveau is dit niet noodzakelijk. Er wordt waar mogelijk en waar toepasbaar wel rekening gehouden met de richtlijnenboeken	milieudisciplines	-	x		
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p86 MKBA: worden de kosten van gezondheidseffecten ook uitgedrukt en meegenomen, worden DALY's (Disability Adjusted Life Years) bv omgezet in centen? Naast rechtstreekse kosten van de ziekenzorg heb je bv. ook de kosten van werkverlies/ziekteverzuim. In de huidige situatie maar ook in de voorgestelde alternatieven is de bevolking blootgesteld aan enkele milieufactoren met een grote gezondheidsimpact, dit brengt ook kosten met zich mee	effect op luchtkwaliteit en klimaatwijziging meegenomen in de externe effecten, zowel veroorzaakt door mobiliteit rond het project (tram, trein en verkeer) als veroorzaakt door de scheepvaart zelf, maar niet obv DALY's. Gezien de MER dit effect wellicht niet zal kwantificeren, zal de MKBA bijgevolg ook niet kunnen monetariseren. In ieder geval wordt Standaardmethodek gevolgd.	MKBA	-			
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p91 : bij externe kosten ontbreken gezondheidskosten	tekst werd aangepast	MKBA	x			
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p112: woongebieden worden zoveel als mogelijk gevrijwaard van havenverkeer: dit is positief	-	-	-			
33	Agentschap Zorg & Gezondheid	p113: mogelijke knelpunten : hier ontbreekt "er kan een impact zijn op gezondheid"	-	-	-			
34	Agentschap Innoveren& Ondernemen=beleidsdomein Economie Wetenschap en Innovatie	Ook al is de prioritaire doelstelling de nautische toegankelijkheid van de achterhaven te verzekeren, toch zou de impact van de keuze van het alternatief op de positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge mee in beeld gebracht moeten worden. Meer mogelijkheden voor diepzeecontainertrafiek , meer mogelijkheden voor RoRo-activiteiten dan wel voor andere TDL-activiteiten zouden een verschillende impact op de positionering van de haven kunnen hebben en vereisen vermoedelijk ook een andere capaciteit op de hinterlandverbindingen via spoor, water of via kustvaart als alternatief. Die discussie lijkt men in de alternatievenonderzoeksnota uit de weg te gaan.	kustvaart als alternatief wordt niet meegenomen ook verdeling in het hinterland wordt niet meegenomen	algemeen	-			
34	Agentschap Innoveren& Ondernemen=beleidsdomein Economie Wetenschap en Innovatie	De impact van de varianten op vlak van kruisingen (brug, tunnel) op congestie, kostprijs, ruimte-name en technische haalbaarheid moet zeker mee kunnen afgewogen worden. In de methodologie wordt aangegeven dat de doorstroming van het verkeer wordt meegenomen in de beoordeling. De beoordeling moet voor al de varianten en voor die verschillende aspecten gebeuren om een goed zicht te krijgen op de impact op mobiliteit.	wordt bekeken in discipline Mobiliteit	milieudisciplines	-	x		
34	Agentschap Innoveren& Ondernemen=beleidsdomein Economie Wetenschap en Innovatie	MKBA: 1) Enkel kijken naar het directe en operationele effect van de zeeluis en de impact op het havenareaal (direct effect 5 dat nog moet gedetailleerd worden), levert een onvoldoende beeld op voor de beleidsmakers en de stakeholders. Er wordt gesteld geen indirecte effecten mee te nemen. Vanuit het beleidsdomein EWI pleiten we er wel deels voor om de impact op de havenontwikkeling mee te nemen. De mogelijke verschillen in welvaartseffecten van de verschillende alternatieven kan men niet buiten beschouwing laten, ook al zijn ze misschien moeilijker correct in te schatten.	Indirecte effecten zullen niet zomaar wegschreven worden, maar de beslisboom uit de standaardmethodek wordt gevolgd.	MKBA	-		x	
34	Agentschap Innoveren& Ondernemen=beleidsdomein Economie Wetenschap en Innovatie	2) De methodologie gaat uit van het monetariseren van alle welvaarseffecten en kosten van de verschillende alternatieven. Dit lijkt een nogal eenzijdige benadering omdat er meerdere invalshoeken zijn om naar de impact van het strategisch haveninfrastructuurproject op de welvaartseffecten te kijken. Zo kan men vanuit de lokale overheid een groter gewicht toekennen aan de werkgelegenheidsontwikkeling, vanuit de Vlaamse overheid aan de positionering van haven van Brugge-Zeebrugge in het gehele Vlaamse havenlandschap en vanuit MBZ aan de impact op de eigen strategie. Of die effecten dan allemaal moeten gemonetariseerd worden is wellicht een brug te ver. Duidelijke kosten van werken kunnen vergeleken worden maar een deel van de baten kan ook kwalitatief geduid worden of met voorkeuren.	in een MKBA zijn de euro's de gewichten. In een MCA kunnen bv wel andere gewichten worden toegekend, maar dit is een ander instrument en niet compatibel binnen een MKBA. In elk geval wordt een kwalitatieve beschrijving gegeven indien monetariseren niet mogelijk is, maar geen extra weg.	MKBA	-	-		
35	beleidsdomein MOW	Scheepsafmetingen : de parameters zijn verouderd. De nieuwe carriers van het type Hawaiian Highway hebben een breedte van 38 m, maar de kans is reëel dat de schaalvergroting zich ook hier zal doorzetten. Een car carrier met een lengte van 265m met 2 hieraan gekoppelde sleepboten (v elk 38m) en een sleeplijn van 30 m kunnen zo niet in de sluis, het lijkt daarom sterk aanbevolen dat de norm van de nieuwe Panamasluis wordt gehanteerd (L 427m, B 55m, D 18,3m)	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	nautische aspecten	x			
35	beleidsdomein MOW	Bij alternatieven Carcoke en Visartsluis komt de toegang tot de jachthaven te liggen in de aanvoerroute tot de sluis. Dit zorgt voor een beperktere toegankelijkheid vd jachthaven en heeft mogelijk een negatieve impact op de sedimentatie in de oude vissershaven.	impact op sedimenthuishouding zal bekeken worden in de discipline water	milieudisciplines	x	x		
35	beleidsdomein MOW	Bij alternatieven Visartsluis en Visart-oost is er een innname van terrein thv 3 scheepswerven. Kunnen deze dr een andere oriëntatie van bv sluisdeuren gevrijwaard worden of welke herlocalisatie wordt hiervoor voorzien	herlocalisatie van bedrijven wordt niet individueel bekeken, dit is voor projectniveau	milieudisciplines	-		x	

Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
35	beleidsdomein MOW	Bi alle alternatieven is er gewijzigde eerste-lijns-zeewering en mogelijk ook van het golfklimaat. De impact op de veiligheid tegen overstroming vanuit zee is mee te nemen in het AON	zal bekeken worden, maar als harde randvoorwaarde voor het project wordt wel sowieso voldaan aan de vereisten binnen het Kustveiligheidsplan	milieudisciplines	x	x		
35	beleidsdomein MOW	Disc. Water : ook rekening houden met risico op overstromingen vanuit zee. Dit overstromingsrisico is niet opgenomen in de watertoetskaarten	niet nodig, want toekomstige hoogtes zijn gebaseerd op het kustveiligheidsplan	milieudisciplines	-	x		
35	beleidsdomein MOW	Disc mens : de volledige impact op de jachthaven (beperkte toegankelijkheid, verdwijnen ondersteunende bedrijven, sedimentatie,...) dient mee beoordeeld te worden	impact op de jachthaven wordt bekeken bij discipline mens	milieudisciplines	x	x		
35	beleidsdomein MOW	op zuiver nautisch-technisch vlak is het Verbindingsdok het meest optimale scenario, een doorvaarkanaal van 130 m naar deze sluisen is een minimum. (lange en nauwe aanlooproutes naar/van de sluis dienen vermeden te worden, vanuit veiligheids oogpunt maar ook om zo kort mogelijke wachttijden bij het uitwisselen van voor de sluis bestemd inkomend en uitgaand scheepsverkeer)	-	alternatieven	-			
35	beleidsdomein MOW	(bij het intekenen van de nieuwe sluis dient ook rekening gehouden te worden dat bij hevige dwarswinden (6 Bt) de aanloop- en vertrekmanoeuvres nog steeds veilig kunnen worden uitgevoerd)	-					
35	beleidsdomein MOW	Er wordt geadviseerd om de 5 scenario's met een model gebaseerd op de huidige normen van een neopanamax PCTC (38m breedte) te simuleren in het Waterbouwkundig Laboratorium. Dit zou bijkomende belangrijke info kunnen opleveren voor een finale keuze	De afmetingen van de sluis en het maatgevend schip werden aangepast: maatgevend schip 265mx40m ; sluis: 55mx427m.	algemeen	-			
35	beleidsdomein MOW	eenmaal een bepaald scenario wordt gekozen, dient er bestudeerd te worden wat de invloed zal zijn op het bestaande CCTV (camera bewaking - closed circuit television) en scheepvaartverkeer in de haven van Zeebrugge	voor verder procesverloop		-			x
35	beleidsdomein MOW	opmerking van dienst beleid, zie boven nr 10. + bijkomend onderstaande suggestie :						
35	beleidsdomein MOW	p24 opportuniteiten : suggestie om ook de opportuniteiten voor en de samenhang met de nood naar alternatieven voor het nijpend gebrek aan capaciteit in de Transportzone op het gepaste ogenblik in het kader van deze procedure te bekijken	dit is niet het hoofdthema van de huidige studie		-			
35	beleidsdomein MOW	advies De Lijn, zie boven	-		-			
36	Prov West-VI	vraagt aandacht voor de fietsverbindingen tussen de haven en het hinterland. De bovenlokale fietsverbindingen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de haven door werknemers nu de lirmieten van de autoafhankelijkheid steeds duidelijker worden.	dit is niet het hoofdthema van dit dossier	-	-			
36	Prov West-VI	p56 niet volledig accuraat. In het projectgebied zijn de fietsnelwegen F34 (Oostende – Knokke) en F311 (toegang tot de zuidelijke achterhaven vanaf de Vaartdijk langs het Leopoldkanaal, ook bekend als het project „Palingpot“ of „Ramskapellebruggen“) geselecteerd en is een aansluiting met F31 Brugge-Zeebrugge in onderzoek. Tevens is in het masterplan fiets voor de haven ook een gewenste noordwestelijke toegang aangeduid, toen nog in relatie tot het SHIP-project. De precieze locatie kan dus nog wijzigen, maar de nood aan de verbinding aan sich blijft wel. gevraagd wordt om de realisatie van die zaken als geplande projecten in de overweging mee te nemen.	tekst werd aangevuld	tekstueel	x			
36	Prov West-VI	vraag om provincie minstens bij het actorenoverleg, zoals vermeld in de procesnota, te betrekken.	-	participatie	-			
37	W&Z	1. Er dienen duidelijke keuzes en oplossingen voor de kanalen uitgewerkt te worden die mee kunnen genomen worden in de keuze van het locatiealternatief. Nu lijkt het een ondergeschikt element tov de andere transportassen, vermits er enkel vermeld wordt "er dient een oplossing te worden voorzien"	er zal een oplossing voor de Kanalen gezocht worden waarbij W&Z betrokken wordt	alternatieven	x			
37	W&Z	2. Bij de afweging "redelijk" versus "niet-redelijk" om bepaalde locatiealternatieven wel of niet mee te nemen wordt de waterhuishouding niet voldoende meegenomen. Het onteigenen van 50 woningen is beslissend om een bepaald alternatief niet te weerhoude, maar de overstromingsveiligheid van duizenden mensen wordt geklasseerd als "oplossing te onderzoeken".. Vermits beide kanalen zeer belangrijke afwateringskanalen zijn en alzo van cruciaal belang voor de stroomopwaartse waterhuishouding lijkt deze overweging onvoldoende te zijn meegesteld	impact op waterhuishouding wordt onderzocht	alternatieven	-	x		
37	W&Z	3. Bij het functioneren van het Leopoldkanaal dient de gewijzigde afwatering van het oostelijke deel beschreven te worden. In de huidige gewijzigde situatie ligt de stuw in Sint-Laureins meestal plat en stroomt het water van het oostelijke pand van het Leopoldkanaal richting zee i.p.v. naar de Westerschelde via de Braakman.	tekst werd aangevuld	tekstueel	x			
37	W&Z	4. Het alternatief "Vandammesluis Oost" dient een zeer duidelijke keuze van oplossing te beschrijven voor beide kanalen (omleiding, afwateringsconstructie, impact op waterhuishouding,...).	tekst werd aangevuld obv beschrijvende nota's van Tractebel	alternatieven	x			
37	W&Z	5. de afbakening van het studiegebied. Het studiegebied dient afhankelijk van de te beschrijven uitvoeringsvarianten uitgebreid te worden en dient de volledige waterhuishouding in kaart te brengen, dus ook de overstromingsrisico's stroomopwaarts.	het studiegebied werd uitgebreid in horizontale richting. De impact op de oppervlaktewaterhuishouding zal bekeken worden in de discipline water.	milieudisciplines	-	x		
37	W&Z	6. Bij de discipline "Water" ontbreekt zo het functioneren van de beide kanalen. Ook over het gebied in het Oosten van het studiegebied staat niks beschreven, daar waar dit wel gebeurde voor het westelijk gedeelte. De discipline "Water" dient verder uitgewerkt te worden.	tekst werd aangevuld	milieudisciplines	x	x		
37	W&Z	7. discipline Water : "wijziging in de aanslibbing van de achterhaven" wordt niet meegenomen als onderscheidend effect. Dit is onterecht in die zin dat een uitvoeringsvariant waarbij de kanalen zouden worden afgeleid naar de achterhaven van Zeebrugge een zeer belangrijke impact op de aanslibbing zal betekenen.	impact op sedimenthuishouding zal bekeken worden in de discipline water	milieudisciplines	x	x		
37	W&Z	8.p84: ingreep-effectmatrix : bij "Exploitatiefase" dient een mogelijke impact op de waterhuishouding meegenomen worden. In de hypothese van een uitvoeringsvariant waarbij de beide kanalen worden aangeakt op de achterhaven van Zeebrugge, is een impact op de waterhuishouding van beide kanalen en hun zijopen wel degelijk realiteit.	impact op waterhuishouding staat aangeduid bij de bouwfase	tekstueel	-			
38	Landbouw&Visserij	Het locatie-alternatief waarbij een nieuwe sluis wordt gebouwd ten oosten van de P. Vandammesluis, zou volgens de nota een beperkte inname binnen het Habitatrictlijngebied 'BE2500001 Duingebieden inclusief IJzermondend en Zwin', deelgebied Kleiputten van Heist en VEN-gebied met zich meebrengen. Het Departement Landbouw en Visserij vraagt deze ruimte-inname te verduidelijken, vooraleer hierover kan worden geoordeeld. Indien de bouw van deze sluis ertoe zal leiden dat ecotoop- en biotoopverlies dient te worden gecompenseerd op een andere locatie, bijvoorbeeld in landbouwgebied, is dit locatie-alternatief voor het Departement Landbouw en Visserij niet te verkiezen. In dergelijk geval wordt een bijkomende ruimtelijke impact gegeneerd ter hoogte van het compensatiegebied.	impact op het habitatrichtlijngebied wordt bekeken in de discipline Biodiversiteit. Compensaties worden echter op projectniveau bekeken.	milieudisciplines	-	x		x
38	Landbouw&Visserij	vraagt tevens aandacht voor het feit dat een grotere deining en getijdenwerking een impact zal genereren op het veilig werken langs de kade vanop vissersvaartuigen. Getel op het veilig functioneren van de vissershaven, wordt daarom een voorkeur gegeven aan een scenario waarbij de sluis zo veel mogelijk zeewaarts wordt voorzien, waardoor de vismijn – vissershaven beschermd wordt van de getijden. Eventueel moeten bijkomende maatregelen worden genomen die ervoor zorgen dat de huidige werking gegarandeerd blijft.	impact op vissershaven zal bekeken worden in de discipline mens	alternatieven	x	x		
39	Ruimte Vlaanderen	Bij de alternatieven die niet de Visartsluis bevatten : positief effect onderzoeken om Dorp en Stationswijk meer met elkaar te verbinden;	stond reeds beschreven in §8.5.2.6	alternatieven	-			



Adviesnr	Instantie	Opmerking van adviesinstantie	Verwerking door projectgroep	Categorie	Aan te passen/ aan te vullen in AON	Mee te nemen in milieubeoordeling	Mee te nemen in MKBA	Mee te nemen in verder proces
39	Ruimte Vlaanderen	Bij de Nx bovengronds : het is niet duidelijk of er alternatief is voorzien voor de zachte weggebruiker (voetganger-/fietsers- tunnel of brug). Indien dit niet voorzien is haalt men Dorp en Stationswijk nog verder uiteen. Dit lijkt niet aan bod te komen in het onderzoek ( kan vervat zitten in 'impact op menselijke functies' maar wordt er niet expliciet vernoemd.	voetgangers en fietsers worden bekeken bij disc mobiliteit	milieudisciplines	-			
39	Ruimte Vlaanderen	op p18 : de oude wetgeving mag geschrapt worden. Het Onroerendgoedbesluit 16 mei 2014 moet opgenomen worden in de tabel.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
39	Ruimte Vlaanderen	aangeven in de projectbeschrijving of de Visartsluis nog kan functioneren, alsook de bouwfysische toestand van de sluis. Deze elementen kunnen meegenomen worden bij de effectenbespreking indien de Visartsluis zou worden afgebroken.	zal toegevoegd worden in de milieubeoordeling	tekstueel	-	x		
39	Ruimte Vlaanderen	ook aandacht geven aan de aanwezigheid van bouwkundig erfgoed in de alternatieven Carcoke en Vandamme-oost (en niet enkel bij Visart-oost)	tekst werd aangepast	milieudisciplines	x			
39	Ruimte Vlaanderen	Het ontwikkelingsscenario spreekt niet over het project Seine-Schelde-West. Afhankelijk van het uit te werken alternatief is er een directe relatie met het project Seine-Schelde-West. Een verduidelijking waarom deze potentiële ontwikkeling niet wordt meegenomen is wenselijk.	tekst werd aangepast	tekstueel	x			
39	Ruimte Vlaanderen	de uitbreiding van de LNG-activiteiten en de doorsteek van de Oostdam voor binnenvaart op zee wordt niet meegenomen in de onderzoeksfase van dit project. Wel worden ze op strategisch niveau als een toetsingskader in het effectenonderzoek meegenomen. Omwille van de wijziging van het gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge is het aan te bevelen om deze projecten, net als de compensaties die nodig zouden kunnen zijn voor het complex project, mee te nemen in het geïntegreerd onderzoek.	worden meegenomen als toetsingskader	algemeen	-			
39	Ruimte Vlaanderen	Discipline mobiliteit: hier wordt aangegeven dat er vertrokken wordt van de reeds bestaande project-mer en waarbij indien nodig een actualisatie zal gebeuren. Het uit te voeren onderzoek heeft als finaliteit een beoordeling op strategisch niveau. In dit opzicht is het belangrijk om na te gaan of een project-mer voldoende basis kan bieden voor een keuze op strategisch niveau.	beoordeling mobiliteit wordt uitgevoerd op strategisch niveau	milieudisciplines	-			
36	Ruimte Vlaanderen	Discipline mobiliteit: het is onduidelijk in welke mate de doorrekeningen v mobiliteit reeds rekening houden met de geplande ontwikkelingen op het bedrijventerrein 'De Spie' en het gebied 'Blankenbergse Steenweg'.	er worden geen doorrekeningen uitgevoerd. Te bekijken op projectniveau	milieudisciplines	-			x