

B R U
G G E



208

gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Vissershaven

I toelichtende nota

ontwerp d.d. april

definitief vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van 31 mei 2021

RUP_31005_214_00208_00001

Sofie Haspeslagh, arch. g.o.a. hoofd van dienst sector noord stad Brugge

Ans Vanhevel, ruimtelijk planner stad Brugge

Eddie De Roose, technisch hoofdmedewerker stad Brugge

Sil Goossens, ruimtelijk planner, Sweco

Niels De Maesschalck, ruimtelijk planner Sweco

Jonas De Temmerman, Sweco

Voorlopig vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van 26/10/2020

Namens Colin BEHEYDT, Algemeen directeur
Stad en OCMW Brugge
i.o. de bureauchef

De Voorzitter

Eddy FRANCKAERT

Annick LAMBRECHT

Het College van Burgemeester en Schepenen bevestigt dat onderhavig plan ter inzage van het publiek op het Gemeentehuis werd neergelegd van 4/12/2020 tot en met 1/2/2021

Namens Colin BEHEYDT, Algemeen Directeur
i.o. de bureauchef

De Burgemeester

Eddy FRANCKAERT

Dirk DE FAUW

Definitief vastgesteld door de Gemeenteraad van Brugge in zitting van 31 mei 2021

Namens Colin BEHEYDT, Algemeen directeur
Stad en OCMW Brugge

De Voorzitter

i.o. de bureauchef

Eddy FRANCKAERT

Annick LAMBRECHT

Ans VANHEVEL, ruimtelijk planner Stad Brugge

Sil GOOSSENS, ruimtelijk planner Sweco

Verantwoording

Titel	RUP Vissershaven
Subtitel	Toelichtende nota
Projectnummer	2131-0003
Datum	April 2021
Auteur(s)	Sil Goossens, Niels De Maesschalck
E-mail adres	gent@swecobelgium.be

Paraaf gecontroleerd ✓

Paraaf goedgekeurd ✓

Contact



Sweco Belgium NV
Elfulistraat 43
B-9000 Gent
gent@swecobelgium.be
www.swecobelgium.be

Inhoudstafel

		29
	Landschappelijke structuur	
1	INLEIDING	1
	Juridische bepalingen RUP	2
	Probleemstelling en doel	2
2	RUIMTELIJKE CONTEXT	3
2.1	<i>Ruimtelijke situering</i>	6
	Situering op mesoniveau	6
	Situering op microniveau	6
2.2	<i>Historische lezing</i>	7
	Kaartmateriaal	7
	Ontstaan haven	7
	Interbellumperiode	8
	Na-oorlogse jaren	9
	Tweede grote uitbreiding	9
2.3	<i>Feitelijke toestand</i>	10
	Ruimtelijke structuur en functies	10
	Fotoreportage	11
	Analyse van de bestaande toestand	17
	Functies	17
	Type bebouwing	19
	Bouwhoogtes	20
	Open ruimte	22
	Bezienswaardigheden	24
	Ontsluiting & Parkeren	24
	Spoor	25
	De oude Vismijn/ Seafront	27
	De jachthaven	27
2.4	<i>Omgevingskenmerken</i>	28
	Abiotische kenmerken	28
	Biotische kenmerken	29
3	PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT	30
3.1	<i>Beleidsplannen</i>	31
	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	31
	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	31
	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan	32
	Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge	33
	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge	33
	Beleidsdocumenten i.v.m. de haven Zeebrugge	36
	Beleidsdocumenten i.v.m. mobiliteit	39
	Beleidsdocumenten i.v.m. kust	43
	Andere beleidsplannen	44
3.2	<i>Juridische context</i>	45
	bestemmingsplannen en beschermingen	45
	Gewestplan	46
	BPA's Zeebrugge	47
	Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge	49
	Voorschriften op gebruik van het openbaar domein voor terrassen bij horecazaken	50
	Verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen	50
	Wegen en water	51
	Landschapsatlas, beschermingen	53
	Vastgesteld bouwkundig erfgoed	54
	Erfgoedwaarderingskaart	54
4	VISIE	57
4.1	<i>Knelpunten en potenties</i>	58
	Knelpunten	58
	Ruimtelijke potenties	62
	Besluit	65
4.2	<i>Algemeen visieverhaal</i>	66
	Breder kader	66

Verhogen van de leefkwaliteit en aantrekkelijkheid	66	5	TECHNISCHE BEPALINGEN	128
Oude Vismijn als centrale schakel	67			
Publiek raamwerk	67			
Gemakkelijk hanteerbaar RUP	67			
4.3 Algemeen referentieonderzoek	69		TEN GEVOLGE VAN HET RUP	128
Hamburg: Hafencity	69	5.1	<i>Buurtwegentoets</i>	130
Amsterdam: Java-eiland	71	5.2	<i>Watertoets</i>	131
Londen: Canary Wharf	72		Waterlopen	131
Antwerpen: Eilandje	73		Oppervlaktewater	131
Kopenhagen-Orestad	74		Grondwaterkwaliteit	131
Sluseholmen	75		Grondwaterstroming en infiltratiegevoeligheid	132
Marseille: Vieux Port	76		Infiltratiegevoeligheid	132
Gent – Oude Dokken – Nieuwe dokken	77		Hellingenkaart en erosiegevoeligheid	132
			Winterbed	133
			Zoneringskaart	133
			Signaalgebiedenkaart	133
4.4 Visie planonderdelen	78	5.3	<i>Ruimtebalans en op te heffen voorschriften</i>	134
Herinrichting openbaar domein	78		Ruimtebalans	134
Reconversie Oude Vismijnsite	81		Op te heffen voorschriften	134
Buffering met haven	84		Op te heffen verkavelingen	135
Herinrichting kustlaan als centrale boulevard	85	5.4	<i>Planbaten/Planschade</i>	136
Nabestemming Goederenspoorlijn Zweedse kaai	86		GEBRUIKERSCHADE/COMPENSATIE	136
Impulsen voor de woonzones/dorpskern	87		PLANBATEN/PLANSCHADE	136
Monitoring van het aantal tweede verblijven/vakantiewoningen	97	5.5	<i>Plan-mer plicht en Veiligheidsrapportering</i>	137
Behoud erfgoedwaarde	97		Resultaten plan-mer-plicht	137
			RVR-Toets RVR-AV-0866	141
4.5 Doorvertaling resultaten plan-MER naar RUP	99	6	BIJLAGEN	143
Planonderdelen Plan-mer	99	6.1	<i>Erfgoedwaardingskaart en -fiches</i>	145
Onderzochte varianten voor Oude Vismijnsite	100	6.2	<i>Kaartenbundel</i>	147
Belangrijkste bevindingen plan-MER	101			
Keuze maximaal scenario met variant B op Oude Vismijnsite	108			
Toepassen fasering	109			
Te nemen maatregelen	111			
4.6 Structuurschets en aanzet tot voorschriften	123			
Structuurschets	123			
aanzet tot voorschriften	124			

1 Inleiding

Voorliggend document maakt deel uit van het ontwerp voor het RUP Vissershaven. Dit document bevat de inhoudelijke toelichting en visie van het RUP.

De opmaak van het RUP gebeurt ter vervanging van het BPA Vissershaven (25/04/2000), het deel dat niet is vervangen door het gewestelijk RUP afbakening Zeehavengebied Zeebrugge (19/09/2009).

Zeebrugge heeft tal van kwaliteiten en potenties. De ambitie is om deze troeven duidelijk in de verf te zetten. De sterke aanwezigheid van de havenactiviteiten en visserij in en rond Zeebrugge moeten kunnen ingezet worden als kwaliteit en attractie voor bewoners en bezoekers. Het plan heeft de ambitie om het attractieve karakter van het plangebied beter te benutten en in te zetten om de beleving van Zeebrugge, als wezenlijk onderdeel van de stad Brugge, te versterken. Het ontwikkelen van een nieuw, architecturaal hoogwaardig alternatief voor de Oude Vismijnsite en een attractieve openbare ruimte vormen hierbij belangrijke onderdelen. Met het RUP wordt ingezet op het verbeteren van de leefkwaliteit voor de inwoners in het plangebied en het aantrekken van nieuwe inwoners. De leefbaarheid voor de omwonenden kan onder andere verbeterd worden door de economische leefbaarheid voor handel en horeca en de toeristische aantrekkingskracht van het gebied te verbeteren.

JURIDISCHE BEPALINGEN RUP

De opdracht bestaat uit de opmaak van een RUP, overeenkomstig de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (M.B. 27/03/2009), en latere wijzigingen, de uitvoeringsbesluiten en de ter zake door de Vlaamse Regering en het agentschap Ruimte Vlaanderen verstrekte richtlijnen, rekening houdend met de gemeentelijke ruimtelijke structuur.

Artikel 2.2.2 van de codex ruimtelijke ordening bepaalt de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), met name:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval een overzicht van de conclusie van:
 - het planmilieueffectenrapport;
 - de passende beoordeling;
 - het ruimtelijk veiligheidsrapport;
 - andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in artikel 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

Volgens artikel 2.2.13 §2 worden de RUP's opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van Brugge is op 25 april 2006 door de Gemeenteraad definitief vastgesteld en op 3 augustus 2006 door Bestendige Deputatie van de provincie West-Vlaanderen goedgekeurd (BS 29 augustus 2006). Dit structuurplan is de basis voor dit RUP. Het RUP dient bovendien te

kaderen in de gewenste ruimtelijke structuur van het RSV en het PRS.

PROBLEEMSTELLING EN DOEL

De opmaak van het RUP gebeurt ter vervanging van het BPA Vissershaven. Het RUP zal de verouderde en van de huidige toestand afwijkende voorschriften van het BPA actualiseren.

Het RUP verruimt hierbij ook de mogelijkheden van enkele strategische zones, die door de te gedetailleerde versnipperde bestemmingstoestand onderbenut bleven.

Belangrijke bijkomende aanleiding tot herziening van het BPA vormt de beleidsvisie tot herbesteding van de site van de Oude Vismijn. Het RUP laat ruimere mogelijkheden naar zowel inrichting als functie toe, aangegeven vanuit een goedgekeurde plan-mer.

De belangrijkste doelstelling bij de herbesteding van de Oude vismijn is dat hier een kwalitatieve ontwikkeling kan plaatsvinden die een meerwaarde betekent voor de locatie zelf en voor haar omgeving. Op basis van ontwerpend onderzoek moeten de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen dergelijke ontwikkeling kan plaatsvinden bepaald worden, met vertaling in het RUP.

Daarnaast wordt een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het volledige plangebied uitgeschreven en doorvetaald in stedenbouwkundige voorschriften. Om hiertoe te komen zal moeten onderzocht worden welke knelpunten en potenties er in het gebied aanwezig zijn, en zal moeten rekening gehouden worden met bestaande beleidsdocumenten. (RSV, PRS, GRS, Kustveiligheidsplan, Strategisch plan voor de haven Brugge Zeebrugge,...).

Volgende specifieke planonderdelen worden onderscheiden:

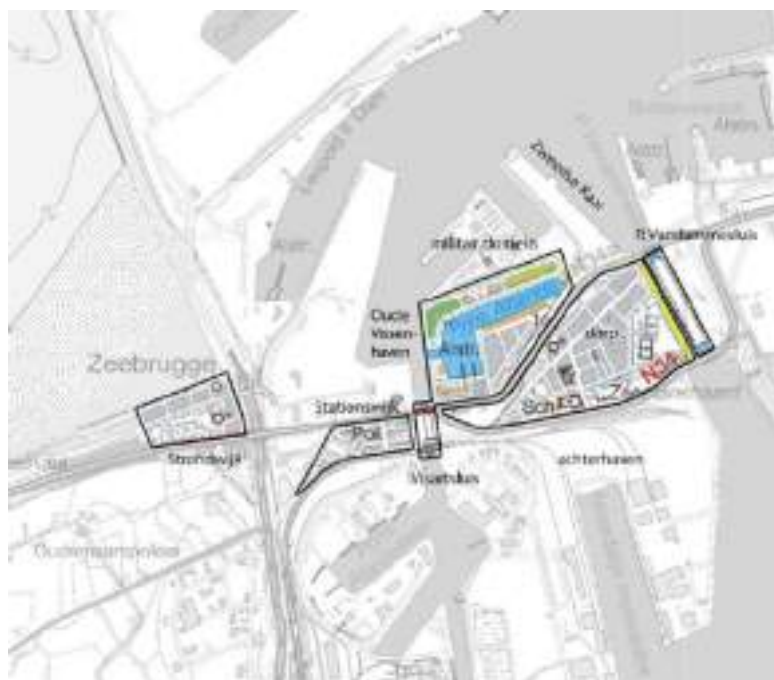
- Herinrichting openbaar domein;
- Reconversie Oude Vismijnsite als gemengd stedelijk reconversiegebied;
- Buffering ter hoogte van directe raakvlakken met de haven;
- Herinrichting van de Kustlaan;
- Gepaste nabestemming goederenspoorlijn Zweedse kaai;
- Actualiseren van de overige deelzones binnen het BPA.

2 Ruimtelijke context

In dit hoofdstuk worden de omgevingskenmerken van het projectgebied beschreven. Doelstelling is om de elementen aan te reiken die een impact hebben op de toekomstige ontwikkelingen binnen de contour van het RUP.



Figuur 1: Situering op topografische kaart (macroniveau)



Figuur 2: Situering op topografische kaart (mesoniveau)



Figuur 3: Situering op luchtfoto (microniveau)

2.1 Ruimtelijke situering

SITUERING OP MESONIVEAU

De Oude vissershaven ligt centraal in Zeebrugge. Samen met de Zeebrugse dorpskom (ten zuid-oosten van het plangebied) ligt het plangebied ingesloten tussen de voor- en achterhaven, respectievelijk ten noorden en ten zuiden van het plangebied. Net ten noorden van het plangebied ligt het militair domein met daarnaast de Zweedse Kaai, die in de toekomst meer cruiseschepen zal ontvangen. In het oosten en het westen is het plangebied afgebakend door het sluizencomplex (met de Visartsluis en de Vandammesluis) dat de verbinding tussen de voor- en achterhaven faciliteert. Aan de overzijde van de Visartsluis ligt de Stationswijk. Net buiten de westelijke havenarm ligt de vierde wijk die deel uitmaakt van Zeebrugge: de Strandwijk.

- De gebouwen van de Oude Vismijn (D);
- Deel woonwijk met woongebouwen met voornamelijk meergezins-wonen tussen de Vismijnstraat en de Visserstraat (E);
- Deel woonwijk met groep aaneengesloten eengezinswoningen gelegen in woonwijk tussen Kustlaan en de Visserstraat (F);
- Het bouwblok ingesloten tussen de Tijdokstraat, de Werfkaai, de Kielbankstraat en de Kustlaan. (G)
- De kades die ingericht zijn als parking (H);
- De Kustlaan tussen de Visartsluis en de Pierre Vandammesluis (I) ;
- Westelijk deel van de wijk Zeebrugge Dorp, met inbegrip van de scholensite Onze-Lieve Vrouw Ter Duinen (J);
- Het zuidelijk deel van het projectgebied met het IBIS-hotel (K).

SITUERING OP MICRONIVEAU

Het plangebied wordt aan haar zuidoostzijde deels begrensd door de Kustlaan. Langs deze weg loopt het tracé van de kusttram. Ten westen van de Sint-Donaaskerk reikt de zuidelijke grens tot aan de Isabellalaan. De Rederskaai (oostelijk deel) vormt de oostelijke grens en de Graaf Jansdijk de noordelijke grens. Aan de westelijke zijde wordt het plangebied begrensd door onder andere de kade langs de Tijdokstraat.

Het plangebied omvat volgende 'deelgebieden' (aanduiding op 'situering op luchtfoto'):

- Het Visserskruis, dat een rust- en uitkijkpunt vormt in de havenomgeving (A);
- De appartementsblokken tussen de Rederskaai en de Graaf-Jansdijk en park ten noorden van appartementsblokken t.h.v. Graaf-Jansdijk (B);
- De kop van het Prins Albertdok met de Westhinder (C) ;

2.2 Historische lezing

KAARTMATERIAAL

Op de Kabinetskaart van de Oostenrijkse Nederlanden, opgenomen op initiatief van Graaf de Ferraris (1770-1778) wordt het gebied ten noorden van Brugge weergegeven als zeer desolaat, enkel doorkruist door een beperkt aantal wegen en voor de rest ingenomen door dijken, duinen en polders.



Figuur 4: Ferraris kaart (1771 - 1778)

ONTSTAAN HAVEN

Bij het ontstaan van de haven van Zeebrugge hebben twee historische gegevens een rol gespeeld. Enerzijds was er vanuit de romantische beweging in de 19de eeuw in Brugge een hernieuwde belangstelling voor het verleden van Brugge, de grote middeleeuwse bloeiperiode in het bijzonder. De economische welvaart in de middeleeuwse stad was toen grotendeels te danken aan de verbinding (via het Zwin) met de zee. In het 19de-eeuwse bewustzijn wordt dan ook gestreefd naar een herstel van die relatie met de zee om zo Brugge opnieuw economische perspectieven te bieden. Brugge verkeert in het tweede en derde kwart van de 19de eeuw immers in een zware economische crisisperiode. Anderzijds vormt de toenmalige verbinding met de zee, via de Oostendse

Op de kaart van Ph. Vandermaelen (1846-1854) is in die toestand nog geen verandering gekomen. De regio waar later Zeebrugge zou komen, maakt, samen met Zwankendamme, grosso modo volledig deel uit van het toenmalige Lissewege cf. een kleine groep gebouwen ten zuiden van de toenmalige Graaf Jansdijk staat vermeld als "les magasins de Lisseweghe".



Figuur 5: Vandermaelen kaart (1846 – 1854)

Vaart, stilaan een probleem door de steeds toenemende tonnenmaat van de schepen.

Op 1 juni 1894 werd een overeenkomst afgesloten tussen de Belgische Staat, de Stad Brugge en de heren Louis Coiseau en Jean Cousin, waarin de voorwaarden werden vastgelegd betreffende de bouw en de uitbating van de nieuwe haven.

Deze zou uit 3 onderscheiden delen bestaan :

- voorhaven aan de Belgische kust; deze plaats werd 'Zeebrugge' genoemd, hetgeen betekent 'Brugge-aan-de-Zee';
- een zeekanaal vanaf de voorhaven naar Brugge;
- een binnenhaven in Brugge zelf, gelegen ten noorden van de stad.

Deze overeenkomst werd op 11 september 1895 goedgekeurd door het Parlement en als wet bekrachtigd. Deze wet werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 13 september 1895.

De werken voor de bouw van de haven werden uitgevoerd door een maatschappij die binnen de 3 maand na de goedkeuring van de overeenkomst door het Parlement opgericht werd door de heren Coiseau en Cousin. Deze maatschappij werd opgericht op 25 november 1895 onder de benaming 'Compagnie des Installations maritimes de Bruges', thans 'Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen' of M.B.Z

Op 1 mei 1906 wordt de rechtstreekse spoorlijn Brugge-Zeebrugge, waarvoor vanaf 1902 de voorbereidende werken worden uitgevoerd, in gebruik genomen. Het toenmalige station van Zeebrugge situeert zich ter hoogte van het huidige vormingsstation in de Baron de Maerelaan. De houten barak die er dienst doet als station wordt pas in 1966 gesloopt. Tevens is op dat ogenblik ook al 8 km industrieel spoor aangelegd onder meer naar de toenmalige havendam (cf. Leopold II-dam), waar een tweede station, "Zeebrugge-Haven", is opgetrokken ten behoeve van de reizigers met bestemming Hull en dat later ook dienst doet als opslagplaats voor per schip toegekomen goederen. Op 1 oktober 1908 wordt

INTERBELLUMPERIODE

In 1921 wordt aan de speciaal opgerichte bouwmaatschappij N.V. Zeemanshaard de opdracht gegeven om 113 werkmanswoningen te bouwen om de inwijking van vissersgezinnen waarvan men dacht dat ze massaal zouden verhuizen, op te vangen. Het ontwerp, dat zich uitstrekt over het Admiraal Keyesplein, de aanpalende Eiensluisstraat, en een stuk van de Heist- en Westhinderstraat, is opgemaakt door de Brusselse architect Camille Damman en voorziet in een homogeen ensemble van woningen in eclectische stijl met overwegend historiserende inslag. Hotels, winkels, café en restaurants floreren en op het strand staan badkarren en strandcabines. Op het einde van de jaren 1930 is de strandwijk van Zeebrugge uitgegroeid tot een volwaardige kustbadplaats. In 1935 wordt in die wijk een eigen bidplaats gebouwd, een kapel die later wordt vervangen door de Stella Mariskapel (cf. Stella Marisstraat zonder nummer). In dezelfde context krijgt Zeebrugge in 1937 een echt station met name het huidige "Zeebrugge-Dorp" (cf. Venetiëstraat nummer 1), mogelijk

de stoomtramlijn Blankenberge-Zeebrugge-Heist opengesteld.

Op 13 juli 1906 wordt ten oosten van de toegangseul naar de zeesluis een schuulhaven voor vissersboten (het huidige Prins Albertdok cf. Rederskaai zonder nummer) opengesteld. De vissershaven, die toen in noord-zuidrichting 150 m lang was en 80 m breed, wordt in de volgende decennia telkens weer uitgebreid.

De officiële opening van de haven vindt plaats op 23 juli 1907. Bij de opening beschikt de haven over een oppervlakte van 150 ha en 1.715 m kaaimuur. De haven is aan de westzijde afgeschermd door de Leopold II-dam.



Figuur 6: havenplan (1907)

naar een ontwerp van architect August Desmet. In eerste instantie is het een stopplaats voor de beperkte Zeebrugse bevolking maar door de opkomst van het toerisme krijgt het al snel de status van een volwaardig station.



Figuur 7: Zeebrugse haven eind jaren '60

NA-OORLOGSE JAREN

In 1948 bouwt de stad een nieuwe vismijn (cf. Vismijnstraat nummer 1) op de plaats van de oude die in 1943 door de Duitsers was gesloopt.

Onder meer ten gevolge van de Suez-crisis van 1956 wordt door het Ministerieel Comité voor Economische Coördinatie een werkgroep onder leiding van het voorzitterschap van professor ir. Gustave Willems in het leven geroepen, die wordt belast met de studie om de Zeebrugse haven geschikt te maken voor zeeschepen met grotere diepgang, meer bepaald voor petroleumtankers. Door de sluiting van het Suezkanaal, als gevolg van de oorlogssituatie in het Midden-Oosten, moeten de aardolieschepen immers een supplementair traject van 6.000 zeemijlen rond het Afrikaanse continent afleggen. Dit geld- en tijdverlies kon door de rederijen worden gecompenseerd door de bouw van grotere schepen.

De resultaten van deze studie vormen de start voor een reeks nieuwe infrastructuurwerken aan de haven, die een eerste grote doorbraak van de haven van Zeebrugge zullen betekenen. Er wordt een kunstmatig schiereiland, het Westerhoofd (cf. New Yorklaan) aangelegd.

TWEDE GROTE UITBREIDING

In 1970 neemt de Belgische regering de beslissing om de haven van Zeebrugge nog een nieuwe impuls te geven en als polyvalente diepzeehaven uit te bouwen.

Een eerste onderdeel van de werken behelst de bouw van een tweede, doch veel ruimere zeesluis, de Pierre Vandammesluis. Voor de tweede uitbreidingsfase, namelijk de aanleg en uitrusting van een nieuwe Achterhaven met dokken en haventerreinen, wordt ongeveer 1400 ha poldergebied onteigend. De begrenzingen van het onteigende gebied zijn de afleidingskanalen ten oosten, het Boudewijnkanaal ten westen en de ten zuiden de huidige Havenrandweg-Zuid. Het derde luik behelst de uitbouw van de Voorhaven. De Voorhaven wordt gevormd door twee in zee gebouwde, lange strekdammen van 4 km lang waartussen een zone ontstaat die zonder sluisen

Tevens wordt als tegenhanger van de bestaande Leopold II-dam tussen 1960 en 1966 een oostlijke dam (cf. Oostdam) met een zeewaarts uitlopende lage havendam, gebouwd. Deze heeft als functie om de voorhaven beter te beschermen tegen deining, zeestromingen en golfpenetratie, zodat het een rustiger ligplaats voor de schepen wordt.

Door een koninklijk besluit van 1970 worden Zeebrugge en Zwankendamme, en Lissewege gefusioneerd met Brugge.



Figuur 8: Oude Vissershaven Zeebrugge (jaren '60)

toegankelijk is voor grote zeeschepen en aldus bruikbaar is voor snel container- en ro-ro-verkeer. De nieuwe haven van Zeebrugge wordt officieel geopend op 20 juli 1985. In de loop van de jaren 1990 worden de oude vissershaven en het zogenaamde Zeebrugge-Dorp door de uitbreiding van de Voor- en Achterhaven als het ware als een enclave ingesloten en raken de omgeving van de voormalige vissershaven als gevolg van de stopzetting van de activiteiten in de vismijn, verloederd. In het kader van het Kustactieplan II-project wordt de site tussen 2001-2006 via een gecoördineerde aanpak gerevaloriseerd tot een aantrekkelijke toeristisch-recreatieve omgeving onder meer door de heraanleg van de Rederskaai, Paardenmarkstraat, Appelzakstraat, enzovoort.

2.3 Feitelijke toestand

RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN FUNCTIES

In wat volgt, worden de aanwezige functies in het plangebied en de ruimere omgeving besproken.



Figuur 9: overzicht aanwezige functies (blauw: ruimten, rood: bebouwing)

- | | |
|---|--|
| 01. Visserskruis + park | 07. Woonwijk deel tussen Visserstraat en Kustlaan |
| 02. Appartementsblokken + populierenbuffer | 08. Parkeerkade |
| 03. Rederskaai ten N van Prins Albertdok | 09. Bouwblok tussen Werfkaai en Kustlaan |
| 04. Kop Prins Albertdok | 10. Kustlaan |
| 05. Oude Vismijn | 11. Westelijk deel wijk Zeebrugge-Dorp + scholensite |
| 06. Woonwijk deel tussen Vismijnstraat en Vissersstraat | 12. Hotelcomplex |

FOTOREPORTAGE

De onderstaande fotoreportage brengt het plangebied in beeld per deelzone.

01 Visserskruis

Het Visserskruis maakt deel uit van het Herdenkingspark dat gesitueerd is op het einde van de Rederskaai en Omookaai. Vanaf het uitkijkplatform krijg je een zicht op de voorhaven van Zeebrugge. Het Visserskruis is vastgesteld als bouwkundig erfgoed en staat

voor een hulde/ herinnering aan de meer dan 150 verongelukte vissers van de oostkust. Op de sokkel staan de namen van de overleden vissers.



02 Appartementenblokken + populierenbuffer

De appartementenblokken tussen de Rederskaai en de Graaf-Jansdijk zijn opgebouwd uit een 6-tal bouwlagen, inclusief teruggetrokken daklaag, met zicht op de

jachthaven. Op het gelijkvloers zijn enkele handelszaken gelegen. De Rederskaai zelf werd in 2004 ingericht als promenade langs de jachthaven.



Langs de Graaf Jansdijk bevinden zich ook lagere woningen. Langs de straatzijde zijn over ook bijna de hele lengte dwarse parkeerplaatsen aanwezig.



Tussen de Appelzakstraat en de Rederskaai bevindt zich langs de achterzijde van de appartementsblokken een populierenbuffer/park met voetverbinding.



03 Rederskaai ten N van Prins Albertdok

Ter hoogte van de Witte-Bankstraat ligt op de Rederskaai het havengebouw van zeilclub RBSC Zeebrugge.



Op de kop van de Omookaai ligt clubhuis Alberta, met achterliggend parkstructuren.



04 Kop Prins Albertdok

Op de kop van het Prins Albertdok bevindt zich het havengebouw van de Westhinder Marina en is er een (gedeeltelijk afgesloten) parkeerruimte gelegen. Op de



kop van het Prins Albertdok is momenteel ook het lichtschip Westhinder gelegen, een deel van Seafront expo.



05 Oude vismijn

De Oude Vismijnsite bestaat uit loodsen waarin onder andere het maritiem themapark Seafront is gevestigd. De bebouwing is vastgesteld als bouwkundig erfgoed. De voormalige Vismijn is opgedeeld in kleinere eenheden met commerciële, horeca of toeristische func-



tie. In 1924 werd er op de site voor het eerst vis verkocht. De huidige vismijn dateert van 1948 en werd gebouwd op initiatief van de stad. De mijn heeft op dat moment een lengte van 180 m en een breedte van 29 m. Rond 1960 wordt de vismijn verlengd tot circa 280 m.



06 Woonwijk deel tussen Kustlaan en Vismijnstraat

De woonwijk Oude Vissershaven is gelegen tussen de Kustlaan en de Vismijnstraat. De woonwijk kan opgedeeld worden in twee zones. Enerzijds de noordwestelijke punt van de driehoek die in volle ontwikkeling is en bestaat uit een mengeling van appartementsgebouwen en eengezinswoningen.



07 Woonwijk deel tussen Kustlaan en Visserstraat

Anderzijds de zuidoostelijke basis van de driehoek die gekenmerkt is door voornamelijk eengezinswoningen en het spoor dat doorheen dit bouwblok loopt. Het spoor is sinds enkele jaren niet meer in gebruik.



08 Parkeerkade

Heel wat kades zijn momenteel ingericht als parking. Zowel de Tijdokstraat als de Rederskaai herbergen momenteel parkeerplaatsen voor auto's over hun gehele lengte. Langsheen de Tijdokstraat werd een clubhuis gebouwd (BZYC) aansluitend op het water. Vlakbij het



clubhuis is een parking gelegen op de hoek die volledig verhard is. Op deze parking is een nieuwe ontwikkeling (Vismijnpark) vergund, deze is nog niet in realisatie.



09 Bouwblok tussen Werfkaai en Kustlaan

Het bouwblok ingesloten tussen de Tijdokstraat, de Werfkaai, de Kielbankstraat en de Kustlaan bestaat voornamelijk uit recente bebouwing. Dit bouwblok



vormt vandaag een mengeling tussen loodsen, appartementen en groot- en kleinschalige handelszaken.



10 Kustlaan

De Kustlaan maakt een verbinding tussen de Visartsluis en de Pierre Vandammesluis en loopt van Knokke-Heist naar de grens met Blankenberge. De laan



is in de omgeving van de site voorzien van een aparte trambedding in twee richtingen in het midden van het wegprofiel.



11 Westelijk deel wijk Zeebrugge-Dorp + scholensite

Enkel het Westelijk deel van de wijk Zeebrugge-Dorp wordt opgenomen in het plangebied. Het betreft een zone met voornamelijk eengezinswoningen van 2-3 bouwlagen.



Ter hoogte van het kruispunt Meeuwenstraat x Even-dijk-Oost is afwijkend aan voorgaande bebouwing een lage alleenstaande woning gelegen.



Daar waar het gebied grenst aan de Kustlaan is wel een duidelijk afwijkend karakter van de bebouwing. Zo zijn hier hoofdzakelijk meergezinswoningen aanwezig

met soms tot vijf of zes bouwlagen hoog en is het gebied ook functioneel uitgebreid, zo is er o.a. een bankgebouw en een supermarkt aanwezig.



Tenslotte zijn twee belangrijke niet-woon structuren aanwezig in deze zone. De Sint-Donaaskerk ligt net ten oosten van het plangebied en scholencluster Onze-



Lieve-Vrouw Ter Duinen grenzend aan de Isabellalaan gedeeltelijk binnen het plangebied.



12 Hotelcomplex

Het uiterste westen van de wijk Zeebrugge Dorp bestaat uit het hotelcomplex Ibis Styles Hotel (foto links) en een geïsoleerde woonkorrel met gesloten eengezinswoningen langsheen de Kustlaan (foto rechts). Het gebied bestaat verder voornamelijk uit een nog open



begroeide vlakte met grasvegetatie. Ten zuidwesten, net buiten het plangebied, ligt een open verharde vlakte met een abstract kunstwerk genaamd 'Evoluzione Silenziose'.



ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND

FUNCTIES

Woningen

Het plangebied bestaat overwegend uit al ingevulde woonpercelen met één- en meergezinswoningen. Er bestaat een duidelijk afleesbaar onderscheid tussen het zuidelijke deel van het plangebied en het noordelijke. In het zuidelijk deel, het deel ten zuiden van de Kustlaan en de bouwblokken tussen de Visserstraat en de Kustlaan, komen vooral ééngezinswoningen voor. Ten noorden van de Visserstraat komen meer meergezinswoningen voor. Langs de Rederskaai en Tijdokstraat, komen bijna uitsluitend meergezinswoningen voor.

Het gebied wordt in twee gesneden door de Kustlaan. Beide gebieden zijn morfologisch verschillend. Het zuidelijke deel, behoort tot Zeebrugge dorp en

bestaat hoofdzakelijk uit ééngezinswoningen rond een 'slingerend stratenpatroon'. Er komen in beperkte mate ondersteunende functies voor. Het noordelijke deel, is orthogonaler en maakt deel uit van de 'Visserhaven'. Meer meergezinswoningen en een hogere concentratie aan horeca en winkels. In het bijzonder rond de Vismijn en het Prins-Albertdok. Ten noorden van de Visserstraat, zijn de laatste jaren meer ontwikkelingen gebeurd in het kader van het BPA Visserhaven. De vroegere visbedrijven/werkplaatsen gekoppeld aan de visserhaven zijn er vervangen door meergezinswoningen. Grote delen van de Visserhaven liggen momenteel nog braak, zijn in werffase of in uitvoeringsfase.

Gemeenschapsvoorzieningen

Het aantal gemeenschapsvoorzieningen binnen het plangebied zijn beperkt. Enkel in de meest zuidelijke uithoek valt een deel van de scholensite OLV 'Ter Duinen' binnen het plangebied.

Tweede verblijvers

Volgens de lijst "belasting op tweede verblijven" waren er in 2017 195 tweede verblijven binnen het plangebied van het RUP Visserhaven. Deze liggen zo goed als allemaal ten noorden van de Visserstraat (slechts 5 niet). Daaruit blijkt dat de 'kade' en het 'water' belangrijke elementen zijn voor mensen die op zoek zijn naar een tweede verblijf.

Deze tweede verblijven zijn op vandaag allemaal vergund als woonfunctie, ook al is hier geen domicilie meer aanwezig. Dit is dus strijdig met hun vergunning. Echter een gebruikswijziging van een permanente woonfunctie naar een tweede verblijf

wordt cfr. de bouwverordening niet gezien als een functiewijziging, ook al wordt een woning zonder domicilie strikt genomen niet meer als woning beschouwd (volgens deze bouwverordening). Dit heeft als gevolg dat dergelijke gebruikswijzigingen niet aan de vergunningsplicht onderworpen worden. Van zodra dit verhuurd wordt als toeristisch logies wordt dit wel beschouwd als verblijfsrecreatie (als vakantiewoning). Dit is wel vergunningsplichtig (cfr. bouwverordening). Binnen het huidige BPA is echter geen verblijfsrecreatie toegestaan.

Kantoren, vrije beroepen, dienstverlening, handel, horeca

Het aantal kantoren, binnen het plangebied zijn beperkt en situeren zich hoofdzakelijk langs de Kustlaan en in de Oude Vismijn. Handel en horeca komen verspreid voor binnen het plangebied. Ten zuiden van de Kustlaan komen in het dorpweefsel kleine zelfstandigen voor, die op het gelijkvloers handel houden en op de bovenverdiepingen wonen. Op het kruispunt van de Kustlaan met de Heiststraat komt een kleine handelsconcentratie voor in de omgeving van de Carrefour. Langs de Kustlaan komen her en der winkels en cafés voor. In het noordelijke deel van het plangebied zijn op het

gelijkvloers van de meergezinswoningen vaak kleine winkels en horeca aanwezig. Dit vooral rond het Prins Albertdok en de Oude Vismijn. In het uiterste zuidwesten van het plangebied tussen de Isabellalaan en de Kustlaan is het Ibis Style Hotel gelegen.

We kunnen zeker ook stellen dat het aantal café, restaurants en handelzaken binnen het plangebied beperkt zijn om voldoende aantrekkingskracht te bieden voor tweede verblijvers.

Ondernemingen

In het plangebied komen een aantal kleine ondernemingen voor, die er historisch zijn gegroeid, het

gaat in het bijzonder om een autogarage en enkele kleinere loodsen / herstelplaatsen ivf scheepvaart.

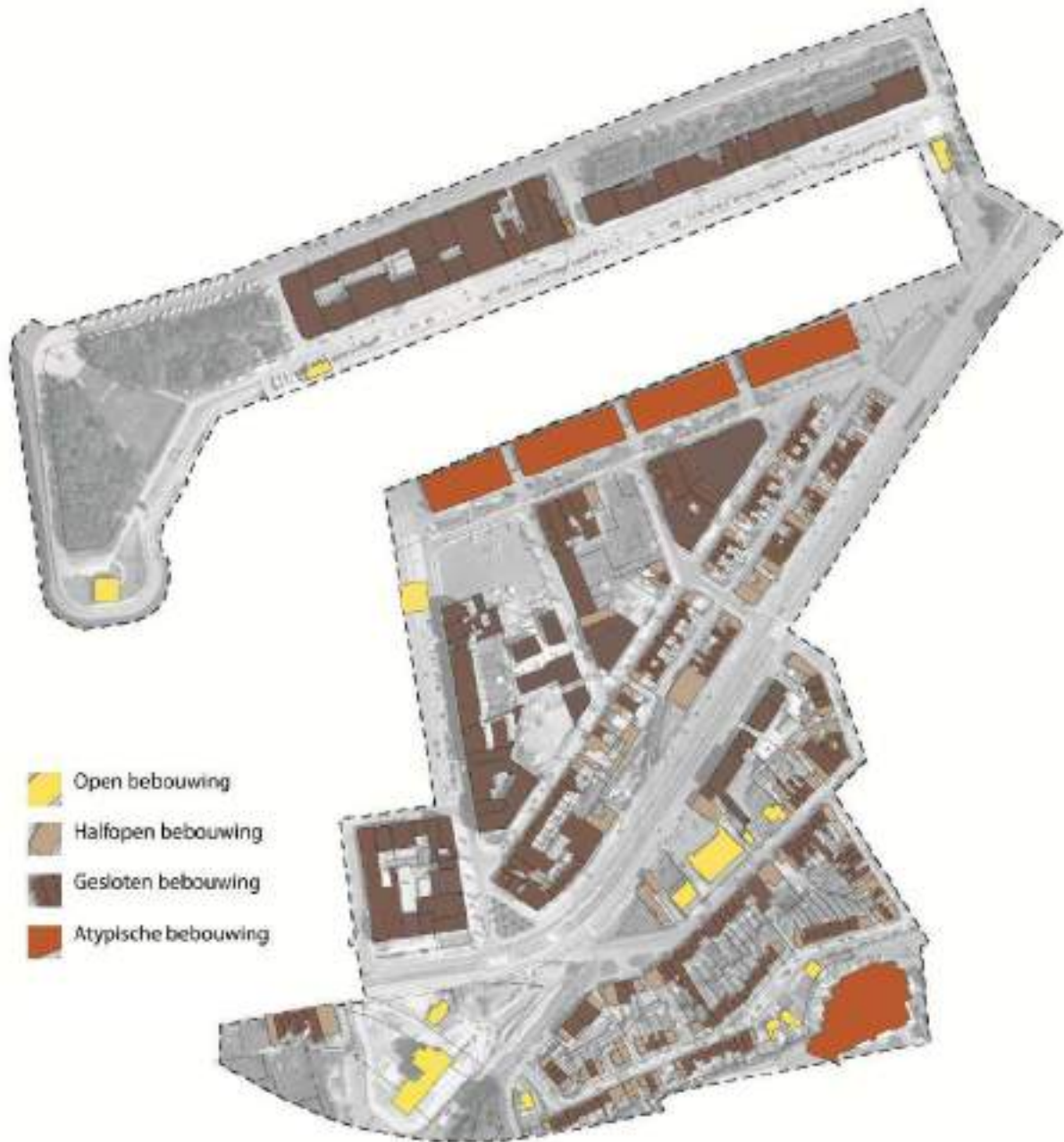


Figuur 10: Aanwezige functies binnen het plangebied

TYPE BEBOUWING

De bebouwing binnen het plangebied bestaat vooral uit gesloten woningbouw, afgewisseld met halfopen woningbouw, al komt het daar vaak neer op het afbouwen van een rij gesloten woningtypes. Het homogene woonweefsel van gesloten bebouwing wordt doorbroken door middel van enkele vrijstaande of een specifieke vorm van halfopen villa's.

Hoofdzakelijk langs de Rederskaai en de Tijdokstraat komen aaneengesloten appartementsblokken voor. Er zijn nog enkele onbebouwde percelen vrij verspreid in het plangebied. De Oude Vismijn en het OLV Ter Duinen, vormen 'markante gebouwenclusters' met atypische bebouwing.



Figuur 11: Type bebouwing binnen het plangebied

BOUWHOOGTES

Ook op vlak van het aantal bouwlagen is een duidelijke tweedeling waarneembaar tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van het plangebied. In het zuidelijke

deel van het plangebied komen hoofdzakelijk gebouwen met 2 bouwlagen (+ dak) voor. In het noorden, rond de dokkenstructuur komen gebouwen van 6 bouwlagen voor.



Figuur 12: Aanduiding van het aantal bouwlagen



Bouwhoogtes ten zuiden van het plangebied (Evendijk-Oost).



Verschillende bouwhoogtes langsheen de Kustlaan.



Bouwhoogtes in de omgeving van het spoor.



Bouwhoogte van 4 bouwlagen in de Wandelaarstraat.



Uitstekende toren van de Vismijn, met op de achtergrond appartementen met 6 bouwlagen.



Hoofdzakelijk 6 bouwlagen, inclusief teruggetrokken daklaag langsheen de Rederskaai.

OPEN RUIMTE

Kades

De belangrijkste open ruimtes binnen het plangebied zijn de kades langs Tij- en Prins Albertdok. De kades vormen brede, potentieel kwalitatieve publieke ruimtes aan het water. Ter hoogte van de Oude Vismijn zijn de kades smal en onaantrekkelijk.

Groene ruimte

Er zijn een aantal groene ruimtes binnen het plangebied. De omgeving van het Visserskruis werd heraangelegd en vormt de belangrijkste groene ruimte binnen het plangebied. Het grote nadeel is de ligging en de afstand tot het herdenkingspark. Ook langs de Graaf Jansdijk is een aanzienlijke park aanwezig, dat voldoende buitenruimte biedt aan de omwonenden. Ruimtelijk heeft het park echter weinig relatie met de

Kustlaan

De Kustlaan heeft een breed profiel van gevel tot gevel: ventwegen aan beide zijden, een 2x1 profiel met en verbreding ter hoogte van de vele afslagstroken en een centrale trambedding. Er bestaan plannen voor een

De Rederskaai is in 2004 heraangelegd als promenade langs de jachthaven. De Tijdokstraat bestaat uit een breed aangelegde kasseistrook met fietspad en zitbanken, langs deze straat werd ook een clubhuis ingericht. De kade langsheen de vismijnsite zijn eerder verouderd en onaantrekkelijk.

rest van de Vissershaven, vanwege de verborgen locatie. Verder liggen, verspreid in het plangebied, een aantal stukken restgroen. Deze groene ruimtes zijn momenteel weinig aantrekkelijk en worden niet gebruikt of ze maken onderdeel uit van de straatinrichting (Vismijnstraat). Tenslotte zijn er nog heel wat braakliggende terreinen, binnen het plangebied, vooral tussen de Vismijnstraat en de Vissersstraat. Ook de leegte naast de Visartsluis is een potentieel groene ruimte.

downgrade van de Kustlaan en een omleiding van het doorgaand verkeer langs de Isabellalaan. De Kustlaan vormt dus een belangrijke open ruimte in de Vissershaven.



Figuur 13: Aanduiding van de open ruimte in het plangebied

BEZIENSWAARDIGHEDEN

Binnen het plangebied zijn een aantal waardevolle bouwkundige restanten aanwezig die mee het beeld vormen van de Vissershaven. Het zijn vaak oude getuigen van de vroegere activiteit rond het Prins Albertdok. De belangrijkste binnen het plangebied is de Oude Vismijn. Niet omwille van de hoog kwalitatieve architectuur, maar eerder als getuige van de vroegere vissersrij die er plaats vond.

Verder zijn er in de omgeving van het Prins Albertdok een aantal nieuwe 'relicten' toegevoegd die mee het beeld en de sfeer bepalen, zoals het Visserskruis nabij het herdenkingspark en de boot De Westhinder. 2 hedendaagse relicten zijn er gekomen ter vervanging van oudere historische gebouwen, met name het clubhuis

ONTSLUITING & PARKEREN

De grootste uitdaging voor Zeebrugge en in het bijzonder de Vissershaven en het dorp is de bereikbaarheid. Zowel voor zacht verkeer, openbaar vervoer als autoverkeer is dit een heikel punt. De hoofdontsluiting van Zeebrugge naar het hinterland gebeurt via de N31.

Deze sluit aan op de Kustlaan ten westen van de Visartsluis. Een heikel punt is de kruising van de Visartsluis. De 2 bruggen zijn te smal voor een fietsveilig en comfortabel wegprofiel. Bij inwerkingtreding van de sluis moet het verkeer worden omgeleid.

Binnen het plangebied is de Kustlaan de belangrijkste ontsluitende as. Na de downgrade moet de Isabellaan het doorgaand verkeer opvangen en krijgt de Kustlaan een eerder lokaal karakter. De meeste andere straten binnen het plangebied zijn dubbele richtingswoonstraten (met uitzondering van de Vismijnstraat). Binnen het plangebied zijn heel wat parkeerplaatsen verspreid. Een groot deel van de kades langs de Rederskaai en de Tijdokstraat zijn vandaag parkeerplaatsen, maar ook in de Vismijnstraat en de Graaf Jansdijk is een grote batterij aan parkings terug te vinden.

'Alberta' dat recent compleet vernieuwd is en het havenmeestergebouw.

Al deze relicten, die zich rond het Albertdok situeren, staan in het teken van de maritieme activiteiten in Zeebrugge. Het valt op dat er weinig samenhang en interactie is tussen de verschillende relicten en dat ze als objecten verspreid liggen rond het dok.

Zuidelijker binnen het plangebied, ten zuiden van de Visserstraat en vooral ten zuiden van de Kustlaan komt een ander type relicten voor, die vooral getuigen van de eerste vormen van 'dorpsleven' in Zeebrugge. Een aantal waardevolle interbellumwoningen blijven over in het dorpsweefsel van Zeebrugge.

De parkings op het publiek domein worden vaak gebruikt door bewoners van appartementen binnen het plangebied. Bijvoorbeeld ter hoogte van de Rederskaai en de Graaf Jansdijk zijn een groot aantal appartementen aanwezig die niet beschikken over (voldoende) parkeergelegenheid op eigen terrein. Deze parkeervraag wordt bijgevolg afgewikkeld op het openbaar domein.

De parkings langs de Tijdokstraat en de Vismijnstraat staan eerder in functie van Seafront en de horeca en handel die zich in beide straten bevindt. Ook op het braakliggende terrein op de kruising van de Tijdokstraat en de Vismijnstraat wordt geparkeerd door bezoekers van Seafront.

In de overige straten is het bijna overal mogelijk om aan één of twee zijden van de weg te parkeren. Aangezien het grootste deel van het plangebied bestaat uit aaneengesloten bouwen is er slechts beperkte mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein. Het langsparkeren in de woonstraten staat daarom hoofdzakelijk in functie van bewonersparkeren.



Figuur 14: Aanduiding van de parkeerplaatsen in het plangebied

SPOOR

Dwars door het plangebied loopt een goederenspoor van de achterhaven naar de Zweedse kaai. Dit spoor is momenteel niet in gebruik. Het spoor dwarst de Kustlaan ter hoogte van het kruispunt met de Heiststraat en

loopt verder richting Zweedse kaai tussen de woningen aan de Kustlaan en de Visserstraat. Daar ligt het spoor erg dicht bij de bestaande bebouwing en vormt een ruimtelijk conflict.



Figuur 15: Spoor naar de Zweedse kaai



DE OUDE VISMIJN/ SEAFRONT

De Oude Vismijn is het hart van de vissershaven en de visserswijk. In het begin van de jaren '90 blijkt de Vismijn (gebouwd in 1948) onvoldoende aangepast aan de heersende regelgeving ivm hygiëne. De visserij is genoodzaakt te verhuizen naar de nieuwe gebouwen in de Zeebrugse achterhaven. De Oude Vismijn wordt na

een tijd omgevormd tot 'Seafront' een interactief maritiem museum. Naast het museum zijn er ook nog andere (tijdelijke) activiteiten ondergebracht in de gebouwen, zoals een kunstproject, een antiektoonzaal, horecazaken en kleine handelszaken.

DE JACHTHAVEN

Bij het begin van de 20ste eeuw gingen de werken van start voor de bouw van de Brugse Zeehaven in Zeebrugge. Het is ook op dat ogenblik dat de Vissershaven werd gebouwd. Via diverse uitbreidingen in de loop van de eeuw zijn het huidige Albert I-dok en Tijdok ontstaan. In deze haven verliepen alle activiteiten in functie van de visserij, de vismijn en de scheepswerven. Vanaf 1976 vond een enorme expansie plaats die de haven van Zeebrugge zou uibreiden tot een wereldhaven. In de nieuwe Achterhaven bouwde men toen een nieuwe vismijn. Daarna zijn in de oude Vissershaven de activiteiten van beroepsvisserij tot een mini-

mum herleid, meer bepaald tot dagaanvoer. De recreatieve sector deed zijn intrede en de oude Vissershaven werd ingenomen door pleziervaartuigen. De groei van de recreatieve sector bleek niet te stuiten.

Op vandaag zijn er 3 jachtclubs aanwezig, elk met hun eigen clubhuis op de kade en ligplaatsen in het dok. Het gaat om de Royal Belgian Sailing Club op de noordzijde van de Rederskaai, de Westhinder Marina op de kop van het Albert I- dok en de Brugse Zeil- en Yachtclub langs de Tijdokstraat.

Vandaag is de omgeving van de jachthaven weinig aantrekkelijk voor toeristen die er inschepen.

2.4 Omgevingskenmerken

ABIOTISCHE KENMERKEN

Topografie

De dorpskern Zeebrugge en haar omgeving zijn vrij vlak, net zoals de gehele kustlijn van Vlaanderen tot circa 10 kilometer landinwaarts. Het planonderdeel van de Oude Vismijn ligt op een hoogte van 6,30 m. Op de gehele lengte van Zeebrugge zijn er nauwelijks hoogteverschillen van 5 m of meer aanwezig, daar het om opgespoten of ingepolderde gronden gaat. Wel is er een duidelijk hoogteverschil aanwezig tussen Zeebrugge dorp en de Oude Vishaven. Er is een zichtbaar hoogteverschil van 2 a 3 meter tussen de Kustlaan enerzijds en de Heiststraat en Meeuwenstraat anderzijds.

Bodemkenmerken

De dorpskern van Zeebrugge bestaat voornamelijk uit antropogene grond. Meer naar het zuiden toe, rondom Zeebrugge en langsheen het Boudewijnkanaal, is een zone van bijna uitsluitend kreekruggen en enkele schorggronden aangeduid, als onderdeel van het poldergebied ten westen van het Boudewijnkanaal. Op de noordelijke rand van het centrum van Brugge ligt de overgang van het poldergebied naar de zandstreek en wijzigt het bodemtype van kreekruggen naar nat en vochtig zand. In en rond het plangebied zijn enkele bodemonderzoeken uitgevoerd. Deze betreffen in hoofdzaak oriënterende bodemonderzoeken (OBO). Er zijn echter ook enkele beschrijvende onderzoeken (BBO) en bodemsaneringsprojecten (BSP) uitgevoerd. Relevant voor voorliggend plan zijn de bodemsaneringsprojecten langs de Vismijnstraat (braakliggend terrein), op de Kustlaan (voormalig tankstation) en op de hoek van de Tijdokstraat en de Vismijnstraat. Langs de Vismijnstraat (nr. 30) is een momenteel braakliggend terrein waar historische verontreinigingen vastgesteld werden van PAK, zink en minerale olie. Uit het oriënterend bodemonderzoek blijkt dat er geen duidelijke aanwijzing is dat de verhoogde concentraties een ernstige bodemverontreiniging vormen. Het bodemsaneringsproject langs de Kustlaan op het terrein van het voormalig tankstation overschrijdt de vooropgestelde terugsanerwaarden niet. Er is geen sprake meer van de aanwezigheid van een ernstige bodemverontreiniging. Op de hoek van de Tijdokstraat en de Vismijnstraat is er een bodemonderzoek gekend onder dossiernummer 82844. Uit het oriënterend en beschrijvend bodemonderzoek van juli 2018 blijkt dat er een sanering nodig is

voor de vastgestelde verontreiniging met minerale olie in het vaste deel van de aarde en in het grondwater. Op 28 augustus is beslist dat deze sanering ambtshalve wordt uitgevoerd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de ambtshalve sanering enkel rekening houdt met het huidig bestemmingstype. Tijdens de herontwikkeling dient er nog rekening gehouden worden met grondverzet en bij bemalingen met verontreinigd grondwater.

Geologische kenmerken

Volgens de hydrogeologische homogene zones bestaat Zeebrugge voornamelijk uit een poldergebied (verzilt gebieden) met in het zuiden een klein deel van de Vlaamse Vallei (en de bijrivieren en kustvlakten). Ten westen en oosten van Zeebrugge zijn duingebieden gelegen aan rand van de kust. Verder ligt Zeebrugge net op de scheiding tussen de Formatie van Aalter (Aa) in het westen en de Formatie van Maldegem (Ma) in het oosten van Zeebrugge. Gezien de ligging vlakbij de zee is het grondwater sterk verzilt. Volgens de verziltingskaart uit 1974 komt er verzilt grondwater voor op minder dan 2 m onder het maaiveld. In de verziltingskaart van 2014 die het oostelijke kustgebied beslaat, werd de omgeving van het plangebied niet opgenomen.

Hydrografische kenmerken

Het gebied is gekenmerkt door de voor- en achterhaven. Ten zuiden van Zeebrugge liggen het Prins Filipdok en het Oud Ferrydok die in verbinding staan met het Verbindingsdok en het Noordelijk insteeddok, die op hun beurt in verbinding staan met het Boudewijnkanaal. Het waterniveau van de dokken wordt onder andere geregeld door de Visartsluis (ten westen van Zeebrugge) en de P. Vandammesluis (ten oosten van Zeebrugge). De voorhaven bestaat onder andere uit de Zweedse Kaai en de jachthaven (Oude Vismijnsite). Het plangebied en ruime omgeving is overstroombaar vanuit de zee. Daarnaast duidt de watertoetskaart effectief overstromingsgevoelige zones aan ten zuidoosten van de P. Vandammesluis, grenzend aan het Schipdonk- en het Leopoldkanaal. Ook ten zuiden van de Strandwijk ligt een effectief overstromingsgevoelig gebied. Er zijn verschillende initiatieven lopende om de overstromingsgevoeligheid in deze zones aan te pakken. Zo is bijvoorbeeld ten zuiden van de strandwijk het signaalgebied Oudemaaerspolder aangeduid (status: goedgekeurd advies door CIW op 22/06/2016).

BIOTISCHE KENMERKEN

SBZ en VEN gebieden

Het plangebied is gelegen in de haven van Zeebrugge. In de omgeving van het plangebied is beschermde waardevolle natuur gelegen. Zo behoren de Baai van Heist, de Kleiputten van Heist en De Fonteintjes tot het Habitatrictlijngebied 'Duingebieden inclusief IJzermond en Zwin' (BE2500001).

De Oudemaarspolder, de polders Boudewijnkanaal langsheen het kanaal behoren gedeeltelijk tot het habitatrictlijngebied 'Polders'. In de omgeving van Zeebrugge (binnen een straal van 5km) zijn verder meerdere gebieden opgenomen in het Vlaams ecologisch netwerk (VEN). Ten oosten van Zeebrugge zijn dit GEN-gebieden de Baai van Heist (strandvlakte met slikken en schorren en behorend tot Vlaamse natuurreservaten), Sashul (vochtige weilanden omgeven door dijken), de Vuurtorenweide (weiden met plassen en greppels) en de Kleiputten van Heist (met riet begroeide plassen en behorend tot Vlaamse natuurreservaten). Ten westen van Zeebrugge, tegen de Strand-

wijk, liggen de GEN-gebieden De Fonteintjes (langgerekt duingebied en erkend natuurreservaat) en de Oudemaarspolder (grasland met kleine grachten). Aan de westzijde van het Boudewijnkanaal liggen De polders Boudewijnkanaal, ongeveer in het midden van Zeebrugge en Brugge.

Biologische waarderingskaart (BWK)

Het plangebied zelf is hoofdzakelijk van beperkte biologische waarde, het omvat bebouwing en industriële activiteiten meer op de rand van het plangebied en in de haven. Op de BWK zijn enkele (deels) waardevolle ecotopen vastgesteld. Zo komt in het Herdenkingspark ter hoogte van het Visserskruis waardevol populierenbestand op droge bodem (Isi) en waardevol tot zeer waardevol soortenrijk permanent cultuurgrasland met droog kalkrijk duingrasland (hp* + hd°) voor. Op enkele onbebouwde oppervlaktes binnen het plangebied zijn elementen van waardevolle ruigte en pioniersvegetatie (ku).

LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

Traditionele landschappen

Het plangebied zelf is gelegen in het havengebied van Zeebrugge cfr. de landschapsatlas. Het is bijgevolg gelegen in een nieuw landschap dat niet behoort tot de traditionele landschappen die zijn afgebakend in de landschapsatlas. De ruimere omgeving van het plangebied is hoofdzakelijk bebouwd door de aanwezige woonkernen, de haven- en weg-infrastructuur. Het havengebied van Zeebrugge grenst in het oosten en westen aan het traditionele landschap Oostelijk Middenland (120050). Het betreft een vlak open landschap met wijdse vergezichten, waarbij verticale elementen een grote visuele invloed hebben. De skyline wordt gevormd door de bebouwde kustzone en hoger gelegen binnen Vlaanderen. Kenmerkend zijn de verspreide bebouwing en kleine kerndorpen. De beleidswenselijkheden voor toekomstige ontwikkeling zijn vrijwaren van resterende open ruimte door het bundelen van de versnijdingen en groeperen van nieuwbouw in bestaande kernen en het weren van niet grondgebonden landbouw (serreteelt).

Erfgoedwaarden

Binnen het plangebied is geen beschermd erfgoed gelegen. Grenzend aan het plangebied is het beschermd monument 'Zeebrugge Churchyard met het Zeebrugge Memorial oorlogsmonument' gelegen (OW002844). Het is gelegen langsheen de Sint-Donaasstraat grenzend aan de Sint-Donaaskerk. Rondom Zeebrugge is slechts één vastgesteld landschapsatlasrelict (voormalige vastgestelde ankerplaats). Ten zuidwesten van Zeebrugge, op een afstand van ongeveer 7 kilometer, ligt de Uitkerkse polder die aansluit op het strand van de Noordzee. In het plangebied zijn een twintigtal bouwwerken opgenomen als relict in de inventaris bouwkundig erfgoed. Zo zijn bijvoorbeeld het Visserkruis, het Oeverlicht, het Havenmeester gebouw en clubhuis Alberta opgenomen in de inventaris, alsook de Vismijnsite en het Prins Albertdok zelf. In Zeebrugge Dorp zijn enkele burgerhuizen langs de Heiststraat opgenomen, langs de Kustlaan zijn een dorpswoning, een oorlogsmonument van WOII en een elektriciteitscabine uit de jaren '20 opgenomen. Buiten het plangebied zijn onder meer het Oud-Ferrydok (ten zuiden), het Hof van Zwankendamme (ten zuiden), het Noordelijke Insteekdok (ten zuiden), het station van Zeebrugge-Dorp (Stationswijk) en de Caxtonweg (ten noorden) opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed.

3 Plannings- en beleidscontext

In dit hoofdstuk worden de relevante elementen uit bestaande beleidsdocumenten en plannen beschreven. We spitsen ons toe op het projectgebied en geven dus geen allesomvattend kader.

3.1 Beleidsplannen

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

De haven van Zeebrugge staat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een poort, waarbij poorten centraal staan als motoren voor ontwikkeling. “De poorten van Vlaanderen, met name de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende [...] zijn de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Omwille van hun bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie) zijn zij een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen ze hoogwaardige internationale investeringen aantrekken.” (RSV, 1997). Het plangebied behoort

daarnaast tot het stedelijk netwerk van de kust. Het stedelijk netwerk is door zijn ligging en samenhang van infrastructurele, ecologische, functioneel- en/of fysieke ruimtelijke kenmerken structuurbepalend voor Vlaanderen. Elk van deze stedelijke netwerken heeft eigen karakteristieken en functioneert op eigen wijze. De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Daarnaast is de transportfunctie, in het bijzonder de maritieme transportfunctie, belangrijk. Het stedelijk netwerk is daarbij niet één aaneengesloten stedelijk gebied, maar wel een ruimtelijk beleidskader met een belangrijke plaats en rol voor de structuurbepalende functies van het buitengebied binnen het stedelijk netwerk.

WITBOEK BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN

Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (30 november 2016) opteert voor een duurzame en multimodale uitbouw van de logistieke draaischijf in Vlaanderen, waarbij goederenstromen ruimtelijk neerslaan in logistieke knooppunten. Eén van de vier voornaamste Vlaamse onderdelen van het logistieke netwerk zijn de internationale logistieke knooppunten, waar de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende deel van uitmaken. Daarnaast maken ook landelijke en voorstedelijke gemeenten deel uit van een samenhangend metropolitane arbeidsmarkt.

Deze arbeidsmarkt kent uitlopers richting Brugge, Kortrijk-Rijsel en Hasselt-Genk-Maastricht. De bescherming van de Vlaamse kuststreek wordt ook meermaals betrokken in het Witboek. Zo zijn de T.OP-projecten aan de kust een voorbeeld van gebiedsgerichte werking. Het Vlaams ruimtelijk beleid legt in het gebiedsgericht beleid voor water op Vlaams niveau prioriteit bij de uitvoering van het Geactualiseerd Sigmaphan en de stroomgebiedsbeheerplannen, met o.a. de bescherming van het kustmilieu langs de Vlaamse kuststreek.

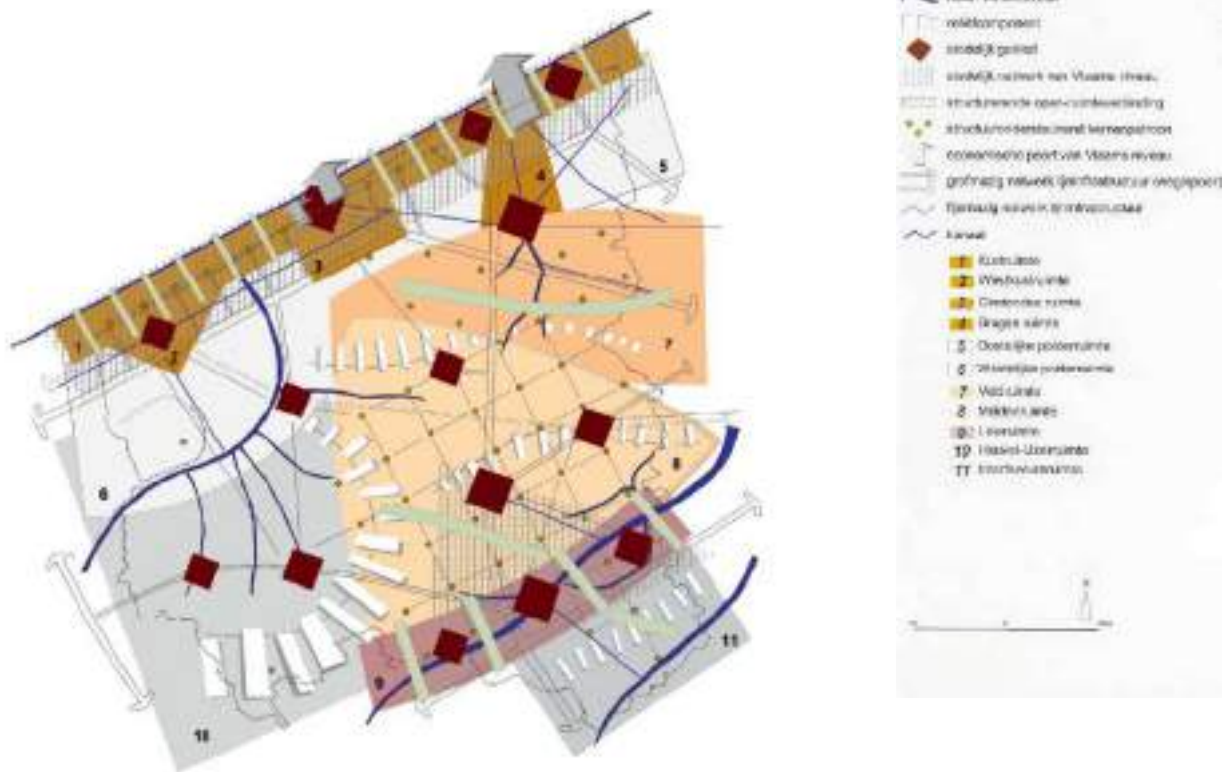
PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

In februari 2014 werd een gecoördineerde versie opge- maakt van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS, maart 2002). Eén van de vier ruimtelijke principes van het PRS, die de visie op de ruimtelijke ontwikkeling voor Vlaanderen ondersteunen, zijn de poorten als motor voor ontwikkeling. Onder deze poorten verstaat men de locaties waarlangs grote hoeveelheden goederen of personen het grondgebied binnenkomen of verlaten, samen zijn de poorten de motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen. Oostende en Zeebrugge zijn zulke poorten. De ontwikkelingsmogelijkheden moeten er gegarandeerd blijven. Het PRS selecteert de spoorlijnen Zeebrugge- Brugge-Gent (lijnen 51A en 50A) en Duinkerke-Gent- Antwerpen als hoofdspoorlijnen voor goederenvervoer in West-Vlaanderen. Op basis van de transportfunctie wordt het waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwatwegennet. Onder andere de ontsluitingen van de zeehavens Oostende en Zeebrugge worden als hoofdwatweg aangeduid. Bijgevolg worden het Boudewijnkanaal Zeebrugge-Brugge en het kanaal Oostende-Brugge-Gent ook als hoofdwatweg geselecteerd. De N34 wordt geselecteerd als secundaire weg categorie II onder Maas 4.

Zeebrugge maakt deel uit van deelruimte 'Kustruimte'. Volgens de gewenste ruimtelijke structuur binnen het PRS kan binnen de bestaande structuren en binnen hun territoriale afbakening zowel het havengebied van Zeebrugge, als de woonwijken gelegen tussen de voor- en achterhaven verweven met kleinschalige toeristische-recreatieve voorzieningen, gevaloriseerd en geoptimaliseerd worden. Complementariteit en goed nabuurschap dienen te allen tijde te worden nagestreefd. De zeehavens hebben ook potenties voor toeristisch-recreatief medegebruik, zoals bijvoorbeeld de vismijnsite van Zeebrugge.

Zeebrugge is in het PRS-WV opgenomen als 'overige woonconcentratie' en werd niet geselecteerd als woonkern of hoofddorp door de nabijheid van de haven. Een bijkomend programma voor wonen is hier enkel mogelijk via een reconversietraject.

In de beleidsdoelstellingen van het PRS is opgenomen dat voor de reconversiegebieden gelegen in stedelijke gebieden, kernen of overige woonconcentraties de provincie een stimulerend beleid wenst te voeren.



Figuur 16: Schematische weergave gewenste ruimtelijke structuur West-Vlaanderen (PRS, gecoördineerd versie 2014)

Op die manier kan er een ruimtelijke kwalitatieve invulling gerealiseerd worden in deze reconversiegebieden die een meerwaarde kan betekenen voor de directe maar ook voor de ruimere omgeving.

Indien de huidige bestemming niet meer invulbaar of wenselijk is, kan deze worden herbestemd naar kernversterkende functies (wonen, gemeenschapsvoorzieningen, bedrijvigheid,...).

In het PRS worden voor deze reconversieprojecten volgende ruimtelijke principes vooropgesteld:

- opvangen noden binnen gemeente;
- reconversie in relatie met de visie van het GRS;
- het maximaal verweven van functies.

Kwalitatieve invulling staat hierbij centraal, volgende randvoorwaarden worden geformuleerd:

- De reconversie is kwalitatief en duurzaam. Het project is functioneel en ruimtelijk een meerwaarde voor de omgeving en heeft een beperkte ecologische impact (alternatieve vervoerswijzen, waterbeheer, energieverbruik, ruimtegebruik,...).

AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED BRUGGE

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

In de afbakening van Brugge staat dat de gewenste structuur voor het wegverkeer van het regionaal stedelijk gebied onder andere gevormd wordt door de N31,

- De eigenheid en de schaal van de bebouwingsconcentratie dient bij de inrichting van het reconversiegebied gerespecteerd te worden door de bebouwingstypologie, de dichtheid en inrichting van de publieke ruimte erop af te stemmen.

- De bebouwing en/of bebouwingstypologie dient maximaal ingepast te worden in de omgeving, met respect voor het aanwezige onroerend erfgoed en rekening houdende met de nabijheid van de haven. Positief contrasterende architectuur behoort tot de mogelijkheden.

- Het is noodzakelijk om zowel voldoende publieke ruimte als kwalitatieve publieke ruimte te realiseren in het reconversiegebied onder de vorm van groenelementen, wijkgroen, een speelruimte, een plein,...

- Fiets- en wandelpaden dienen het gebied te integreren in het langzaam verkeersnetwerk.

- De ontsluiting takt aan en bouwt verder op de ontsluitingsstructuur van de kern.

waarbij de N31 zo wordt heringericht dat hij de volgende beoogde functies kan opnemen: ontsluiting zeehavengebied van Zeebrugge, ontsluiting voor het kusttoerisme aan de Oostkust, verdeelweg binnen de stedelijke wijken van Brugge en ontsluiting van het regionaal stedelijk gebied.

GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN BRUGGE

Het plangebied is gelegen in de deelruimte "havengebied en omliggende kernen Zeebrugge, Zwankendamme, Lissewege en Dudzele". Het havengebied van Zeebrugge bestaat grofweg uit twee delen: enerzijds de voorhaven, aangelegd in de zee, en anderzijds de achterhaven tussen het Boudewijnkanaal en het Leopold- en Schipdonkkanaal, die diep doordringt in het poldergebied. Zowel de voorhaven als de achterhaven zijn nog in volle ontwikkeling. De woonkern van Zeebrugge zit geprangd tussen de voor- en achterhaven en wordt bovendien doorsneden door de Kustlaan (N34) met de kusttram in de middenberm. Ten noorden van de Kustlaan ligt de wijk rond de oude Vissershaven met een zeker toeristisch belang. De Oude Vismijn kreeg een educatieve en recreatieve functie (Seafront). Een belangrijk aandachtspunt voor deze wijk is de geïsoleerde ligging met de moeilijk oversteekbare Kustlaan en het goederenspoor naar de Zweedse kaai. Op

vandaag is het goederenspoor naar de Zweedse kaai niet meer in gebruik. De sporen thv de kruispunten werden geasfalteerd. De mogelijkheid bestaat om in de toekomst dit spoor indien gewenst opnieuw open te stellen (zie verder onderzoeksvraag). Zeebrugge vormt een toeristische functie, als schakel tussen de kust- en cultuurtoerisme. De haven van Zeebrugge vormt hierbij een barrière voor de doorstroming van het oost-westgerichte toeristische verkeer (kusttram, autoverkeer, fietsverkeer) ter hoogte van de Koninklijke Baan.

De ruimtelijke structuur, met zijn verscheidenheid aan kernen, is geënt op een openbaarvervoerssysteem van trein, tram en bus. Voor de woonconcentraties (waaronder Zeebrugge) is de kwalitatieve opwaardering het belangrijkste beleidselement. Dit geldt vooral voor Zeebrugge en Zwankendamme, waar de nabijheid van de haven bijzondere aandacht vraagt voor aspecten als

visuele hinder, geurhinder en lawaaihinder. De landschappelijk inpassing van de haven wordt nagestreefd door de ontwikkeling van infrastructuurassen als lineaire groenstructuren, die het polderlandschap compartimenteren, en die vanuit de open ruimte de havenactiviteiten afschermen. In het kader van het kustactieplan wordt de site rond de Oude Vismijn Zeebrugge verder uitgebouwd als toeristische aantrekkingspool, naast de bestaande woonfunctie. Het openbaar domein wordt opgewaardeerd door het voorzien van een aantal wandelpromenades, groenzones, een verkeersluw gebied, aanlegsteigers etc. Verder stelt het GRS concrete maatregelen en acties voorop om de woonkwaliteit te verhogen en leefbaarheid te garanderen in de dorpen rond het havengebied. Concrete maatregelen zijn: herinrichten van de Kustlaan (zie verder bij onderzoeksvraag in planbeschrijving), revalorisatie Oude Vismijnkwartier, bufferen van de woongebieden, het ontwikkelen van een samenhangend lokaal verkeers- en fietsnetwerk en het herinrichten van de doortocht N31 en Kustlaan N34a. Stad Brugge is momenteel bezig met de herziening van haar structuurplan. Er wordt gewerkt aan een Beleidsplan Ruimte Brugge.

BELEIDSDOCUMENTEN I.V.M. DE HAVEN ZEEBRUGGE

Beleidsplan Haven 2011-2020

Het Beleidsplan van de Zeebrugge haven voorziet langsheen de Zweedse Kaai een RORO terminal langs beide kades. Een RORO terminal voorziet een aanlegkade voor schepen met auto's, trucs of ander

rollend materieel. Verder voorziet het Beleidsplan Haven voornamelijk woonzones, groenzones en een militaire zone in het plangebied. Ook de realisatie van een nieuwe zeesluis is opgenomen in dit plan.

KAART VAN DE HAVENZONE VAN BRUGGE - ZEEBRUGGE : BELEIDSPAN 2011-2020



Strategisch Plan voor de Haven Brugge-Zeebrugge (2005)

Conform het besluit van de Vlaamse regering moet er voor elk havengebied een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld. Het strategisch plan van de haven Brugge-Zeebrugge beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte (5 jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). De haven is een belangrijke economische poort voor Vlaanderen en het strategisch plan moet een strategie uitwerken voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van deze economische poort. Het strategisch plan moet rekening houden met de maximale bescherming van de woonzones, het behoud en het versterken van de natuurlijke infrastructuur

en het mogelijk maken van een economische expansie mits zuinig ruimtegebruik. De ruimtelijke vertaling van de doelstellingen van het strategisch plan is gebeurd met de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Zeehavengebied Zeebrugge'. Het strategische plan was maatgevend voor de definitieve afbakening van het zeehavengebied. In het strategisch plan worden concepten aangekaart voor de ruimtelijke ontwikkeling van het zeehavengebied. In deze concepten wordt ook aandacht besteed aan de leefbaarheid van de omliggende dorpen en stadsdelen en het goed nabuurschap van de havenactiviteit t.o.v. het kusttoerisme.

Gebiedsgericht project 'Leefbare Haven Zeebrugge'

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

op bermen en langs paden; fietspaden aanleggen voor functioneel fietsverkeer; het opvolgen van het actieplan Masterplan Fiets.

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

Complex project 'nieuwe zeesluis Zeebrugge'

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

In het alternatievenonderzoek werd de comptabiliteit van de nieuwe zeesluis met de Nx onderzocht. De Alternatievenonderzoeksnota (AON) van dit complex project was openbaar raadpleegbaar van 5 oktober tot 5 november 2016. Op 11 mei 2017 nam de dienst Mer de beslissing over de richtlijnen voor het strategisch MER.

De zes alternatieven zijn onderzocht en afgewogen op milieueffecten, kosten-batenverhouding en nautische gevolgen.

Ook wordt onderzocht hoe en waar de Nx gerealiseerd kan worden ; een nieuwe verbindingsweg tussen de N31 Expresweg en de N350 (zie ook 5.9). Deze Nx kan zo een deel van het verkeer (voornamelijk doorgaand vrachtverkeer) van de N34 overnemen en deze ontlasten.

Op 2 maart 2018 is een beslissing genomen omtrent het voorontwerp van voorkeursbesluit, waarin de nieuwe Visartsluis als voorkeursalternatief naar voor wordt geschoven. Op 28 juni werd dit voorkeursbesluit definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering (publicatie op 1 oktober 2019 in het Belgisch Staatsblad). De Visart-site wordt daarin bevestigd als voorkeurslocatie voor de nieuwe sluis. Het plan bevat ook een nieuwe verbindingsweg die het doorgaand verkeer via een tunnel onder de nieuwe sluis laat gaan (bron: nieuwsluiszeebrugge.be).

Daarnaast werd er een via de revitaliseringsstudie een toekomstvisie onderzocht voor de opwaardering van Zeebrugge, gezien de locatie van de nieuwe sluis en de Nx erg bepalend zijn voor de verdere invulling.

Dit project kan een impact hebben op een deel van het plangebied van voorliggend RUP. Op vandaag is deze impact nog niet duidelijk. Dit kan maar in de projectfase van CP Nieuwe Sluis Zeebrugge, eenmaal het voorkeursbesluit verder geconcretiseerd is tot een realiseerbaar project.

Het projectteam van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid is deze zomer van start gegaan met de uitwerkingsfase. Die heeft als concreet resultaat een projectbesluit met de nodige vergunningen om over te kunnen gaan tot de effectieve

Revitaliseringsstudie “toekomst Zeebrugge vandaag en morgen” (Eindrapport oktober 2017)

In 2015 won de stad Brugge een conceptsubsidie in het kader van een wedstrijd van de Vlaamse overheid voor innoverende stadsvernieuwingsprojecten. Met ‘Brugge aan Zee’ heeft de stad een concept willen uitwerken om drie uitdagingen voor Zeebrugge aan te gaan: Zeebrugge moet aantrekkelijk worden om te wonen, de toeristische en recreatieve aantrekkingskracht van de regio moet worden verhoogd, en de economische activiteit in de haven moet worden versterkt. Hiertoe werd een geïntegreerde en globale visie voor Zeebrugge ontwikkeld en werd onderzocht welke functies er op de vismijnsite kunnen komen/behouden dienen te blijven. De doelstelling van de studie ‘toekomstvisie Zeebrugge vandaag en morgen’ is om op lange termijn een visie te ontwikkelen die moet resulteren in een betere band tussen de vier wijken onderling en hun respectievelijke band met de haven. De conceptstudie legt de nadruk op visieontwikkeling. De studie bepaalt onder meer randvoorwaarden voor toekomstige ontwikkelingen en stelt een actieplan op.



Situering hefboom thv Vissershaven -cruciale plek 'kadeambitie' (bron: revitaliseringsstudie)

bouw van de sluis. De uitwerking van het projectbesluit zal enkele jaren in beslag nemen.

Op basis van de huidige kennis en inzichten wordt het definitief projectbesluit begin 2022 verwacht. Pas daarna zal de Vlaamse overheid de nodige acties kunnen ondernemen om de werkzaamheden op te starten.

Indien voorliggend RUP niet strookt met het definitief projectbesluit, kan het RUP waar nodig overschreven worden door dit projectbesluit.

Hierin werden ook 11 cruciale plekken bepaald, waarvan volgende gelegen zijn binnen het plangebied en dus een doorvertaling zullen krijgen in het RUP:

- Kadeambitie (kades rond het Prins Albertdok en Tijdok) - Relevant citaat uit de tekst: “Om de kadeambitie te realiseren is het van belang dat het geplande nieuwbouwproject op de oude vismijnsite actief ondersteund wordt door de Stad en andere besturen. Even cruciaal is de bereidwillige medewerking van de projectontwikkelaar om méér te realiseren dan louter een bouwproject.”
- Stadsboulevard (Kustlaan ter hoogte van Zeebrugge met als cruciale plaats de zone ter hoogte van het Sint-Donaaspark).
- Stedelijk scharnier (braakliggend terrein tussen Kustlaan, oude gebouwen van de Vismijnsite/Seafront, de cruiseterminal en de huidige jachthaven).



Situering hefboom Kustlaan – cruciale plek 'stadsboulevard' (bron: revitaliseringsstudie)



Situering hefboom kop Oude Vismijn – cruciale plek 'stedelijk scharnier' (bron: revitaliseringsstudie)

Mobiliteitsplan Brugge

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

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

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

BELEIDSDOCUMENTEN I.V.M. MOBILITEIT

Zwankendamme en Zeebrugge kunnen hierdoor ontsloten worden.

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

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

Figuur 18: mobiliteitsplan Brugge - uitwerking deelgemeente Zeebrugge



Masterplan Fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving

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

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

Actie 2. Herinrichting doortocht N34a en aanpak fietsinfrastructuur van de Kustlaan buiten de doortocht

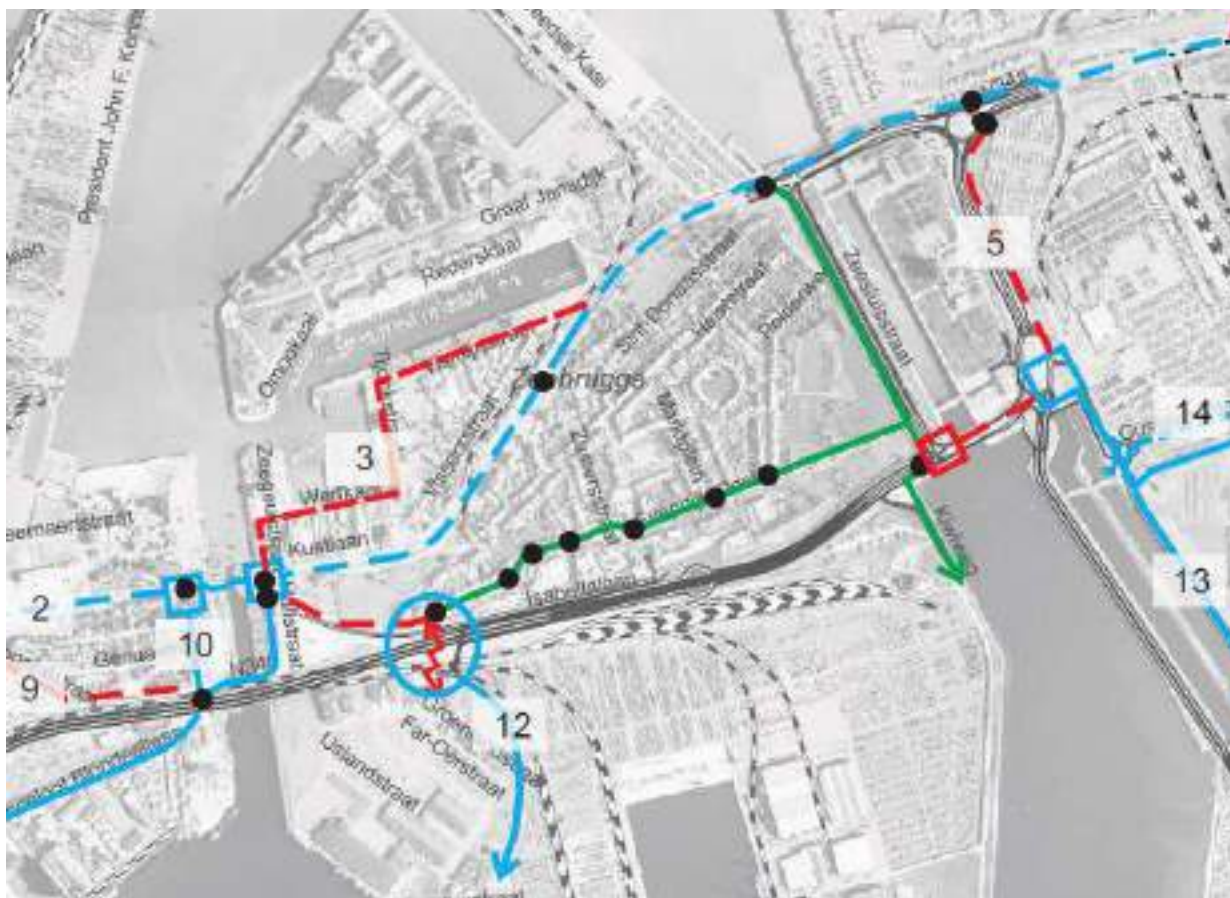
van gemeentegrens Knokke-Heist, gerealiseerd op korte termijn (2015).

Actie 3. Optimalisatie Zeegeulstraat – Werfkaai – Tijdokstraat – Vismijnstraat, gerealiseerd op korte termijn (2015).

Actie 5. Optimalisatie N34 – Isabellalaan tussen N34a en Zeesluisstraat, gerealiseerd op korte termijn (2015).

Actie 12. Verbeteren oversteekbaarheid N34 ter hoogte van de poort tot de haven ter hoogte van de Jozef Verschaveweg, middellange termijn (2020).

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



Figuur 19: Actieplan Masterplan Fiets

Fietssnelweg F34

De Provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse Overheid voeren een studie uit voor de fietssnelweg Kust. Deze studie zal het ideale tracé onderzoeken en voorstellen doen voor de inrichting van de fietssnelweg langs de N34 - Koninklijke Baan. In eerste instantie voor het deel tussen de N31 in Brugge en het station van Oostende.

(Neptunusplan voor) de kusttram

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

Streefbeeld NX

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

De Nx wordt een verbindingssas voor havenverkeer tussen de N31 en de Havenrandweg-oost, een bovenlokale verbinding in oost-westrichting tussen de kleinstedelijke gebieden Blankenberge en Knokke-Heist en een verzamelas voor havenverkeer. Streefdoel is de ontwikkeling van de Nx als een duidelijke grens tussen het woonlandschap (Zeebrugge Dorp en Zeebrugge

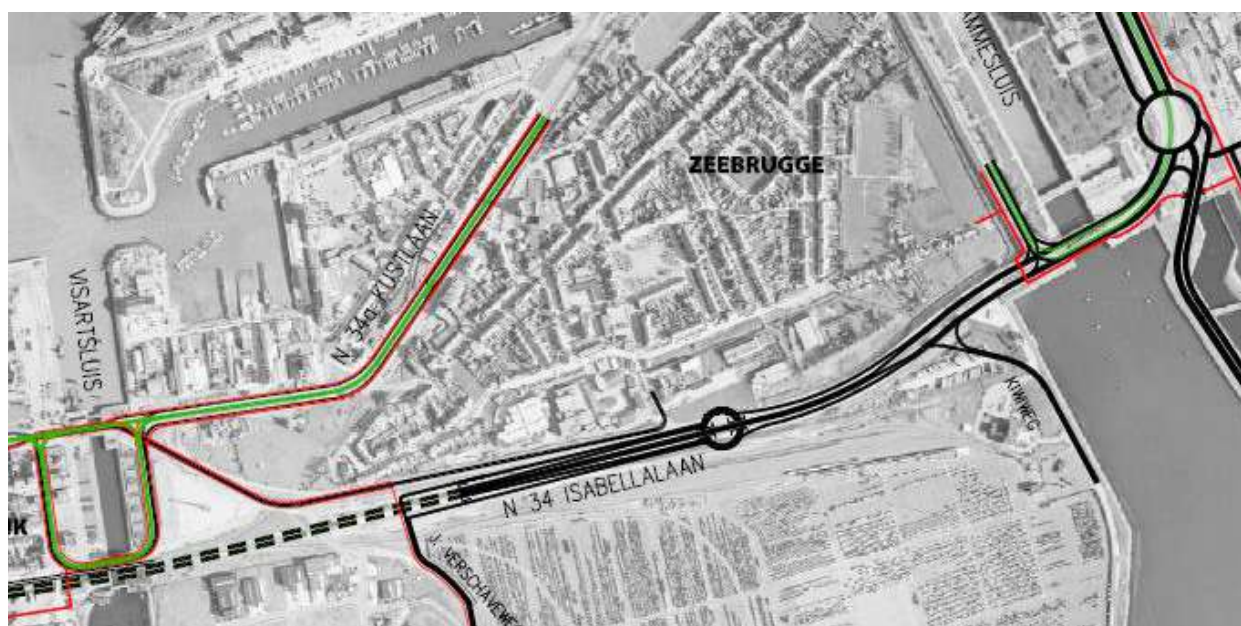
Op termijn is het de bedoeling om een veilige fietssnelweg tussen Knokke-Heist en Oostende via Zeebrugge, Blankenberge, De Haan en Bredene aan te leggen. Verder via Middelkerke zal de fietssnelweg Kust leiden tot in Nieuwpoort. De fietssnelweg zal voornamelijk kunnen ontstaan door de ruimte van de Koninklijke Baan herin te delen.

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

Stationswijk) en het werklandschap (achterhaven). Naar de woonomgeving toe wordt een maximale buffering nagestreefd, zowel van de Nx als de spoorlijn/spoorbundel op de rand van de haven, rekening houdend met de ruimtelijke mogelijkheden.

De ontsluiting van Zeebrugge naar het hogere wegennet gebeurt via de aansluiting van de N34 op de knoep N34-N31-A11 of op de ontsluitingsstructuur rond de P. Vandammesluis. De wijze waarop de N34-N34a de vaargeul ter hoogte van de Visartsluis kruist is afhankelijk van de keuze binnen het complex project nieuwe zeesluis Zeebrugge (zie ook hoofdstuk 5).

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



Figuur 3-20: Streefbeeld N31-NX-A.Ronsestraat

BELEIDSDOCUMENTEN I.V.M. KUST

Strategisch beleidsplan voor toerisme aan de Kust 2009-2014

Het Strategisch beleidsplan voor toerisme aan de Kust 2009-2014 werd opgemaakt in opdracht van Westtoer, Toerisme Vlaanderen, het Vlaams Gewest, de Provincie West-Vlaanderen en 'de Kust'. Het beleidsplan zet in 4 stappen het beleid uit waarin krachtlijnen en prioriteiten worden vooropgesteld voor productontwikkeling, commercialisering, kennisontwikkeling, organisatie en financiering.

Territoriaal ontwikkelingsprogramma (T.OP)

Een Territoriaal Ontwikkelingsprogramma is een nieuw instrument in het ruimtelijk beleid. Ruimte Vlaanderen coördineert 3 T.OP's: Centraal Limburg, de Noordrand en de Kustzone. Het T.OP Kustzone gaat over de rol van het polderlandschap aan de kust dat op middellange termijn zal veranderen onder invloed van de klimaatverandering en de vergrijzingsdruk en onderzoekt wat deze nieuwe evoluties betekenen voor de

Kustveiligheidsplan: Masterplan Kustveiligheid

Het doel van het kustveiligheidsplan (2011) is om op lange termijn de hele kust te beschermen tegen uitzonderlijk zware stormen en overstromingen. Het plan geeft een overzicht van alle risicozones en de maatregelen die prioritair zijn, en dit voor de tien kustgemeenten langsheen de Vlaamse kuststreek.

De verwachte stijging van het zeeniveau tot in het jaar 2050 is in rekening gebracht. Specifiek voor de haven van Zeebrugge zal een stormmuur voorzien worden rond het Prins Albert I-dok die aansluit aan de Visartsluis en de P. Vandammesluis.

De inrichting van de stormmuur is nog in verder onderzoek voor wat betreft het deel binnen de Oude Visershaven. Belangrijke nuance is dat de inrichting van deze 'muur' op een architecturaal, kwalitatieve manier moet worden ingepast.

Voor het gedeelte erbuiten, ten westen van de Visartsluis en ten oosten van het kruispunt Rederskaai/Kustlaan is het ontwerp intussen eindfase

Afhankelijk van de locatie varieert de hoogte van deze muur tussen de 1 en 3m ten opzicht van het maaiveld. Net ten westen van de P. Vandammesluis wordt er bijkomend een erosiewerend talud in gras aangelegd.

- Stap 1 :situatie-analyse door een vaststelling van een aantal probleemstellingen;
- Stap 2: zes strategische doelstellingen;
- Stap 3: marktstrategie die de krachtlijnen en prioriteiten vastlegt;
- Stap 4: actiegerichte strategieën formuleren voor de kust.

omliggende verstedelijkte gebieden en de druk op de open ruimte. Het doel is om door een meer dynamische planning via een bottom-up traject een actieprogramma / visieontwikkeling te realiseren. Momenteel wordt de processtructuur, het plan van aanpak en het procesverloop uitgetekend waarbij diverse stakeholders betrokken zullen worden.

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



Figuur 21: Aandachtzones in de haven van Zeebrugge (rood: problemen op de zeekering, geel: problemen op de zeekering + in het achterland tgv bres, zwart: veiligheidslijn- 7m achterhaven Zeebrugge)

ANDERE BELEIDSPLANNEN

Speelruimtebeleidsplan

Het speelruimtebeleidsplan vormt het kader voor een geïntegreerd en gedragen speelruimtebeleid. Ruimtelijk wordt dit geconcretiseerd per deelgebied en op verschillende schaalniveaus. Specifiek voor het plangebied staat er in het informatieve deel van het speelruimtebeleidsplan het volgende: Ten eerste wil men een spreiding van speelruimte door oplossingen te zoeken voor speelkansarme zones. Momenteel wordt het speel-

weefsel in Zeebrugge geconfronteerd met grote grensbarrières, ook psychologisch. Ten tweede wil men een bespeelbare publieke ruimte met spelsprikkel realiseren door op voorziene fietsverbindingen plekken aan te duiden die een invulling krijgen van passageplek. Deze zullen zowel voor volwassenen als kinderen ankerpunt vormen in de relatief grote afstanden tussen strandwijk, station en andere wijken.

Hoogspanningsstation Stevin aan Zeebrugge stationsomgeving (Elia)

Een nieuw hoogspanningsstation, Stevin genoemd werd door Elia gebouwd ter hoogte van de kruising van de Baron De Laerenlaan en de Kustlaan en dient als knooppunt voor:

- de verbinding van een dubbele 380 kV-hoogspanningsverbinding naar het binnenland (hoogspanningsstation te Zomergem);

- de verbinding van 150kV met het lokale net van de kustregio;
- de aanlanding van de kabels 220kV afkomstig van de offshore windmolenparken (op zee).

Klimaat

Het Vlaamse Klimaatbeleidsplan stelt het volgende: *“De laatste honderd jaar nam de gemiddelde temperatuur op aarde met ongeveer 0,74°C toe. Deze verandering is ongeveer even groot in omvang als in snelheid. Hoewel allerlei factoren meespelen in de waargenomen klimaatverandering draagt de mens – door de uitstoot van broeikasgassen – volgens het internationale klimaatpanel (Intergovernmental Panel on Climate Change of IPCC) met hoge waarschijnlijkheid (meer dan 90% zekerheid) bij tot die klimaatverandering. De verschillende scenario’s uitgewerkt door het IPCC voorspellen een toename van 25 tot 90% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen tussen 2000 en 2030. Dit komt overeen met een bijkomende temperatuurstijging tussen 1,1 en 6,4°C tussen 2000 en 2100. Deze klimaatverandering zal ook zorgen voor stijgende zeespiegels, toenemen in ernst en frequentie van extreem weer (hittegolven, droogte, overstromingen, stormen, ...), ... Dit heeft economische gevolgen en een impact op de biodiversiteit (negatief), de voedselvoorziening (impact afhankelijk van ernst klimaatverandering en streek*

tot streek, nu reeds negatief in bepaalde gebieden), de gezondheid (negatief),...”

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

Het Klimaatbeleidsplan geeft aan dat het aspect klimaat moet opgenomen worden in de milieueffectrapportage.

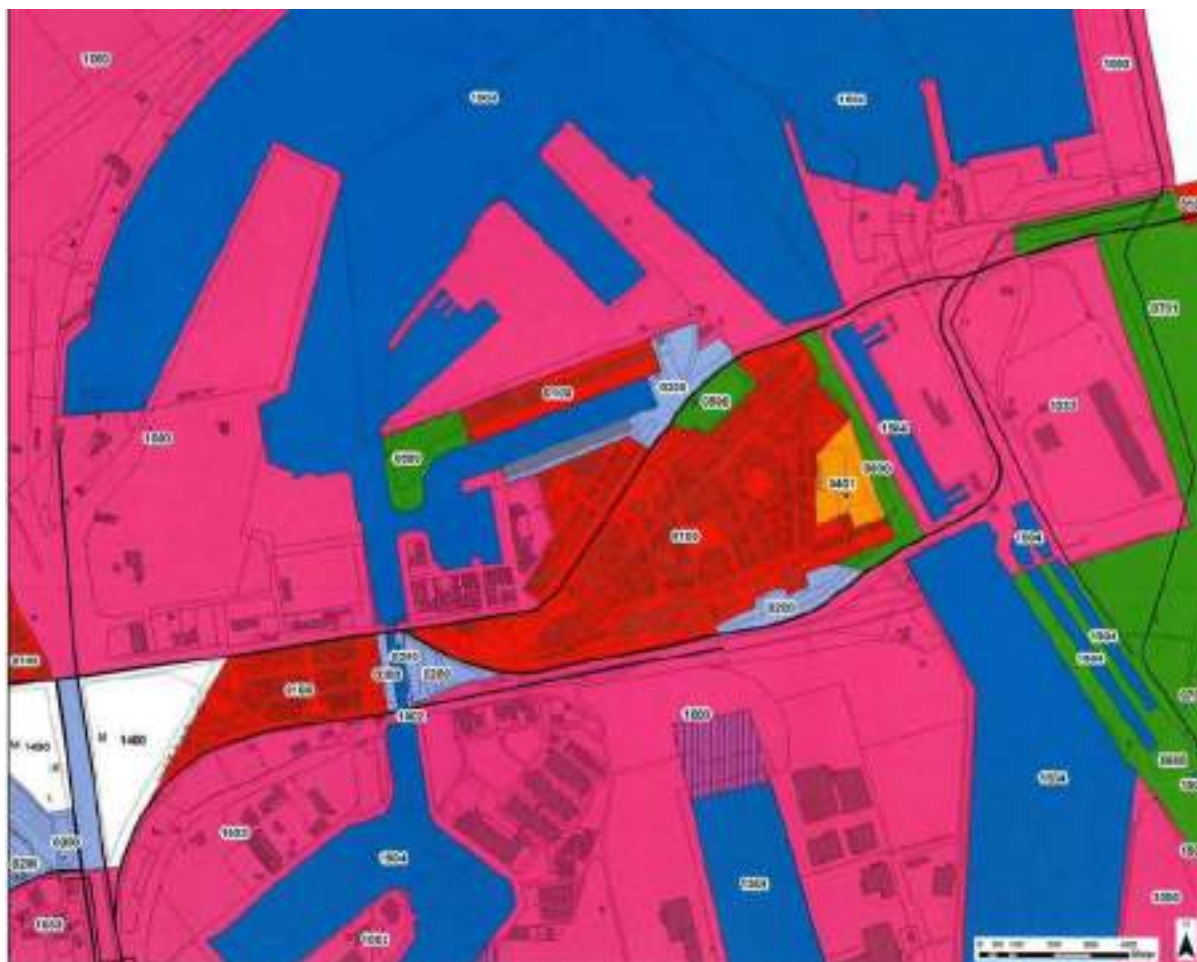
Het klimaatbeleidsplan Brugge heeft tot doel om 20% CO₂ reductie te halen tegen 2020 en een klimaatneutrale stad tegen 2050 door oa. te streven naar een minimale energie-impact door de inzet van hernieuwbare energiebronnen en gebruik van restwarmte via bv. bestaande warmtenet of anderzijds via nieuwe warmteproducenten.

3.2 Juridische context

BESTEMMINGSPANNEN EN BESCHERMINGEN

Plannen van aanleg	
Gewestplan	Brugge – Oostkust (KB d.d. 07.04.1977): woongebied, parkgebied, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, industriegebied
Herbevestigde agrarische gebieden	nvt
APA	nvt
BPA	BPA nr. 1 Visserhaven (25/04/2000)
Ruimtelijke uitvoeringsplannen	
Gewestelijk RUP	RUP Afbakening zeehavengebied Zeebrugge (19/09/2009)
Provinciaal RUP	nvt
Gemeentelijk RUP	nvt
Andere juridische randvoorwaarden	Voorschriften op het gebruik van het openbaar domein voor terrassen bij horecazaken.
Verkavelingsvergunningen (geldig)	VK 0001, VK 0808, VK 6215, VK 6622, VK 6623, VK 6818, VK 7356, VK 8806, VK 9717
Beschermde monumenten	geen
Beschermde stads- of dorpsgezichten	geen
Beschermde landschappen	geen
Beschermde archeologische zone	geen
Vogelrichtlijngebied	nvt
Habitatrichtlijngebied	nvt
Weidevogels	nvt
VEN	nvt
Natuureservaten	nvt
Beschermingszone grondwaterwinning	nvt
Overstromingsgebieden Vlaanderen: risicozone overstromingen	nvt

GEWESTPLAN



Figuur 22: Gewestplan Brugge Oostkust

Legende:

- ★ 147
- 1505- aan te leggen waterwegen
- 0100- woongebied
- 0200- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- 0401- gebieden voor dagrecreatie
- 0500- parkgebieden
- 0701- natuurgebied
- 1000- industriegebied
- 1002- milieubelastende industrieën
- 1504- bestaande waterwegen
- 150- bestaande hoofdverkeerswegen
- 150d- aan te leggen hoofdverkeerswegen
- 150e- bestaande spoorwegen
- 150g- bestaande afzonderlijke leidingen
- 150k- bestaande hoogspanningsleidingen

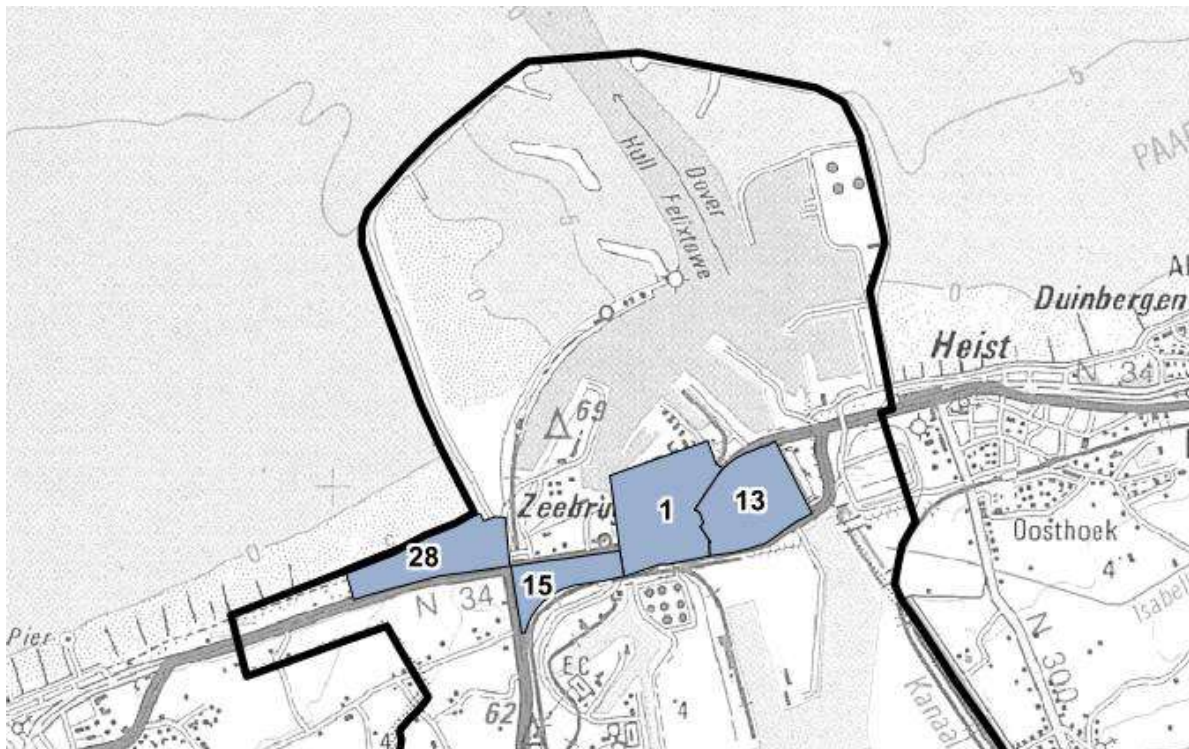
De bestemmingen van toepassing op het plangebied zijn: woongebied (0100), industriegebied (1000), parkgebied (0500) en gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut (0200). Deze bestemmingen worden verder verfijnd door BPA's

Het plangebied valt binnen het Gewestplan Brugge Oostkust (KB 07/04/1977) en de gewestplanwijziging BVR 19/09/1996.

BPA'S ZEEBRUGGE

In het plangebied is BPA Visserhaven (nr. 1) van toepassing. Oostelijk aanliggend situeert zich BPA Zee-

brugge Dorpskom (nr. 13) en westelijk aanliggend situeert zich BPA Stationswijk (nr. 15). BPA Strandwijk (nr. 28) heeft geen rechtstreekse impact op het plangebied.



BPA Visserhaven

Het BPA nr. 1 'Visserhaven' (25/04/2000) valt samen met het plangebied. Het BPA Visserhaven legt de juridische krijtlijnen vast voor de verdere ontwikkeling van de omgeving van de oude Visserhaven. Het BPA

biedt reeds mogelijkheid om grote delen van het plangebied om te vormen tot wonen. Een deel van het BPA is vervangen door het gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge (19/09/2009).

BPA Zeebrugge Dorpskom

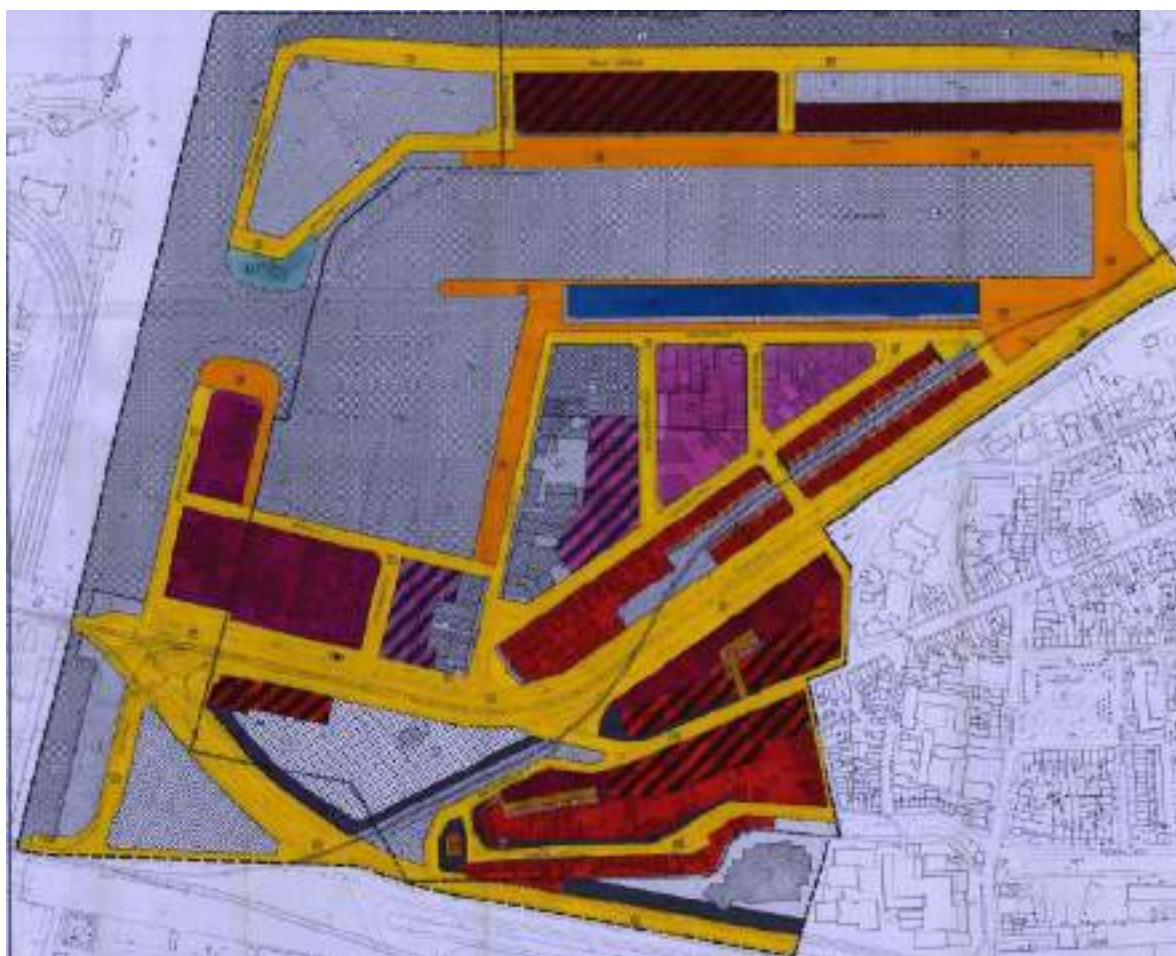
Het BPA nr. 13 'Zeebrugge Dorpskom' (14/09/2001) grenst aan het plangebied. Het BPA bestendigt de dorpskom van Zeebrugge juridisch en voorziet in een

buffering naar de haven. Zoals de voorgaande BPA's is ook dit BPA deels vervangen door het gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge (19/09/2009).

BPA Stationswijk

Het BPA nr 15 'Stationswijk' vormt een verfijning van het Gewestplan en definieert de bouwblokken waarbinnen gebouwd mag worden. Ook hier is een deel van

het BPA vervangen door het gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge (19/09/2009).



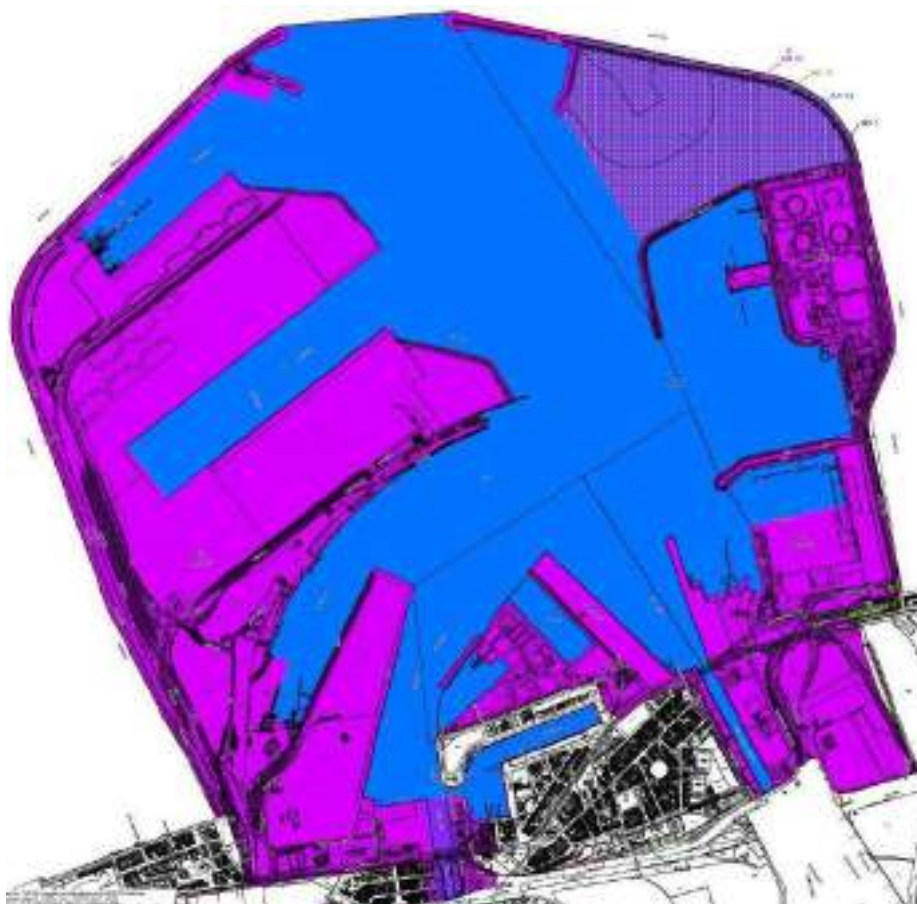
	eengezinswoningen
	eengezinswoningen, handel, detailhandel, horeca
	woongebouwen, handel, detailhandel, horeca
	parking, parkeergebouw, openbare diensten, openbaar groen
	Bergplaatsen, autobergplaatsen
	eengezinswoningen
	openbare gebouwen, sportparken en sportinrichtingen
	havergebieden rijwiel
	ambachtelijk werk- en stapelplaatsen, woongebouwen, handel, detailhandel, horeca, (auto)bergplaatsen
	ambachtelijk werk- en stapelplaatsen, woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, (auto)bergplaatsen
	wonen, (detail)handel, horeca, kantoren, openbare gebouwen, autobergplaatsen, ambachtelijk werkplaatsen
	woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, ambachtelijk werkplaatsen, (auto)bergplaatsen
	havergebied met bijbehorende dienstgebouwen, dienstwoningen, parkeergelegenheid
	openbaar groen, openbare gebouwen, dienst- en of clubgebouw t.b.v. vissers of recreatieve zeevaart
	ambachtelijke werk- en stapelplaatsen, woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, parkeergarages
	woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, ambachtelijk werk- en stapelplaatsen, (auto)bergplaatsen
	openbaar groen, parkeergelegenheid, parkeergarage en/of bergplaatsen
	militair domein
	zee-, zeevaart- en vissersgebonden tentoonstellingsruimte, dagrecreatie, vergaderlokalen
	kantoren, horeca, recreatie, parking, parkeergebouw, openbaar groen
	openbare weg
	tuintruuk tussen voortgevel en rooilijn

Figuur 23: Het BPA nr. 1 Vissershaven (25/04/2000) herbestemt het plangebied ten opzichte van het Gewestplan, gelegen rond de Kustlaan en de Graaf Jansdijk. De bestemmingen woongebied, industriegebied, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en parkgebieden worden door het BPA Vissershaven herbestemt naar de bovenstaande voorzieningen (zie legende).

GEWESTELIJK RUP AFBAKENING ZEEHAVENGEBIED ZEEBRUGGE

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bakt de Vlaamse Regering de Vlaamse zeehavens af door middel van een Gewestelijk RUP (GRUP). Het GRUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge actualiseert de bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften in het zeehavengebied, met oog op de uitbouw van de havenactiviteit, de bewoners rond het gebied en de aanwezige natuurwaarden. Uitgangspunt is het streven naar een economische levenskrachtige en milieuvriendelijke haven. Het GRUP zelf voorziet in een duidelijke begrenzing van de haven met buffering naar de omgeving, zodat de dorpen zoals Zeebrugge leefbaar blijven. De afbakening lijst een 6-tal krachtlijnen en visies op voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Drie van de zes krachtlijnen gaan specifiek over het plangebied. Ten eerste de herinrichting van de

omgeving Visartsluis in functie van het zuidelijk aansluitend haveninfrastructuurproject (complex project nieuwe zeesluis Zeebrugge, zie ook hoofdstuk 5), aansluitend en ten westen van de Vissershaven. Ten tweede het behouden en ontwikkelen van de toeristische jachthaven. “Zolang de economische functie van de zeehaven niet in het gedrang komt, is de toeristisch recreatieve ontwikkeling van de site van de Oude Vismijn mogelijk in functie van een zichtbare en gastvrije haven”. Ten derde de buffering en bescherming van Zeebrugge-dorp, die de overgang tussen het woonweefsel en het omliggende zeehavengebied kan verzorgen. Tussen Zeebrugge-dorp (zuidelijke dorpsrand) en de N34 wordt een akoestische buffer geïntegreerd in een visueel-esthetische project. Aan de zuidzijde van de Isabellalaan neemt de bestaande volumebuffer tevens de functie van ecologische infrastructuur op.



Figuur 24: Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge, deelgebied 1 Voorhaven



Figuur 25: Zoom op gedeelte aangrenzend aan plangebied

VOORSCHRIFTEN OP GEBRUIK VAN HET OPENBAAR DOMEIN VOOR TERRASSEN BIJ HORECAZAKEN

Langs de Rederskaai, Tijdokstraat en in de zones waar het BPA terrassen toelaat zijn bijkomende terrasvoorschriften van kracht, goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen in de zitting van 22-04-2004 en 15-07-2005.

Deze voorschriften zorgen ervoor dat er eenheid is tussen de terrassen onderling, naar vormgeving en kleur, materialisatie en zonneschermen, meubilair, vloer maar ook naar publiciteit, verlichting en afmetingen.

Hieronder de belangrijkste ruimtelijke voorwaarden, relevant voor het RUP:

- De voorzijde van halfgesloten terrassen moet aansluiten op de voorlijn van het terras bij de buur indien daar ook een terras aangelegd is. In- of uitsprongen zijn niet toegelaten.

- Langs de Rederskaai zijn de grenslijnen beperkt tot
 - De voorkant, tot de zone tussen de voorgevel van het gebouw en achterzijde van de verlichtingspalen die op 5m van de voorgevel staan.
 - De zijkant, tot aslijn van de streksteensteenvariant in de straatverharding tussen de voorgevel en de overeenkomstige verlichtingspaal op 5m van de voorgevel.

VERORDENING OP HET BOUWEN, VERKAVELLEN EN OP DE BEPLANTINGEN

Deze stedenbouwkundige verordening is vastgesteld door de Gemeenteraad in zitting van 25 januari 2011 en goedgekeurd door de Deputatie in zitting van 7 april 2011 en van toepassing vanaf 1 mei 2011.

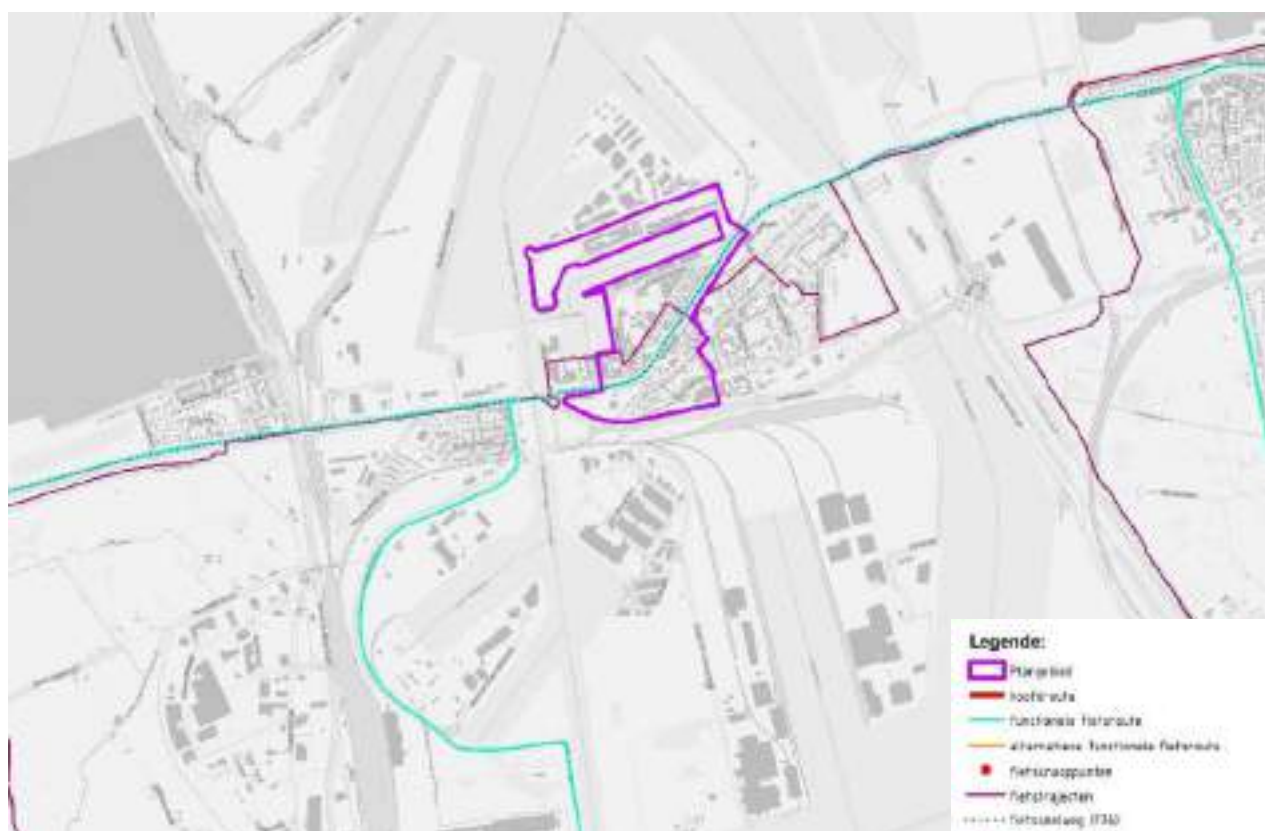
De verordening bestaat uit verschillende delen:

- Deel 1: 'verkavelingen en globale bouwprojecten' met hierin de lasten die worden opgelegd, waaronder ook de aanleg van een percentage aan groene recreatieve ruimte;

- Deel 2: 'bouwwerken, constructies en dergelijke', met hierin enkele bepalingen gekoppeld aan de bouwwerken, waaronder voorwaarden naar parkeren en de vraag tot opmaak van een mobiliteitsnota, de toegang tot het openbaar domein, bepalingen omtrent uitsprongen, ...
- Deel 3: 'beplantingen' met allerlei beplantingsbepalingen ;
- Deel 4 'administratieve bepalingen.

WEGEN EN WATER

Type plan	In het plangebied	Aangrenzend
Gewestwegen in beheer van Vlaams gewest	N43a (Kustlaan)	N34 (Isabellalaan)
Gewestwegen in beheer van Vlaams Gewest/afd. Kust	Graaf-Jansdijk, Omookaai, Rederskaai, Vismijnstraat, Tijdokstraat, Werfkaai en Kielbankstraat	
Provinciewegen	Geen	Geen
Fietsroutes	Fietsknooppunten 36 – 33 lopen door het plangebied via de Sint-Donaasstraat, Vissersstraat en de Werfkaai. Functionele fietsroute ligt langsheen de Kustlaan	Geen
Buurtwegen, voetwegen	Buurtweg nr. 22 van zuid naar noord en buurtweg nr. 40 van oost naar west Buurtweg nr.21 aan de zuidzijde van het plangebied <i>Zie ook buurtwegtoets bij de decretale bepalingen</i>	
Bevaarbare waterlopen	Geen	Het Prins Albertdok, Tijdok, Kanaal Brugge – Zeebrugge en het havendok werden aangeduid als bevaarbare waterlopen
Onbevaarbare, geklasseerde waterlopen	Geen	Aanliggend werd de Lisseweegevaart aangeduid als geklasseerd tweede categorie
Risicozones overstrooming	Geen	Geen



Figuur 26: Fietsroutes



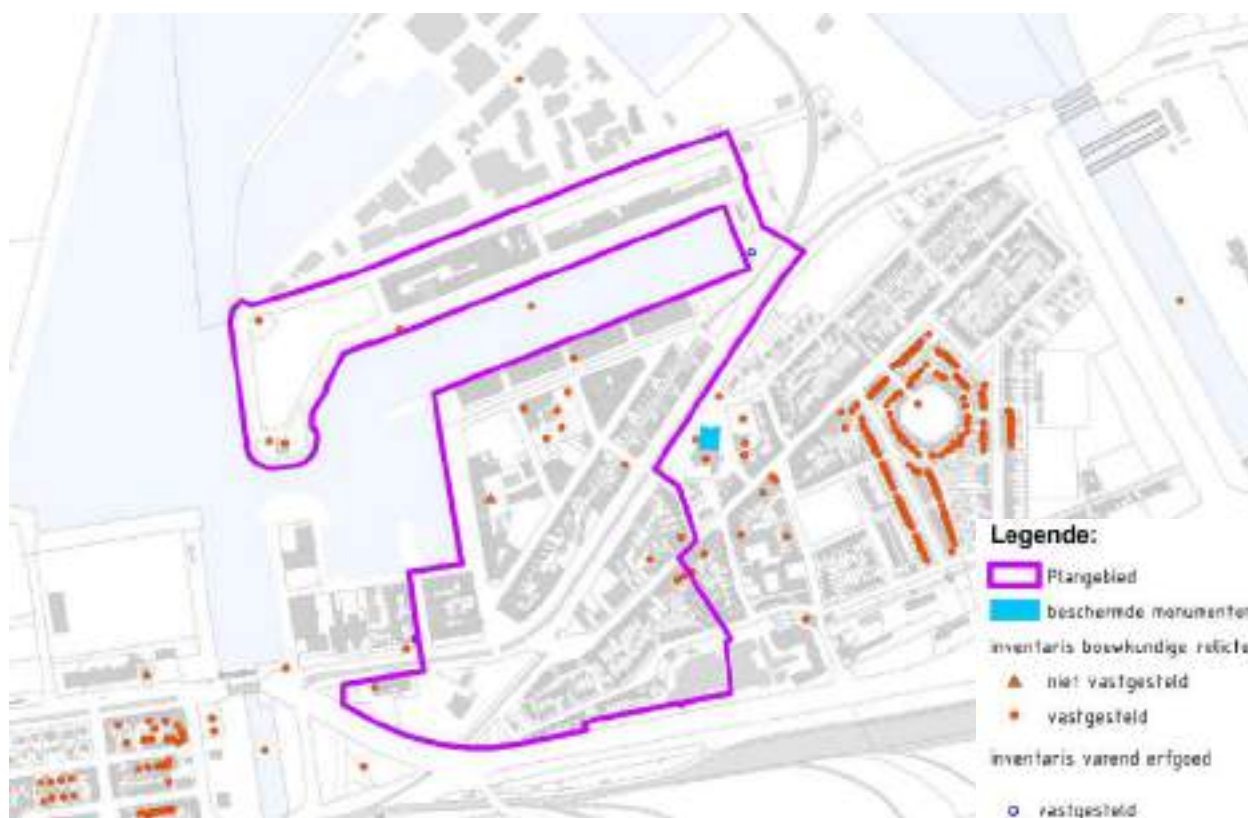
Legende:

-  Plangebied
- VWA-waterlopen (2016)
-  Bevaarbaar
-  Geklasseerd, eerste categorie
-  Geklasseerd, tweede categorie
-  Geklasseerd, derde categorie
-  Niet geklasseerd
- Watertoets - overstromingsgevoelige gebieden
-  Niet overstromingsgevoelig
-  Effectief overstromingsgevoelig
-  Mogelijk overstromingsgevoelig

Figuur 27: Waterlopen en watertoets overstromingsgevoelige gebieden

LANDSCHAPSATLAS, BESCHERMINGEN

Type plan	In het plangebied	Aangrenzend
Beschermde monumenten	Geen	Zeebrugge Churchyard met het Zeebrugge Memorial en oorlogsmonument (12575)
Vastgestelde Inventarissen	Binnen het plangebied zijn 15 gebouwen opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. <i>zie figuur onderaan en tabel op volgende blz.</i> Binnen het plangebied is ook varend erfgoed op het droge aanwezig: Schip West-Hinder 2 (ID 99113)	<i>Zie figuur</i>
Unesco werelderfgoed	Geen	Geen
Beheersplannen	Geen	Geen
Wetenschappelijk inventaris landschapsrelicten	Geen	Ten westen van het plangebied, op ongeveer 2 km afstand



Figuur 28: Onroerend erfgoed, beschermde monumenten en inventarissen

VASTGESTELD BOUWKUNDIG ERFGOED

Binnen het plangebied zijn 15 gebouwen opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed:

nr	naam	ID (vioe)	adres	Erfgoedwaardering door dienst Monumentenzorg
1	Visserskruis	79881	Graaf Jansdijk z.nr.	Beperkte kunsthistorische waarde
2	Woonhuis van 1932	79883	Heiststraat 52	Architectuurhistorische waarde
3	Vrij imposant hoekpand	79884	Heiststraat 56	Architectuurhistorische waarde
4	Woonhuis van 1938	79885	Heiststraat 57	Architectuurhistorische waarde
5	Interbellumwoning	79888	Heiststraat 73	Architectuurhistorische waarde
6	Hoekpand	79905	Kustlaan 104	beperkte waarde en uitstraling
7	Diephuis	79906	Kustlaan 119	eigenlijk 'Kustlaan 115', dit pand is te verbouwd en de directe omgeving is te gebanaliseerd. Geen waarde-aanduiding.
8	Clubhuis Alberta	79933	Omoorkaai 2	Gesloopt en vervangen
9	Voormalig Oeverlicht	79934	Omoorkaai z.nr.	Architectuurhistorische waarde
10	Havenmeestergebouw	79941	Rederskaai 1	Te recent, evaluatie nog niet aan de orde
11	Voormalig kantoorgebouw (Declodt & fils)	79985	Tijdokstraat 22	gesloopt
12	Vismijn	79968	Vismijnstraat 1	(zie uitgebreid advies)
13	Interbellumpand op de hoek met de Noordhinderstraat	79969	Vismijnstraat 14	gesloopt
14	Fabriekspand van zeevis-groothandel Raphael Huysseune	79970	Vismijnstraat 30	gesloopt

ERFGOEDWAARDERINGSKAART

Naast het beschermde erfgoed zijn er nog heel wat erfgoedelementen die niet beschermd zijn maar die wel een architectuurhistorische of stadslandschappelijke waarde hebben.

De erfgoedwaarderingkaart (nog op te maken obv geactualiseerd advies dienst monumentenzorg) toont het resultaat van de beoordeling uitgevoerd door de erfgoedconsulenten van DRO – Dienst Monumentenzorg & Erfgoedzaken. Zo werd de erfgoedwaarde van het niet beschermde erfgoed binnen het plangebied geïnventariseerd en geëvalueerd.

De vastgestelde inventaris van het onroerend erfgoed vormde hierbij het uitgangspunt en werd aangevuld met een plaatsbezoek waardoor ook bijkomende erfgoedelementen konden worden opgenomen. Het toekennen van een erfgoedwaardering gebeurde op basis van de intrinsieke waarden van een bepaald gebouw binnen een bepaalde context of huizenrij.

Er werd hierbij onderscheid gemaakt in volgende categorieën:

1) Gebouwen met een architectuurhistorische waarde: Dit zijn gebouwen of constructies die zich onderscheiden in hun omgeving door een combinatie van volgende criteria:

- erfgoedwaarde (historische, artistieke, industrieel-archeologische, volkskundige, wetenschappelijke of algemeen socio-culturele waarde);
- gaafheid binnen een bepaalde architectuur;
- typologie;
- zeldzaamheidswaarde;
- homogeniteit;
- waardevol interieur(elementen);
- ruimtelijke context;
- ...

De meeste panden in deze categorie komen al voor in de inventaris van het VIOE; een enkeling is vergeten of over het hoofd gezien. Het zijn vooral deze laatste

waar een uitgebreide en goed gemotiveerde erfgoedwaarderingstoets al dan niet kan leiden tot opname in het RUP.

2) Gebouwen met stadslandschappelijke waarde: Een object, gebouw of geheel is onlosmakelijk met zijn landschappelijke, stedenbouwkundige en/of architecturale context verbonden. De context bepaalt dan ook in grote mate de overlevingskansen en de zinvolle vrijwaring van erfgoed.

Binnen deze categorie worden twee groepen onderscheiden, namelijk:

- Beeldbepalende gebouwen, objecten of elementen in een specifieke ruimtelijke context van een landschap, met name stedenbouwkundige bakens of herkenningspunten binnen een bepaald landschap (kapelletjes, bruggen, hoeves met omgeving, kasteel,...);
- Aaneenschakelingen van verschillende gebouwen met elk een geringe tot hoge intrinsieke waarde die als geheel de som van de delen overschrijden.

De stadslandschappelijke waarde wordt bepaald door volgende criteria:

- erfgoedwaarde van zowel de onderdelen als het geheel (historische, artistieke, industrieel-archeologische, volkskundige, wetenschappelijke of algemeen socioculturele waarde);
- bewaringstoestand van het geheel;
- samenhang in de omgeving door o.a. een traditionele opbouw, materiaalgebruik, stijl, gevelopbouw, ritmiek en schaal;
- homogeniteit;
- ruimtelijke context;
- ...

Het resultaat van deze beoordeling wordt weergegeven op de erfgoedwaarderingkaart.

De kaart en beoordeling per gebouw werden opgenomen in bijlage.

4 Visie

Uit de gedane analyse kunnen duidelijke uitgangspunten gehaald worden voor het vormen van de visie, met als start de juridische knelpunten en ruimtelijke potenties die de bestaande bestemmingstoestand met zich meebrengt.

De globale visie op het gebied wordt verduidelijkt door het samenvoegen van deze basisideeën tot één duurzaam visieverhaal i.f.v. een sterk bestemmingsplan op lange termijn.

Gezien de grootte van het gebied zal ook een gedetailleerde visie nodig zijn voor enkele belangrijke strategische zones.

Nadien resulteert dit in een structuurschets met aanzet tot voorschriften. Hierbij wordt met een logische en eenduidige bestemmingsvisie opnieuw uitgezoomd tot het volledige plangebied.

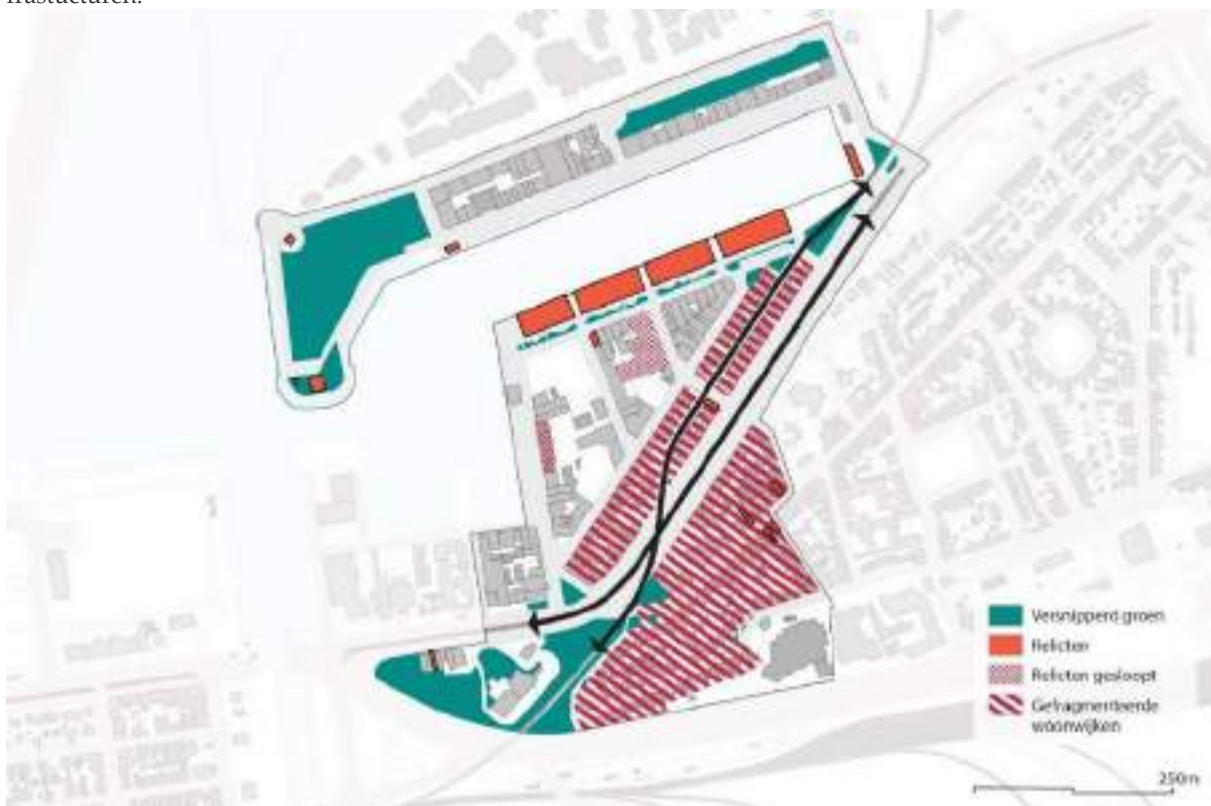
4.1 Knelpunten en potenties

KNELPUNTEN

Fragmentatie (versnippering)

Het gebied is gefragmenteerd op drie aspecten: het groen, de relictten en de woonwijken. Ten eerste toont een bezoek aan het plangebied duidelijk de versnipperde structuur van het aanwezige groen en hieraan gekoppeld het gebrek aan publieke speelruimte. Hier en der zijn er enkele kleine groenstructuren die omwille van het oppervlakte niet optimaal gebruikt kunnen worden (vb. als publieke speelruimte). Ten tweede zijn de woonwijken gefragmenteerd door voornamelijk de aanwezigheid van talrijke weg-, water- en spoorinfrastucturen.

Zo is er het spoor naar de Zweedse kaai dat recht door woonweefsel heen snijdt en de Kustlaan die het zuidelijk woongedeelte van het woongedeelte langsheen de Visserstraat scheidt. Ten derde zijn de aanwezige relictten in de omgeving van het Albertdok weinig samenhangend. Dit komt onder meer door de eerder slechte inpassing van het openbaar domein, bijvoorbeeld door de aanleg en omheining van de publieke ruimte rondom het clubhuis van de Westhinder Marina.



Figuur 29: Fragmentatie bij groen, relictten en woonwijken

Leefbaarheid en druk

Verschillende wijken zijn ruimtelijk van elkaar gescheiden. De leefbaarheid in Zeebrugge is een continu aandachtspunt. Enerzijds komt dit door de geïsoleerde ligging van het woongedeelte waarbij de Kustlaan en het goederenspoor naar de Zweedse kaai een moeilijk oversteekbare barrière vormt. Anderzijds komt dit door de sterke ontwikkelingsdruk van de Zeehaven van Zeebrugge die een druk op het woonweefsel legt en bijgevolg ook op de leefbaarheid van de woonzones in Zeebrugge. Ook de parkeerdruk en toeristische druk is in bepaalde gebieden hoog.

De analyse van de bestaande toestand toont aan dat de tweedeverblijvers/vakantiewoningen voornamelijk resideren in de noordelijke zone (ten noorden van de Visersstraat). Gezien huidig BPA geen verblijfsrecreatie toestaat zijn vakantiewoningen strijdig met hun vergunning, waardoor het permanent wonen er onder druk komt te staan. Omwille van de leefbaarheid moet

echter vermeden worden dat het permanent wonen hier volledig wordt verdrongen, wat nefast zou zijn voor de woon- en leefkwaliteit van de ganse omgeving.

Ondertussen trekt momenteel ook de reca en het winkelapparaat in het plangebied weg, beide knelpunten werken versterkend t.o.v. elkaar.

Het RUP biedt de potentie om hierop een antwoord te bieden door in bepaalde zones procentueel een deel tweede verblijven/vakantiewoningen toe te laten en daardoor de toeristische logies beter te kunnen monitoren, zodat kan opgetreden worden als de toeristische druk te groot wordt.

Tot slot is er een ontoereikende buffering van de zeehavenactiviteiten tegenover de woonwijken, wat een nadelig effect heeft op de leefbaarheid o.a. naar geluid en geurhinder.



Figuur 30: Huidige aanduiding van de leefbaarheid in het plangebied

Infrastructuur

De huidige infrastructuur binnen en rond het plangebied zorgt momenteel voor een sterke barrièrewerking door de talrijke weg-, water- en spoorinfrastructuren. Verschillende wijken zijn daardoor ruimtelijk van elkaar gescheiden. Zeebrugge, in het bijzonder de Vissershaven, is op een niet kwalitatieve manier ontsloten vanuit het hinterland, noch met het openbaar vervoer, noch met de auto, noch met de fiets. Als Zeebrugge een

volwaardige woonomgeving en/ of toeristische bestemming wil worden dan dient het iets te doen aan de momenteel problematische ontsluiting door de bestaande infrastructuur. Voornamelijk voor de zwakke weggebruiker is er verbetering mogelijk, zo zijn er gerichte maatregelen in functie van de hinder naar het functioneel en recreatief toeristisch fietsverkeer nodig.



Figuur 31: Huidige infrastructuur in het plangebied

Groene en openbare ruimte

De niet versnipperde grotere groenstructuren zijn louter ingevuld met een grasvegetatie. Voorbeelden daarvan zijn de driehoekige structuren aan de kop van de vismijn en de Kustlaan en in de buurt van het hotel-complex. De twee grootste groenstructuren, langsheen de Graaf Jansdijk en het herdenkingspark aan de Paardenmarktstraat en Omookaai, hebben vanwege hun ligging een grotere potentie dan de huidige invulling. De groenstructuur aan de Graaf Jansdijk ligt verborgen achter de omliggende bebouwing. De groenstructuur is hierdoor onvoldoende zichtbaar in de wijk. Het herdenkingspark is wel zichtbaar vanop de kaaien langsheen o.a. de Vismijn en de Tijdokstraat, de bereikbaarheid van het park vanuit Zeebrugge is echter beperkt, door de lange afstand (1,5 km van op de hoek

van de Vismijn en de Tijdokstraat tot op de hoek met het Visserskruis).

De uitstraling van huidig Seafront in de omgeving en de interactie met de kaaien is momenteel eerder beperkt. De site biedt echter potenties om een toonaangevend en aantrekkelijke locatie in zijn omgeving te vormen. Er zijn delen van de kaaien gekoppeld aan de werking van de clubhuizen, die ook privaat worden afgesloten. De toegankelijkheid van het gebied is hierdoor beperkt.

Daarnaast biedt het Seafront functioneel nog te weinig meerwaarde aan de omgeving, voornamelijk voor de inwoners.



Figuur 32: Groene en openbare ruimte in het plangebied

RUIMTELIJKE POTENTIES

(Kust)toerisme

De nabijheid van de zee aanliggend aan het plangebied vormt een belangrijke potentie voor het (kust)toerisme. De zee is aantrekkelijk voor toerisme omwille van de mogelijkheid tot varen met boten, het bezichtigen van de jachthaven, het uitwaaien langs de zee tijdens het wandelen, het gebruik maken van verschillende horeca-zaken etc. Deze zullen dan een aanvulling vormen op en complementair zijn aan de strandrecreatie in de strandwijk en de andere badsteden in het stedelijk kustnetwerk. Zowel de jachthaven als de site van

de Vismijn hebben potenties om zich tot een toeristische cluster om te vormen. De nabijheid van de cruise-terminal versterkt de toeristische factor. Daarnaast zorgt de locatie van het plangebied voor een meerwaarde door de nabijheid van de haven wat van het plangebied een unicum maakt aan de Belgische kust. Het zicht op de haven met zijn wijde dokken, havenkranen en boten geeft aan dit gebied zijn recreatief-toeristisch potentieel. Voor de gehele kustlijn kan deze site dus een meerwaarde bieden.

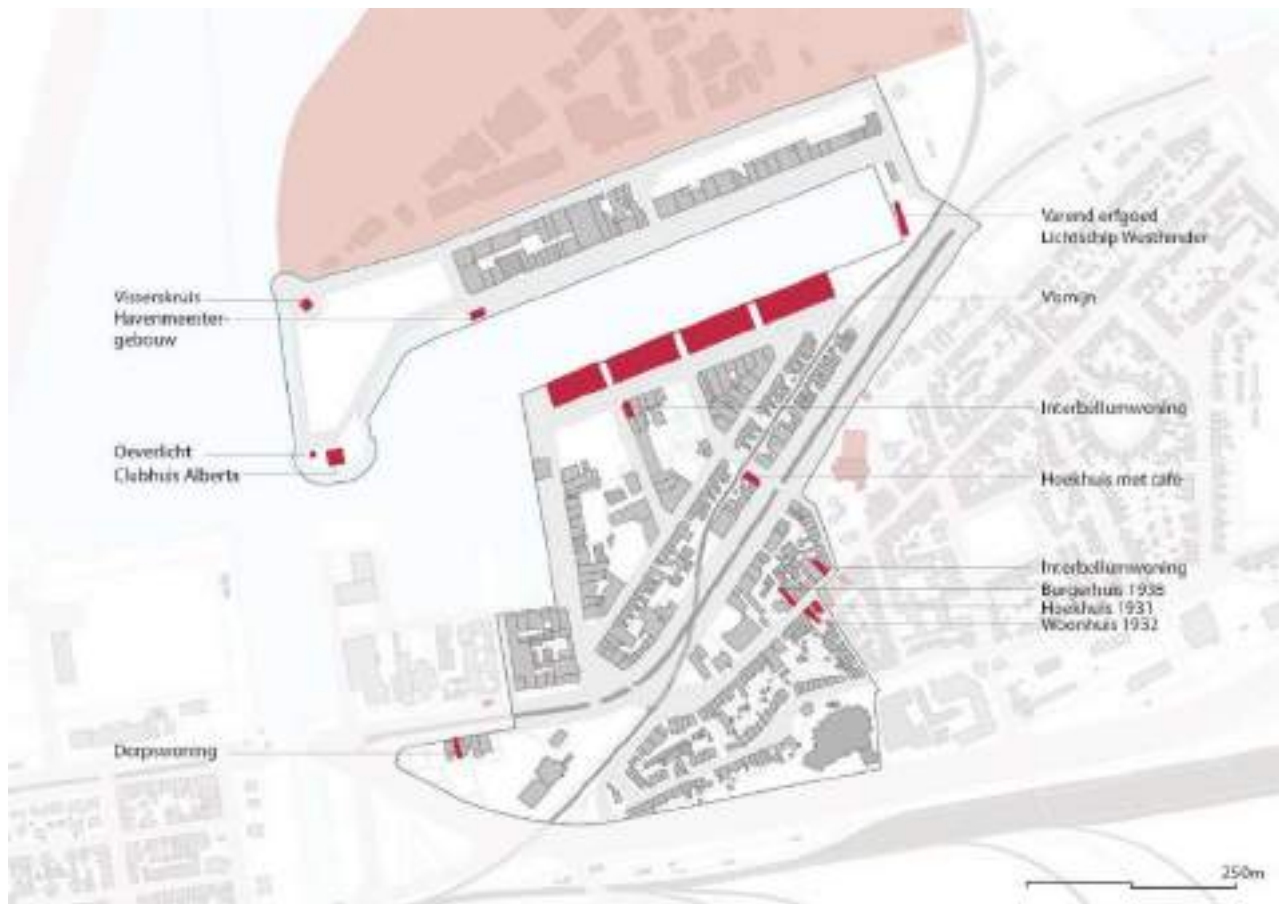


Figuur 33: Toerisme als potentie

Relicten

De aanwezigheid van een aantal kwalitatieve relictten kan een grote meerwaarde bieden tijdens de herontwikkeling van het plangebied en zijn omgeving. Relicten zoals het Visserskruis, het Havenmeestergebouw of

het Clubhuis kunnen zo ingezet worden en eventueel opgewaardeerd worden dat ze bezoekers aantrekken.



Figuur 34: Aanwezige relictten in het plangebied

Groen en openbare ruimte

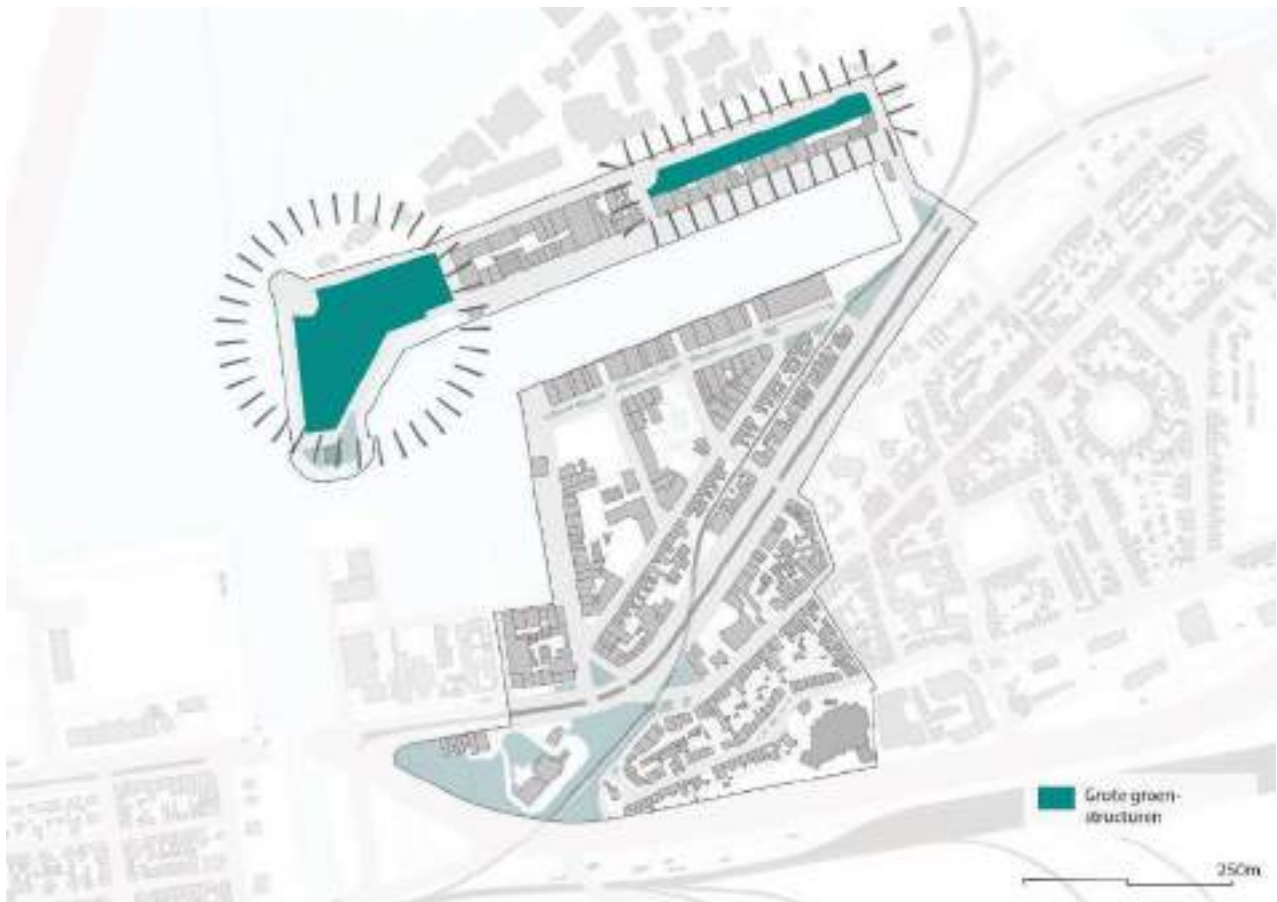
De groenstructuren langs de Graaf Jansdijk en de Paardenmarktstraat/ Omookaai (herdenkingspark) kunnen zich omvormen tot belangrijke groenstructuren van het plangebied. Door het groen aantrekkelijker, zichtbaarder en toegankelijker te maken voor zowel bewoners, bezoekers als toeristen verhoogt het gebruik. De aanwezige groengebieden hebben een schaal die ook bij piekmomenten zal volstaan.

De twee groenstructuren zijn dan ook belangrijke aanzetten voor openbare groene ruimte in het plangebied. Het park aan de achterzijde van de appartementen aan de Graaf Jansdijk heeft hierbij vermoedelijk meer potentieel als buurtpark voor bewoners, terwijl het

Herdenkingspark meer potentieel heeft als park voor bezoekers en toeristen. Ook dat verschil is een belangrijke potentie.

Het Herdenkingspark kan hierbij ook sterker gelinkt worden aan de kaaien, op zich de belangrijkste openbare ruimte van een Vissershaven. Een goede interactie tussen beide vormt de grootste potentie voor het gebied.

Hierbij kan gesteld worden dat het overbruggen van de grote afstand tussen de Vismijn en het Herdenkingspark door bijvoorbeeld een voetgangersbrug potenties biedt voor beide structuren.

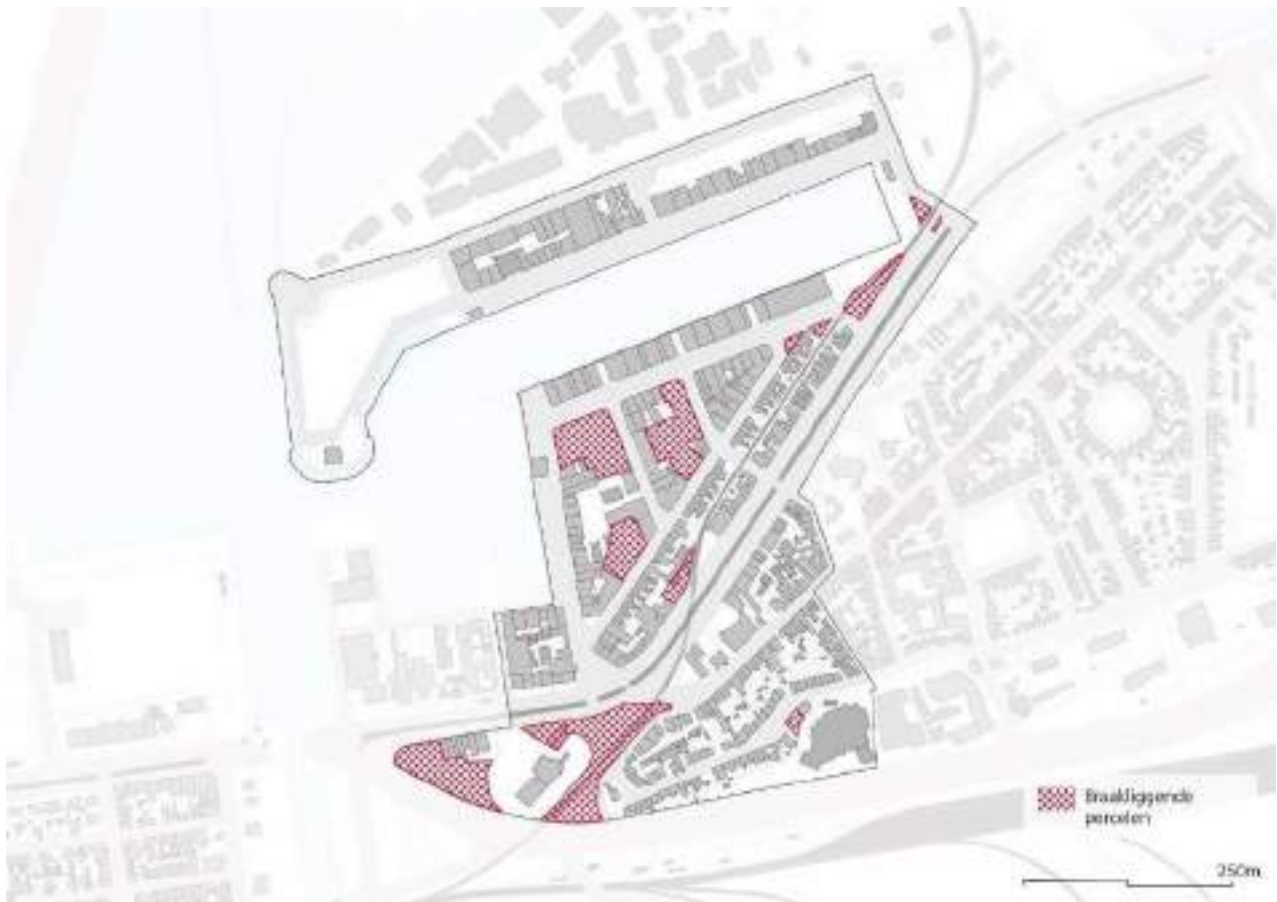


Figuur 35: Grote groenstructuren als potentie

Braakliggende en onderbenutte open ruimtes

Momenteel zijn er nog enkele grootschalige braakliggende en onderbenutte open ruimtes aanwezig in het plangebied. Deze sites kunnen ingezet worden om het plangebied verder te kwalitatief te ontwikkelen. De braakliggende sites zijn voornamelijk gesitueerd rondom het hotelcomplex, tussen de Wandelaarstraat en de Noordhinderstraat en aan het begin van de Vismijnstraat waar deze aansluit op de Kustlaan.

De braakliggende terreinen kunnen zorgen voor een versterking van de woonkernen, gecombineerd met een kwalitatieve groenontwikkeling of speelzone. Voor enkele braakliggende terreinen werd reeds een vergunning afgeleverd maar werd nog niet overgegaan tot realisatie.



Figuur 36: Belangrijkste momenteel braakliggende percelen in het plangebied

BESLUIT

Concluderend kunnen we stellen dat het plangebied een sterke tweeledigheid kent: de omgeving van de Oude Vismijn en het Albert I-dok enerzijds en de dorpsstructuur ten zuiden en net ten noorden van de Kustlaan. Beide delen omvatten aaneengesloten bebouwing. In de omgeving van de dokken zijn appartementen de samenstellende elementen van het bouwblok terwijl dat in het dorp hoofdzakelijk ééngezinswoningen zijn. Ten noorden van de Kustlaan komen meer

handel en horeca voor en komen meer tweede verblijven voor. Dit is het 'toeristisch' gerichte deel van Zeebrugge, waarin het Seafront een belangrijke rol kan spelen. Het meest zuidelijke deel is vooral gericht op vaste inwoners van Zeebrugge en leunt aan bij het dorp. Het gehele plangebied heeft zowel knelpunten als potenties die als aanleiding kunnen dienen voor het hieropvolgende visieverhaal.

4.2 Algemeen visieverhaal

Het huidig geldend BPA draagt door zijn vrij klassieke en versnipperde manier van bestemmen niet voldoende bij tot het opwaarderen van de woonkwaliteit in het plangebied, maar houdt dit eerder tegen.

Het plangebied heeft nieuwe impulsen nodig om de leefkwaliteit te verhogen. Er zijn ook een opkomend aantal projecten die in deze noodzakelijke realisatie van economische en toeristische trekkers wil voorzien. Het RUP zal een positief antwoord bieden aan de opportuniteiten die er zijn om de leefbaarheid van het plangebied te verhogen. De algemene visie op het gebied start dan ook vanuit een samenhangd streven naar een verhoging van de aantrekkelijkheid van het gebied, gekoppeld aan een verhoging van de leefkwaliteit voor het gebied. Het algemeen visieverhaal zal nadien geïllustreerd worden met een referentieonderzoek en genuanceerd worden d.m.v. een gedetailleerde doorvertaling van de knelpunten en potenties in specifieke strategische acties.

BREDER KADER

De revitalisering kadert als geheel, met de haven en woonwijken, binnen het ruimer 'Beleidsplan Ruimte Brugge' (BRB). Dit past binnen het lopende proces van de herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Binnen het BRB wordt Zeebrugge als een volwaardig stadsdeel van 'Brugge, Stad tot aan de zee' naar voor geschoven, met haar eigen typische kenmerken, fysische structuur en identiteit, met een focus op, voor de stad, relevante thema's. Door de verschillende kwaliteiten van Zeebrugge op te drijven wordt niet alleen de toekomst van de woonwijken van Zeebrugge

kansrijker, maar kan ook de haven haar unieke positie behouden en versterken.

De revitalisering kadert ook binnen de studie 'toekomstvisie Zeebrugge vandaag en morgen', een concretere uitwerking van het gekozen beleid op niveau van Zeebrugge. In deze studie wordt een ambitie en visie bepaald voor enkele concrete plekken die deel uitmaken van het plangebied, zoals de opwaardering van de Vismijnsite en kades, de inrichting van de Kustlaan als stadsboulevard en het benoemen van een Stedelijk scharnier.

VERHOGEN VAN DE LEEFKWALITEIT EN AANTREKKELIJKHEID

De doelstelling is om de leefkwaliteit binnen het plangebied te verhogen door nieuwe 'aantrekkelijke' impulsen op maat te creëren. De Oude Vissershaven geeft op vandaag een zeer versnipperde, en op sommige plaatsen een zeer verloederde indruk.

Er zijn enkele strategisch gelegen zones momenteel nog niet ingevuld en zijn enkele zones onderbenut. We benoemen deze zones, die als mogelijk impulsgebieden de aantrekkelijkheid van het wonen in het gebied verhogen

De nieuwe ontwikkelingen en hun bijkomende voorzieningen zullen een sterke invloed op de leefkwaliteit hebben en zullen hierbij zowel een versterking van de woonstructuur bewerkstelligen als een betere relatie

van de woonwijken met de jachthaven. Verwacht wordt dat de ontwikkelingen een bijkomend hefboom-effect zullen hebben op de aantrekkingskracht naar de bewoners toe.

Vanuit de analyse is wel een tweeledigheid van het wonen in het plangebied vast te stellen: een eerder toeristisch-recreatief gerichte woonzone rond de toeristisch aantrekkelijke dokken en jachthaven (noordelijk deel) en een deel dat ruimtelijk, morfologisch en functioneel aansluit bij het dorp van Zeebrugge (zuidelijk deel).

In de noordelijke zone (ten noorden van de Vissersstraat) is het de bedoeling om zowel de toeristische, recreatieve en economische aantrekkelijkheid (waarbinnen ook tweede verblijven en vakantiewoningen horen) te verhogen als de residentiële woonfunctie (permanent wonen) te versterken. Dit omdat net deze mening belangrijk is om de beoogde revitalisering te bekomen. Er wordt een gezonde mix tussen verschillende functies nagestreefd. Door tweede verblijven en vakantiewoningen beperkt en onder bepaalde voorwaarden toe te laten zouden bestaande tweede verblijven zich in regel kunnen stellen én kan opgetreden worden wanneer de druk van tweedeverblijvers en vakantiewonin-

gen te groot wordt. Een mix van wonen en tweede verblijven maakt het plangebied ook aantrekkelijker voor handel en horeca, hetgeen de leefkwaliteit verhoogt. De focus in de zuidelijke zone (ten zuiden van de Vissersstraat) ligt wel op de residentiële woonfunctie. Het gebied sluit morfologisch, ruimtelijk en functioneel aan op de dorpsgemeenschap van Zeebrugge-Dorpskom. De invulling van de impulsgebieden zal dan ook moeten gebeuren met residentieel wonen of een functie die hier bij aansluit.

Ter bescherming van de residentiële bewoning en de leefbaarheid van het dorp worden in dit deel beter geen tweede verblijven en vakantiewoningen toegelaten.

OUDE VISMIJN ALS CENTRALE SCHAKEL

Een vernieuwd aantrekkelijk gebied heeft nood aan een sterke centrale schakel in het verhaal, een ultieme impuls voor het gebied.

De locatie Oude Vismijn is historisch gezien één van de belangrijkste dragers van identiteit in de Vissershaven. Zijn historische kracht als centrale schakel voor het gebied wordt hierbij niet langer gebruikt en bouwtechnisch zijn de bestaande gebouwen ook in slechte staat. Er rest enkel de site als stille getuige van de vroegere

visserij in het Albert-dok omwille van de verhalen die errond bestaan.

Een nieuwe invulling van deze site, opgewaarderd als nieuwe centrale schakel in het gebied vormt de ideale ultieme impuls voor het gebied en heeft de kracht om de toeristische, economische en recreatieve aantrekkelijkheid van het gebied te verhogen en de woonfunctie te versterken.

Het gaat dan om een reconversie, er kan gebruik gemaakt worden van het reconversiekader van het PRS.

PUBLIEK RAAMWERK

Zeebrugge kent op vandaag een zeer versnipperde structuur, waarbij de verschillende wijken zeer op zichzelf bestaan. Voornamelijk de fysieke barrières, die gevormd worden door de grote infrastructuren zorgen ervoor dat de wijken erg onsamenhangend en verschillend zijn, ondanks de verschillende projecten die in de wijken lopende zijn. Het connecteren van de verschillende wijken kan als aanzet dienen voor de revitalisering van het hele grondgebied. Het verbindend element tussen de verschillende wijken wordt het publiek raamwerk genoemd. In het plangebied zijn de kaaien,

de groenstructuren en de Kustlaan en de groene nabestemming van de goederenspoorlijn Zweedse kaai belangrijke onderdelen van dit publiek raamwerk.

Het toelaten en benoemen van enkele permanente of tijdelijke ingrepen binnen deze structuren bieden een grote potentie om de wijken onderling te verbinden met elkaar.

Terzelfdertijd zullen lopende trajecten zoals de kustverdedigingswerken, de ontwikkeling van de Vismijn-site, het Stevin-project, de cruisseterminal, ... zich verankeren binnen dit publiek raamwerk en zullen zij versterkend werken bij elkaar.

GEMAKKELIJK HANTEERBAAR RUP

Ondanks we de algemene visie starten vanuit de bestaande feitelijke toestand (die gedeeltelijk afgestemd is op de huidige bestemmingstoestand), moet het RUP meer vrijheden bieden om ook in de toekomst nieuwe opkomende strategische projecten toe te laten. De ver-

snipperde manier van bestemmen zal worden achtergelaten, het RUP zal meer starten van algemene randvoorwaarden.

Om meer samenhang te creëren binnen en tussen de woonwijken is het nuttig in het RUP meer flexibele manieren van bestemmen te gebruiken.



Figuur 37: Algemene visie op het plangebied

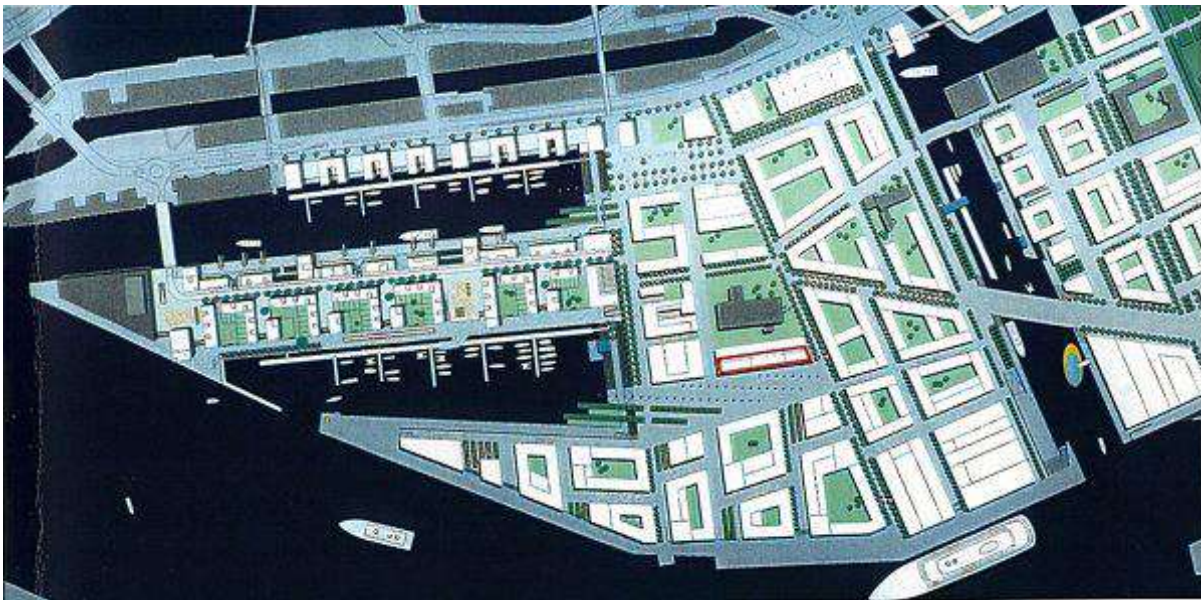
4.3 Algemeen referentieonderzoek

Het algemeen visieverhaal met impulsen voor Zeebrugge om de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid te verhogen en met de Oude Vismijn als centrale impuls/schakel hierin betreft geen evidente planopgave. Het is daarom leerrijk om gelijkaardige voorbeelden even onder de loep te nemen.

In Europa beweegt heel wat op het vlak van herontwikkeling van havengebieden, soms met een veel ruimere schaal dan Zeebrugge (omvang plangebied RUP= 34,6 ha), maar telkens met enkele elementen die toepasbaar kunnen zijn binnen de context van Zeebrugge.

HAMBURG: HAFENCITY

Omvang	165 ha
Funcities	Wonen (5.800 eenheden), kantoor (45.000 werkplaatsen), cultuur, restaurants, winkels, park, publieke ruimte
Ontwerper	KCAP / ASTOC
Opdrachtgever	Gemeentebestuur Hamburg



In Hamburg wordt het voormalige havengebied aan de Elbe getransformeerd tot een levendige stedelijke zone. In de praktijk is gebleken dat traditionele planningsinstrumenten ongeschikt zijn om herstructureringsprojecten van deze omvang te sturen. Masterplannen lopen vaak al na korte tijd achter de feiten aan en de kwaliteit is niet meer te sturen. Daarom is hier gekozen voor een combinatie van vaste uitgangspunten en operationeel hanteerbare regels. Tijdens het ontwerpproces is getest hoe wisselende combinaties van uitgangspunten en regels zouden reageren op verschillende stedenbouwkundige structuren, programma's, dichtheden en groeiprognozes. De uitkomsten boden een schat aan informatie voor de ontwikkeling van concrete ruimtelijke ontwerpen.



'HafenCity' wordt een levendig stadsdeel aan het water met een binnenstedelijke mix van wonen, cultuur, toerisme, leisure en bedrijvigheid. In een periode van vijftig jaar zullen acht deelgebieden aflopend van west naar oost worden ontwikkeld. Om een afwisselend en hoogwaardig stadsdeel tot stand te brengen, is het gebied opgedeeld in zones waaraan bepaalde kwaliteiten en beperkingen zijn toegekend. Gecombineerd met een flexibele regelgeving genereert dit maximale vrijheid voor de programmatische invulling en het architectonisch ontwerp. Door in de deelgebieden functies te combineren, ontstaan stedelijke gemeenschappen die vierentwintig uur per dag functioneren. Het handhaven van de bestaande havenstructuur en het behoud van beeldbepalende elementen zoals kranen en kades, zorgt tegelijkertijd voor de nodige samenhang in het gebied.

Relevante elementen voor Zeebrugge:

- Sterke menging van functies;
- Veel aandacht voor kwalitatieve publieke ruimte;
- Water is een veelbetekenend element in de publieke ruimte;
- Behoud van industriële relikten, die de identiteit van de wijk vormgeven;
- Autovrije kadestructuur zorgt voor de nodige samenhang in het gebied;
- Ver doorgedreven communicatie en toelichting van het project aan het grote publiek.



Meer info: www.hafencity.com

AMSTERDAM: JAVA-EILAND

Omvang	20 ha
Functies	Woningen, bedrijfsruimte en parkeergarage
Ontwerper	Sjoerd Soeters
Opdrachtgever	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam

Het Java-eiland – onderdeel van het Oostelijk Havengebied – vroeg om een andere aanpak dan het aangrenzende KNSM-eiland, dat bestaat uit grote woongebouwen aan weerszijden van een laan. Bij de ruime watervlakte van IJ en IJhaven passen weliswaar grote gebouwen, maar vanwege de unieke ligging van het Java-eiland vlak bij de oude binnenstad is er gekozen voor een schaal die beter past bij de genius loci van Amsterdam.

Het Java-eiland, gebouwd voor het afmeren van grote zeeschepen, was niet zonder meer geschikt als woongebied. Een landschappelijke ingreep was nodig om deze grote, vlakke plaat, twee meter boven het wateroppervlak van het Oostelijke Havengebied, geschikt te maken voor bewoning en het eiland een voelbare relatie met het omringende water te geven. Bij het maken van het ontwerp was het boek *The Visual and Spatial Structure of Landscapes* van de Japanse landschapsarchitect Tadahiko Higuchi een belangrijke inspiratiebron.

Higuchi onderzoekt de ervaring van openheid en begrenzing in het vrije veld en in het bijzonder de manier waarop heuvelachtige landschappen worden beleefd. Belangrijk voor wat mensen ervaren als dichtbij of ver is de ooghoek waaronder de horizontale en verticale vlakken worden waargenomen. Higuchi's boek bracht het inzicht dat de aantrekkelijkheid van de Amsterdamse grachtengordel niet alleen veroorzaakt wordt door de grachten en de gevels, maar ook door de bruggen en kades die op verschillende hoogtes liggen. Op eenzelfde manier is het Java-eiland opgevat als een heuvellandschap. Over de dwarsgrachten zijn bolle bruggen aangelegd en de kades aan het open water liggen hoger dan de kades van de grachten. Deze hoogteverschillen versterken het contact met het water en creëren in plaats van het eindeloze platte perspectief een gevarieerde reeks zichtlijnen en een afwisseling van overzicht en beslotenheid.



Relevante elementen voor Zeebrugge

- Doorgedreven onderzoek naar de relatie tussen stad en water. Water wordt naar binnen gebracht in de wijk;
- Schaal van de bebouwing leunt aan bij de schaal van Zeebrugge;
- Binnengebieden worden 'ontpit', toegankelijk gemaakt en aangelegd als park;
- Veel aandacht voor de aanleg van publieke ruimte;
- Autoverkeer krijgt een duidelijke plaats in de openbare ruimte;
- Grote menging tussen types woningen.

LONDEN: CANARY WHARF

Omvang	/
Functies	Woningen, kantoren, shopping
Ontwerper	Canary Wharf Group
Opdrachtgever	Canary Wharf Group

Canary Wharf is een modern district met hoogbouw kantoren en appartementen, gelegen aan de voormalige West India Docks op the Isle of Dogs, een inham in de Thames in het oosten van Londen dat vroeger onderdeel was van de haven van Londen. De Docklands, een groot gebied langs de oevers van de Thames aan de oostkant van Londen, was vroeger de locatie van de drukste haven ter wereld. In de jaren 1960, na de bouw van de Thames Barrier - een barrière om Londen te beschermen tegen hoogtij - en de bouw van een moderne container haven in Tilbury, kwam de activiteit in het havengebied tot stilstand. De vele werven en pakhuizen begonnen al snel in verval te geraken.



In 1981 stichtte de regering van Margeret Thatcher het London Docklands Development Corporation. Het doel van deze instelling was terug leven te brengen in het havengebied ter grootte van zo'n 2.100 hectare. Het eerste grote private plan voor de ontwikkeling van het gebied, het Canary Wharf Project, werd in het midden van de jaren 1980 gelanceerd. De Canadese ontwikkelaar Olympia & York kocht het project en ging in 1988 van start met wat het centrum van de vernieuwde Docklands zou worden.

Het eerste kantoorgebouw, Canary Wharf Tower, werd in 1990 gebouwd. Met zijn 243 meter was het gebouw met piramidevormige top het hoogste van Europa. Er werden nog heel wat meer torens gepland, maar Britse bedrijven keken er tegenop om naar de afgelegen locatie te verhuizen. En ondanks een belofte van Margeret Thatcher was er geen verbinding met de metro en het ontbrak de buurt aan winkels en restaurants. De zaken verergerden nog toen de vastgoedmarkt in 1992 door een recessie in elkaar stuitte. De ontwikkelaar werd bankroet verklaard en het hele project leek op een fiasco uit te draaien. De kentering kwam er in de tweede helft van de jaren 1990. De vastgoedmarkt veerde terug op en het ontwikkelingsproject werd opgekocht door een internationaal consortium gesteund door de voormalige eigenaars van Olympia & York. In 1999 tenslotte werd de ondergrondse metrolijn Jubilee verlengd tot aan het Millennium Dome met een halte aan Canary Wharf. Nu lag de wijk nog maar op een half uur van het hart van Londen en Canary Wharf begon meer en meer huurders aan te trekken, vooral financiële instellingen. Het aantal tewerkgestelden in het gebied steeg van 13.400 in 1996 tot zo'n 90.000 in 2006. Tegenwoordig heeft Canary Wharf een heel aantal wolkenkrabbers en wordt het Manhattan on the Thames genoemd. Nog belangrijker is dat het gebied nu ook inwoners begon aan te trekken, en een winkelcentrum, bars en restaurants werden geopend. Met nog meer groei in de komende jaren, wordt verwacht dat de wijk een van de meest dynamische van Londen wordt.

Relevante elementen voor Zeebrugge

- Ontwikkeld rond een nieuwe metroverbinding met centrum Londen;
- Er werd plaatselijk een economische draagkracht gecreëerd door een grote concentratie aan kantoren te voorzien. Dit vormde de impuls voor de uitbouw van een voorzieningenstructuur (winkels, horeca) en de uitbouw van een woningmarkt;
- Een nieuw gebouw vormt het gezicht van de nieuwe stadsontwikkeling en geeft het een gezicht naar de Thames en de stad.

ANTWERPEN: EILANDJE

Omvang	172 ha
Funcities	Woningen, bedrijfsruimte en parkeergarage
Ontwerper	Sjoerd Soeters
Opdrachtgever	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam

Het Eilandje is een voormalige, karaktervolle havenbuurt in het noorden van Antwerpen. De stad wil dit stadsdeel met een bijzonder rijke geschiedenis omvormen tot een bruisende stadswijk aan het water. Het karakter van het Eilandje wordt bij de ontwikkelingen zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk zelfs versterkt.

Sinds de goedkeuring van het Masterplan Eilandje (2002) is er al heel wat verwezenlijkt. De deelwijk Oude Dokken staat zowat helemaal op punt, de Cadixwijk wordt heraangelegd tot nieuwe duurzame woonwijk aan het water, en de Montevideowijk wordt omgetoverd tot dé culturele trekpleister van het Eilandje. Elk van deze deelwijken heeft een sterke eigen identiteit, waartoe de nieuwe ontwikkelingen zeker zullen bijdragen.

De drie deelwijken worden met elkaar verbonden door de Londen-Amsterdamstraat. Deze centrale verkeersas wordt heraangelegd tot groene stadsboulevard. In de toekomst rijdt hier een tram, die voor een vlotte verbinding zorgt met de binnen- en de buitenstad. Het nieuwe Havenhuis is opgebouwd aan de noordrand als havenicoon aan de poort tot het havengebied, met bijkomende tramverbinding. Samen met het MAS vormt deze een culturele noord-zuidas over het Eilandje tot het stadscentrum. Het eilandje is zonder twijfel één van de grote toeristische attracties van Antwerpen. De prominente aanwezigheid van water, de veelheid aan open ruimte en de verschillende types bebouwing door elkaar maken deel uit van de charme en het typische karakter van het Eilandje.



Het Eilandje werd herontdekt door de stedelingen en het stadsbestuur om, zoals met het voorbeeld van de oude havenbuurt in Liverpool en Plymouth in Groot-Brittannië, deze wijk te renoveren en op te waarderen tot een voornamelijk en toeristisch gerichte havenwijk met jachthaven en accommodaties.

Bij de heraanleg van het Eilandje rondom de dokken, zijn de straten versmald en de voetpaden verbreed en heraangelegd. Zodoende kunnen cafés en tavernes in de zomer hun brede terrassen uitstallen. Het oude Entrepot werd afgebroken en staan er nu grote witte buildings, flatgebouwen en zakenkantoren. Aan de Godefridus- en Sint-Aldegondiskaai worden de voetpaden ook weer heraangelegd en worden de parkings langs deze kaaien terug gerenoveerd. De oude voormalige pakhuizen worden omgebouwd tot grote moderne, maar zeer dure loften en appartementen.

Relevante elementen voor Zeebrugge

- Vlaams voorbeeld van een herwaardering van een havenbuurt;
- Ontwikkeling van het Eilandje gaat samen met de aanleg van tramlijnen naar Antwerpen-centrum;
- Kwalitatieve aanleg van de kades als bindend element in de hele wijk;
- Hoogkwalitatieve architectuur als eyecatchers;
- Menging van wonen, werken, handel, horeca, cultuur en ontspanning.

KOPENHAGEN-ORESTAD

Eind jaren '80 stond Kopenhagen bekend als weinig aantrekkelijk voor enerzijds gezinnen en anderzijds bedrijven. Lage economische groei, hoge werkloosheid en zorgwekkende schulden kenmerkten de Deense hoofdstad. Vandaag is Kopenhagen een levendige en aantrekkelijk stad. Mede door de ontwikkeling van een compleet nieuw stadsdeel ten zuiden van de kernstad: Orestad.

Het nieuwe district bevindt zich op een vijftal kilometer van het stadscentrum. De ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel ging dan ook gepaard met de aanleg van een nieuwe metrolijn. In 1993 werd in eerste instantie een masterplan opgemaakt dat het toekomstig functioneren van de wijk in kaart bracht.

Het ontwerp verbindt Orestad met Kopenhagen via de tramlijn, een verbindingsweg, maar ook een netwerk van groen, beken, kanalen en fietspaden. Het projectgebied werd verdeeld in velden die eveneens dooraderd waren door dit groen-blauwe netwerk. Een hoog kwalitatieve, verkeersluwe publieke ruimte langs een nieuw aangelegd kanaal verbindt de bouwvelden met elkaar.



Het ambitieniveau voor Orestad ligt hoog en dat is afleesbaar in de kwaliteit die geleverd wordt in de uiteindelijk aanleg. Met succes, zo blijkt. In een tijdspanne van 25 jaar is Orestad een belangrijk werk- en wooncentrum naast de eigenlijke binnenstad.

Verschillende types woningen, worden afgewisseld met kantoren, culturele en recreatieve voorzieningen, supermarkten, buurtwinkels, café's en restaurants, scholen, bibliotheken, universiteitsgebouwen. Vooral de laatste profiteren van de aantrekkelijke openbare ruimte. Publieke, semi-publieke en private ruimte, plein en park, definitief en tijdelijk landschap lopen er in elkaar over tot een enorm afwisselend en doorwaadbaar geheel van open ruimte.

Relevante elementen voor Zeebrugge

- Stadsontwikkeling ligt op een zekere afstand van het stadscentrum, de ader van het hele masterplan is de verbindende as tussen Kopenhagen en Orestad. Deze ader combineert zowel openbaar vervoer, wegenverkeer, een fiets- en voetgangersverbinding als een ecologische verbindende structuur (water en groen) en een verbindende hoog kwalitatieve publieke ruimte;
- Hoog ambitieniveau, met kwalitatieve architectuur;
- Mengen van verschillende functies;
- Kadestructuur als verbindend element in de publieke ruimte;
- Maakt plaatselijk gebruik van tijdelijke landschappen.

SLUSEHOLMEN

Omvang	13,5 ha
Functionies	Woningen, commerciële functionies en parkeergarage
Ontwerper	Sjoerd Soeters
Opdrachtgever	Byggemodningselskabet Sluseholmen

Sluseholmen is de eerste uitwerking van het Sydhavn-plan. Het eiland wordt gekenmerkt door een weids uitzicht op het omringende water en een intiemere binnenkant. Het binnengebied wordt gevormd door een gebogen hoofdgracht en een aantal korte dwarsgrachten. De grote stadsblokken liggen met één kant aan het grote water en met de andere kanten aan deze nieuwe grachten. Er is geprobeerd de profielen van de grachten minimaal te maken: aan de zonkant van elke gracht loopt een smalle kade en aan de andere kant staan de gebouwen direct met hun voeten in het water. De dwarsgrachten lopen niet recht, maar hebben een knikje, waardoor je er niet in één keer langs kunt kijken.



Doordat de hoofdgracht een bocht heeft gekregen, worden bovendien de nabijgelegen industrie- en kantoorgebouwen aan het zicht onttrokken. De lange kant van de gebogen hoofdgracht is op het zuiden georiënteerd. In de hoven van de blokken zijn tuinen aangelegd, met daaronder ruimte om te parkeren. Elk stadsblok bestaat uit verschillende woningtypen: aan het grote water liggen appartementsgebouwen en aan de dwarsgrachten individuele grachtenhuizen, die bestaan uit gestapelde maisonnettes. Net als op het Java-eiland zijn de verschillende delen door verschillende, in dit geval Deense, architecten uitgewerkt. Er zijn architectonische richtlijnen opgesteld voor materialen, kleuren, ruimtelijke effecten en bebouwingshoogte, die ervoor moeten zorgen dat elk stadsblok een eenheid blijft en aansluit bij het grotere geheel. De Deense architecten waren aanvankelijk sceptisch over deze aanpak, en hadden er bezwaar tegen dat ze – in hun ogen – gereduceerd werden tot ‘gevelartiesten’. Nu het project gereed is, geven ze echter toe dat deze aanpak tot goede resultaten heeft geleid.

Relevante elementen voor Zeebrugge

- Ver uitgekiende relatie tussen stad en water;
- Hoog kwalitatieve publieke ruimte;
- Hoog kwalitatieve architectuur;
- Schaal vergelijkbaar met Zeebrugge;
- Hoge dichtheid, creëert intimiteit;
- Uitbreiden en verfijnen van kadestructuur.

MARSEILLE: VIEUX PORT

Omvang	10 ha
Functies	Publieke ruimte
Ontwerper	Foster & Partners
Opdrachtgever	MPM Marseille Provence Metropole

De 'Vieux Port' in Marseille is één van de grootste natuurlijke havens aan de Middellandse Zee. De volledige site staat opgelijst als Werelderfgoed. In de loop der tijd werd de oude haven meer en meer afgesneden van de stad en werd het een ontoegankelijke zone voor voetgangers.



Het masterplan, opgemaakt door Foster&Partners, zet in op het heropwaarderen van de kades als publieke ruimte en scheidt er de mogelijkheid om informele evenementen te organiseren. Het overheersende autoverkeer krijgt een duidelijk afgebakende plek, waardoor er meer ruimte ontstaat voor publieke, aangepast aan voetgangers en fietsers. De kadestructuur als publieke ruimte functioneert hier als middel om de volledige omgeving op te waarderen.

Relevante elementen voor Zeebrugge

- Project situeert zich rond jachthaven;
- Schaal van bebouwing is gelijkaardig als in Zeebrugge;
- Aanleg van publieke ruimte als generator van heropwaardering;
- Architecturaal paviljoen als eye-catcher en publiekstrekker;
- Sterk behoud van karakter.

GENT – OUDE DOKKEN – NIEUWE DOKKEN

Omvang	18 ha
Functionies	Wonen, kantoren, winkels, park
Ontwerper	OMA (masterplan oude dokken) ; Schipperskaai Development (nieuwe dokken)
Opdrachtgever	Stad Gent / AG SOB

Uit de restanten van een rijk maritiem industrieel verleden rijst een nieuw bruisend stadsdeel waar oude en nieuwe Gentenaars kunnen leven rond het water en in het groen.



Het noorden van Gent ondergaat de komende jaren een heuse metamorfose. Onder andere het stadsdeel Oude Dokken, een spil in de industriële geschiedenis van de stad, krijgt een nieuwe bestemming dankzij enkele nieuwe projecten en buurten. De Oude Dokken is ontstaan uit een masterplan voor een woonwijk met meer dan 1200 woningen.

Het woon- en leefproject De Nieuwe Dokken, aan de oostzijde van het Handelsdok, wordt een van de eerste realisaties rondom de dokken. De bouw van het project verloopt gefaseerd. Als eerste is het Middenveld en Het Dek aan de beurt. Vervolgens zijn het Noordveld en Zuidveld aan de beurt.

In de nieuwe dokken komen ongeveer 400 nieuwe appartementen en huizen voor Gentenaars van alle leeftijden, maar een buurt bestaat natuurlijk uit meer dan alleen woningen. Er valt vanalles te beleven langs de kade en in de verschillende gebouwen, bij lokale handelaars, een brasserie, een broodjeszaak, kantoren... Omringd door groen en water komen er ook verschillende openbare voorzieningen (zoals een kinderdagverblijf, buitenschoolse kinderopvang, basisschool en wijksporthal) en talloze recreatiemogelijkheden (zoals wandelpromenades, wijkparken en speeltuigen). Wie liever gaat shoppen in de historische binnenstad steekt makkelijk de dokken over via de handige voetgangers- en fietsbruggen.

Tijdelijke invullingen

O.a. vzw DOK wilde door middel van een aantrekkelijk format burgers motiveren om te participeren aan het stedelijk beleid omtrent de ontwikkeling van de Oude Dokken. Op de werfsite kreeg de vzw een plekje toebedeeld door de stad en organiseerde er DOK strand, waar in de zomer dagelijks concerten, films, marktjes, info-avonden... georganiseerd worden, aangevuld met een openluchtbar, volkstuinten en snackbar. Op deze manier werd een vergeten stadsdeel terug aantrekkelijk gemaakt voor een breed publiek en kan de ontwikkeling van het masterplan vanop de eerste rij gevolgd worden, meerdere tijdelijke initiatieven volgden later.

Relevante elementen voor Zeebrugge

- Het project transformeert een achtergestelde buurt om tot place-to-be;
- DOK vzw bevordert de communicatie tussen stadsplanning en inwoners;
- Er wordt sterk ingezet op het industrieel karakter van de omgeving;
- Voetgangers- en fietsverbindingen connecteren verschillende wijken.

4.4 Visie planonderdelen

De globale visie op het gebied wordt verduidelijkt in één duurzaam visieverhaal, maar gezien de grootte van het gebied is ook een visie nodig specifiek gericht naar enkele belangrijke planonderdelen om de vooropgestelde algemene visie te kunnen verwezenlijken. Het plan bevat volgende planonderdelen:

- herinrichting openbaar domein: kades, waterfront, publieke ruimte met centrale plekken, beleving van de vissershaven in de volledige wijk, ...
- reconversie van de Oude Vismijnsite;
- buffering ter hoogte van directe raakvlakken met de haven;
- herinrichting van de Kustlaan;
- goederenspoorlijn Zweedse kaai;
- impulsen voor de woonzone/dorpskern.
- monitoring van het aantal tweede verblijven/vakantiewoningen;
- behoud erfgoedwaarde.

In wat volgt worden de kenmerken van elk van deze planonderdelen verder toegelicht.

HERINRICHTING OPENBAAR DOMEIN

Het openbaar domein kent met de kades, het waterfront, de publieke ruimte, de beleving van de vissershaven in de volledige wijk, ... een grote diversiteit en de herinrichting van het openbaar domein

vormt een essentieel onderdeel van het plan. In wat volgt worden enkele belangrijke elementen verder toegelicht.

Kade als hoogwaardige verbindende publieke ruimte



De grootste kwaliteit van de Vissershaven is de aanwezigheid van het Prins Albertdok en het Tijdok.

Het raakvlak tussen het dorp, de dokken en de haven zijn de kades. De rol van de kades is van groot belang bij de beleving van de haven.

Door een doorlopend parcours van kades te voorzien wordt een traject van zichten in de haven en plaatselijke attracties gecreëerd.

Door deze kades kwaliteitsvol uit te werken ontstaat een continue structuur van hoogwaardige publieke ruimte die de beleving van de haven vanuit Zeebrugge optimaliseert. Er wordt uitgegaan van een totaalaanpak voor alle kades, waarbij een uniform, toegankelijk, herkenbaar en aantrekkelijk beeld op alle kades wordt gevormd. Hierbij kan bebouwing (vb. clubhuizen) wel worden toegelaten, maar dient de kade zo toegankelijk mogelijk te blijven. Het privaat afbakenen van delen van de kade

kan in deze visie niet behouden blijven, maximale toegankelijkheid moet nagestreefd worden. De Omookaai, Rederskaai en Graaf Jansdijk werden 10 jaar geleden heraangelegd. De verschillende gebruikers krijgen voldoende ruimte in het straatbeeld.

Het verkeersvrij maken van de kades kan zeker een positief effect hebben voor de zachte weggebruikers van de kades.



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



Referentiebeeld. Oude Dokken Antwerpen



Referentiebeeld. Stockholm (Sweco Sweden)

Creatie van een waterfront rond het Prins Albertdok



Het is de bedoeling om een kwalitatief gezicht te creëren voor de Vissershaven aan het Prins Albertdok. De bebouwing kan er hoger zijn dan in de rest van de wijk. De beeldkwaliteit is van groot belang, vooral langs de Rederskaai, de Vismijnstraat, de Tijdokstraat en de Werfkaai. Op deze manier wordt het wateroppervlak van de dokken een intieme stedelijke ruimte.

Inrichten van centrale plekken op stedelijk niveau in de publieke ruimte

Binnen het plangebied zijn er drie plekken bijzonder op stedelijk (toeristisch recreatief) niveau en drie plekken bijzonder op buurtniveau.

Een eerste bijzondere plek op stedelijk niveau betreft de ruimte ter hoogte van de oostelijke kop van de vismijn. Op deze plek komen het vernieuwde Sint-Donaaspark, het Prins Albertdok met de kop van de Vismijn, de as naar het Admiraal Keyesplein, de herin te richten Kustlaan en de cruiseterminal samen. Deze centrale plek biedt kansen om van

deze plek een stedelijk publieke ruimte te maken. Het plein kan bijvoorbeeld dienst doen voor (vis) markten, concerten en andere evenementen, (gedeeltelijke) parking, ... De mogelijke functies voor deze locaties werden afgetoetst binnen de revitaliseringsstudie voor Zeebrugge en ontwerpend onderzoek.

Ook de aanwezigheid en de activiteiten vanuit het Seafront kunnen worden versterkt door de interactie met de omgeving op te zoeken.

Een tweede plek betreft **het westelijke einde van de Rederskaai en Omookaai**, waar oa. het **Visserskruis** is gelegen. Vanaf deze plek zijn de zeehavenactiviteiten enerzijds en de jachthaven en woonomgeving van de visserswijk anderzijds te beleven. Doelstelling is om de interactie met Zeebrugge en de haven te versterken.

Een derde plek betreft de **westelijke kop van de vismijn**. Deze plek biedt met zijn specifieke ligging en de mogelijke zichten en oriëntatie enorme potenties naar beleving.

Vanop deze locatie kan ook gemakkelijk een overzicht over het gebied gevormd worden, er wordt bijvoorbeeld een belangrijke visuele link gevormd met het Herdenkingspark.



Centrale plekken op stedelijk niveau in de publieke ruimte

Versterken van de beleving van de vissershaven in de woonwijk op centrale plekken in de publieke ruimte

Binnen het plangebied zijn er drie plekken bijzonder op buurtniveau.

In de straten van de wijk die niet op een kade gelegen zijn is het de bedoeling om een sterke verbinding tussen de vissershaven, met de centrale plekken op stedelijk niveau, en Zeebrugge Dorp na te streven.

Dit kan gebeuren door op een consequente manier om te gaan met de aanleg van straten en kades, voldoende doorzichten en doorgangen te bewaren en ze te koppelen aan enkele centrale plekken op buurtniveau langs de Kustlaan.

- Een eerste centrale plek op buurtniveau is het Sint-Donaaspark, zijn link met de oostelijke kop van de vismijn is cruciaal.
- Een tweede plek is de Sint-Donatuskerk en omgeving, zijn link met Vismijn, langs de Wandelaarsstraat is cruciaal.
- Een derde plek is de zone met kruispunt Tijdokstraat x Kustlaan x Heiststraat

Het RUP dient voldoende flexibiliteit in te bouwen zodat de inrichting van deze centrale plekken vrij vorm kan krijgen. Het is daarom nuttig niet overal de wegenis vast te leggen in het RUP.



Figuur 38.: Situering vissershaven in de woonwijk (Bron: 'Aanzet tot masterplan voor Vissershaven en Oude Vismijn te Zeebrugge, 2015, Buro II – ArchII+I')

Plaats voor stormmaatregelen en infrastructuur i.f.v. jachthavenexploitatie.

Met betrekking tot het kustverdedigingsplan behoudt het RUP, analoog aan de huidige bestemmingsvoorschriften voldoende ruimte langs de kades voor een eventuele waterkering.

Ook de mogelijkheid om infrastructuur aan te brengen in functie van de havenexploitatie (bijvoorbeeld clubhuizen en ondersteunende infrastructuur) blijft behouden. Om de beeldkwaliteit op de kade te

verbeteren worden hierbij wel beperkingen opgelegd i.f.v. doorzichten en vooral doorgangen om het 'privatiseren' van de open ruimte rondom de clubhuizen tegen te gaan.

RECONVERSIE OUDE VISMIJNSITE

Provinciaal reconversiekader

De Oude Vismijn is één van de belangrijkste dragers van identiteit in de Vissershaven. Doelstelling is om via een reconversie de Oude Vismijn opnieuw een centrale rol te geven in het centrum van Zeebrugge.

Zeebrugge is een overige woonconcentratie in het buitengebied volgens het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan. Een reconversie binnen een overige woonconcentratie waarin een herbestemming wordt vooropgesteld naar kernversterkende functies, dient steeds te worden gemotiveerd vanuit het provinciaal reconversiekader.

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

Opvangen noden binnen gemeente;

De Vismijn maakt deel uit van de kern van Zeebrugge en heeft door zijn ligging tussen zee en haven enkele unieke kenmerken t.o.v. andere gemeenten en steden in Vlaanderen.

De sterke ontwikkelingsdruk van de Zeehaven van Zeebrugge legt enerzijds een grote druk op het woonweefsel en de leefbaarheid van de woonzones in Zeebrugge, anderzijds vormt de nabijheid van de zee een belangrijke potentie naar (toeristische) verblijven en toeristisch-recreatieve voorzieningen.

De Oude Vismijnsite ligt centraal in de groeiende toeristische zone van Zeebrugge en heeft dan ook belangrijke potentie om broodnodige nieuwe impulsen te geven aan het gebied en zo bij te dragen aan een verhoging van de toeristische, economische en recreatieve aantrekkelijkheid van de zone.

Reconversie in relatie met de visie van het GRS;

In het GRS gaat men uit van de educatieve recreatieve functie die de Oude Vismijn kreeg.

Het GRS stelt dat in het kader van het kustactieplan de site rond de Oude Vismijn Zeebrugge verder wordt uitgebouwd als toeristische aantrekkingspool, naast de bestaande woonfunctie. Het openbaar domein wordt

hierbij opgewaardeerd door het voorzien van een aantal wandelpromenades, groenzones, een verkeersluw gebied, aanlegsteigers etc.

Ook het GRS ziet de Oude Vismijn als centrale schakel in de uitbouw van het gebied als toeristische aantrekkingspool.

Verder stelt het GRS concrete maatregelen en acties voorop om de woonkwaliteit te verhogen en leefbaarheid te garanderen.

De reconversie vormt binnen het RUP ook de belangrijkste impuls om tot een verhoging van de leefbaarheid en woonkwaliteit te komen, zoals vooropgesteld.

Het maximaal verweven van functies (= vooropgesteld programma)

De functies die worden beoogd zullen ondergebracht worden in een passende bestemming. Hierbij wordt een maximale verweving vooropgesteld door de verschillende functies maximaal te combineren over het gehele gebied.

Om deze verweving maximaal te kunnen vastleggen, stellen we enkele basisprincipes voorop:

- Er wordt steeds ruimte voor wonen voorzien.
- De beoogde oppervlakte voor wonen wordt afgestemd op de oppervlakte aan overige functies (streven naar verhouding van min. 60% wonen en max. 40% commerciële en publieke functies omwille van economische redenen; indien meer woonfunctie mogelijk is, biedt dit meer mogelijkheden om overige functies te voorzien).
- Brede waaier aan functies toelaten: recreatie, detailhandel en kantoren, hotel, reca, gemeenschapsvoorzieningen, socio-culturele functies, een versmarkt of markthal...
- In de sokkel (gelijkvloers of eerste twee bouwlagen) worden geen woongelegenheden voorzien, op die manier worden er steeds ruimte voor commerciële en publieke functies.
- Ook het bestaande Seafront moet zijn plaats hierin kunnen krijgen.
- Doelstelling is om woningen met hoofdverblijfplaats voor een mix van doelgroepen te realiseren.

Door verschillende functies te gaan bundelen bij de reconversie van de Oude Vismijn wordt de ruimte efficiënter georganiseerd, dit zowel op macro- als op mesoniveau. Op macroniveau is de doelstelling namelijk om de open ruimtes (de polderlandschappen) te vrijwaren van nieuwe ontwikkelingen.

Door een belangrijke woonfunctie toe te kennen aan de Oude Vismijn wordt het woonaanbod meer geclusterd in de woonkern van Zeebrugge in aansluiting bij de bestaande woonstructuur. Hierdoor wordt de ruimte

Ruimtelijke randvoorwaarden bebouwing

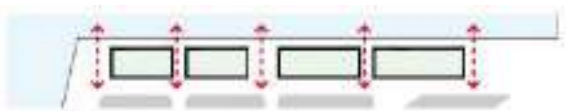
Dit betekent een reconversieproject, waarin zowel voor wat betreft het programma als de beeldkwaliteit op zoek wordt gegaan naar een hoogwaardige invulling voor de site Oude Vismijn. Er worden enkele ruimtelijke randvoorwaarden bepaald zodoende een hoge beeldkwaliteit te kunnen bewerkstelligen.

Behoud bouwvolumetrie van 4 gebouwen

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

Doorwaarderbaarheid en toegankelijkheid

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



Doorwaarderbaarheid

Voor toekomstige ontwikkelingen wordt in eerste instantie geopteerd om deze doorgangen minimaal te behouden en vorm te geven als doorsteken. De kopse doorzichten / doorsteken en de centrale doorsteek als verlengde van de Wandelaarstraat bieden potenties om te vergroten tot verblijfsruimte die de functie doorsteek overstijgt. Dit is mogelijk door de centrale doorsteek te verbreden tot 30m, waardoor een in te richten ruimte ontstaat met eenzelfde dimensies als aan de kop van de

op grotere schaal beter georganiseerd.

De woonstructuur en de stedelijke functies wordt er met andere woorden versterkt (zie verder) binnen de woon- en leefstructuur van Zeebrugge.

kade ter hoogte van het kruispunt Tijdokstraat met de Vismijnstraat. Deze schaal is vergelijkbaar met buurtpleinen zoals het Place Des Docks in Lyon, het vernieuwde Limaplein aan de dokken in Antwerpen, Vasco da Gama Platz in Hamburg, maar ook het plein aan de Karperstraat in Machelen aan de leie en pleinen die het principe doorsteek overstijgen langs de Belgische kust, zoals Astridplein in Koksijde. Ook de andere doorsteken krijgen een volwaardig profiel met een breedte van minimum 15m.

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



Vier actieve gevels per gebouw

Minimale breedte van de kade

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

Minimaal straatprofiel Vismijnstraat

Indien de minimale breedte van de kade wordt verhoogd, zal de bebouwbare zone opschuiven richting Vismijnstraat. De bestaande Oude Vismijn heeft een bouwdiepte van 30m. Deze kan enkel worden aangehouden indien het straatprofiel van de Vismijnstraat zal versmallen tot 20m van gevel tot gevel, nog steeds een aanvaardbaar kwalitatief straatprofiel.

Waterfront + hoogteaccenten

Het bestaande bouwvolume van de Oude Vismijn draagt 1 bouwlaag met dubbele hoogte (hoogte 2

bouwlagen). Er wordt bij ontwikkeling van de site gekozen voor verdichting door hoogteaccenten te creëren bovenop deze twee bouwlagen. Ook de bouwdiepte van deze hoogteaccenten kan worden beperkt en op bepaalde plaatsen terugspringen.



Huidige volumes van de Oude Vismijn



Voorbeeld van volumes door verdichting

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

Ruimtelijke randvoorwaarden naar ontsluiting

Het uitgangspunt is een totaalaanpak voor de ontsluiting van onder andere de Cruiseterminal, Oude Vismijnsite project, de kaaien, het dorp, ...

Hierbij wordt aangenomen dat de nieuwe ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite best zoveel als mogelijk ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer via de aansluiting van de Rederskaai op de Kustlaan (zoals aangegeven op figuur hiernaast).

Hierbij wordt uitgegaan van het maximaal ontzien van de lokale woonstraten zoals de Vismijnstraat en de Vissersstraat. De ontsluiting van de site gebeurt zo snel mogelijk naar het hogere wegennet, waarbij niet uitgesloten wordt om beperkt anders te ontsluiten, vb. via de Tijdokstraat.

Randvoorwaarden naar parkeren

Het is op deze locatie noodzakelijk om zoveel als mogelijk de parkeerbehoefte te voorzien binnen het eigen volume.

Deze randvoorwaarde vormt dan ook het uitgangspunt voor de inrichting van parkeerplaatsen voor de Oude Vismijn.



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



Het parkeervraagstuk wordt verder gekoppeld en genuanceerd besproken in de plan-mer aan de hand van de drie scenario's.

BUFFERING MET HAVEN

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

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

- de zuidelijke grens van het plangebied wordt gebufferd ten opzichte van de N34
- de noordelijke grens van het plangebied wordt gebufferd ten opzichte van het militair domein en de Cruisterminal.



Buffer ten opzichte van de N34

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

In het GRUP "Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge" is ten noorden van de Isabellalaan ruimte voorzien om een akoestische en landschappelijke buffer te realiseren om zo een kwalitatieve overgang te creëren tussen het woonweefsel en de infrastructuur van de N34. Een aantal woningen heeft echter geen buffer doordat er te weinig ruimte is tussen de woon-eenheden en de N34.



Buffer ten opzichte van het militair domein

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

Ten westen van de Tijdokstraat bevinden woningen zich grenzend aan havenactiviteiten. Er is echter onvoldoende ruimte om een afdoende buffer te voorzien, waardoor andere bufferende maatregelen genomen moeten worden. Deze bufferende maatregelen betreffen voornamelijk het afdoende isoleren van de woningen tegen geluid en andere overlast of in de Kielbankstraat andere functies dan wonen kunnen voorzien om als buffer te dienen.

HERINRICHTING KUSTLAAN ALS CENTRALE BOULEVARD

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

De herinrichting van de Kustlaan kan pas nadat de Nx is gerealiseerd, die dan weer afhangt van de locatie voor de nieuwe zeesluis (complex project ter verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge – cfr. ontwikkelingsscenario).

Na de herinrichting zal er ruimte vrijkomen, die kan worden aangewend voor een kwalitatieve inrichting van openbaar domein. De Kustlaan kan worden ingericht als kwalitatieve publieke ruimte tussen het dorp ten oosten en Oude Vissershaven ten westen ervan. Er kan ruimte worden gecreëerd voor o.a. fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en plaatselijk autoverkeer. Er kan eventueel ook parking worden gefaciliteerd. De nieuwe weg kan worden ingericht als kwalitatieve publieke ruimte met aandacht voor verblijfsruimtes en groenvoorzieningen.



Kustlaan als kwalitatieve publieke ruimte

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

- een verkeersveilige en leefbare omgeving en een optimale weginrichting voor alle weggebruikers;

- het versterken van de verblijfsfunctie met het openbaar domein als een multifunctionele plek, toegankelijk en vitaal;
- een aangename beleving van de vissershaven als een herkenbare omgeving en het herstel van de relatie tussen de dorpskern en de vissershaven.



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

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



Referentiebeeld. Groene Boulevard Hasselt



Referentiebeeld. Sopron Castle District (Hongarije)

NABESTEMMING GOEDERENSPORLIJN ZWEEDE KAAI

Het goederenspoor naar de Zweedse kaai, dat zich bevindt tussen en op minder dan 10m van de achtertuinen/garages van de woningen langs de Kustlaan en de Visserstraat is sinds enkele jaren niet meer als dusdanig in gebruik (dit is op vandaag tijdelijk ook niet meer mogelijk gezien de asfalt tussen de sporen op het kruispunt met de Rederskaai ivv onderhoudswerken). Vroeger passeerden hier per dag maximaal 4-tal passages van goederentreinen voorbij (info MBZ).

Op vandaag is deze infrastructuur zowel in de planologische als in de feitelijke situatie nog aanwezig.

MBZ haalt aan dat de spoorontsluiting van de diverse havenzones zeer belangrijk is voor de doelstelling om zo veel mogelijk vrachtvervoer via de alternatieve vervoersmodi af te handelen. De mogelijkheid tot spoorontsluiting blijft in verband met de eventuele goederenoverslag op de terminal een belangrijke potentie. Anderzijds is het voor de leefbaarheid van de wijk minder wenselijk dat de goederenspoorlijn terug in gebruik zou genomen worden en wordt het versterken van de publieke ruimtes en het beter verbinden van de verschillende delen van Zeebrugge beoogd.

Daarom zal het RUP in eerste instantie wel voorzien in een zone voor spoorweg, maar hierbij geen lang tijdsbestek te koppelen en een nabestemming met een nieuwe zachte bestemming met mogelijkheden voor spel en zachte recreatie te laten ingaan in elk van onderstaande gevallen:

- Indien het gedeelte van het goederenspoor ten noorden van de Kustlaan in 2025 nog steeds geen gebruik als treinspoor kent, zal voor dit deel de nabestemming al in werking worden gesteld.
- Indien het gedeelte van het goederenspoor ten zuiden van de Kustlaan in 2030 nog steeds geen gebruik als treinspoor kent.
- Indien er werd voorzien in een permanente alternatieve spoorontsluiting voor het betrokken havendeel (Zweedse Kaai) of indien de nodige afgeleverde vergunningen daarvoor definitief rechtsgeldigheid hebben verkregen.
- Indien de spoorbeheerder én de havenbeheerder te kennen geven dat de spoorontsluiting in de toekomst niet meer gebruikt zal worden.

Het historisch gebruik als spoor kan wel een blijvend element in de inrichting van de nabestemming worden, fysiek of symbolisch.

Indien de nabestemming in werking treedt, lijkt het vanuit efficiënt en zuinig ruimtegebruik nuttig om na

te denken over de mogelijkheden die het schrappen van de auto-ontsluiting en parkeermogelijkheden aan de achterkanten van de woningen biedt.

Daarom kunnen in het RUP bestaande vergunde toeritten en erfdienstbaarheden voor gemotoriseerd verkeer behouden blijven, maar worden nieuwe toegangen voor gemotoriseerd verkeer tot het privaat perceel niet langer toegestaan. Op die manier kunnen de tuinen op lange termijn ontpit worden. Elke intentie in de richting van de afname van het gebruik als garagestraat zal steeds in overleg met de eigenaars moeten gebeuren.



Bijgaardepark Gent

Het RUP verplicht bij het ingaan van de nabestemming niet de verwijdering van de parkeergebouwen in de tuinen, maar laat bij nieuwe percelen en bij herbouw niet langer toe om een garage naar het spoorpark te voorzien. De tuinen kunnen dan op lange termijn ontpit worden (sanering van garages en koterijen) en de spoorzone kan zo een veel groenere invulling krijgen. Er kan hierbij gestreefd worden naar gemeenschappelijke of semi-publieke tuin + beperkte private tuin/terras + fiets- en voetgangerstoegang.



Rotterdam

IMPULSEN VOOR DE WOONZONES/DORPSKERN

Binnen de woongebieden zijn strategisch gelegen zones momenteel niet ingevuld of onderbenut. We benoemen deze zones, die als mogelijk impulsgebieden de aantrekkelijkheid van de woonzones zullen verhogen.

Impulsgebieden noordelijke woonzone

Op de hoek van de Tijdokstraat met de Vismijnstraat ligt zo'n strategisch gelegen zone. Deze plek heeft door zijn uniek zicht op beide dokken en zijn ligging aansluitend bij de projectzone van de Oude Vismijn-site, een verhoogde potentie om een strategisch gekozen hoger volume in te richten als opvallend accent in zijn omgeving. Om de leefbaarheid van achterliggende bouwblok te garanderen, kan een dergelijke verhoogde bebouwing enkel voorzien worden indien ter compensatie een bouwvrij en kwalitatief aangelegd binnengebied wordt ingeicht. Samen zal dergelijk project dan een meerwaarde voor zijn omgeving vormen.

Impulsgebieden zuidelijke woonzone

Ook in de dorpskern van Zeebrugge zijn strategische locaties aanwezig die gelden als mogelijke impulsgebieden, waarbij een nieuwe invulling een verdere verfijning van het woonweefsel mogelijk maakt. De dorpskern van Zeebrugge is een historisch waardevol element en valt buiten het RUP, het is belangrijk om de kwaliteit van het bestaande weefsel te respecteren en waar mogelijk aanknopingspunten te voorzien. Het kleinschalig woonweefsel net ten noorden en ten zuiden van de Kustlaan vallen wel binnen het RUP, waarbij het zuidelijk deel zowel ruimtelijk als socio-economisch aansluit bij de dorpskern van Zeebrugge. In de algemene visie wordt gewezen op de mogelijkheid om de barrière tussen de woonzones ten noorden en ten zuiden van de Kustlaan te verminderen door impulsgebieden te benoemen als verdere verfijning op strategische locaties binnen het woonweefsel. De toekomstige herinrichting van de Kustlaan (eveneens een belangrijk visie-element in dit RUP) is een eerste belangrijke stap naar het verbinden van Vissershaven en de dorpskern van Zeebrugge. Ook het mogelijke verdwijnen van het goederenspoor is een barrière die wegvalt en belangrijk visie-element in dit RUP. De impulsgebieden worden strategisch gekozen ter hoogte van de Kustlaan en het goederenspoor, als verfijning/actualisatie aan de veranderende situatie door de opwaardering van beide infrastructuren. Juist het samengaan van een behoud van de bestaande waarden van de dorpskern en een opwaardering van enkele strategische gebieden ten noorden en zuiden van de Kustlaan is de sleutel om de aantrekkingskracht van deze woonomgeving te verhogen.

Op het schema hiernaast worden enkele locaties weergegeven waar de huidige inrichting in combinatie met de huidige bestemming bijkomende potenties biedt:

- Zone 1 betreft een geïsoleerde alleenstaande woning die morfologisch niet in zijn omgeving past en geen optimaal ruimtegebruik betreft, bovendien is er overbodige wegeninfrastructuur aanwezig rondom.
- Zone 2 betreft een locatie waar veel overbodige wegeninfrastructuur door parallelle Heiststraat en daardoor ook veel overbodig en weinig betekenisvol groen aanwezig is. Door de wegenis te optimaliseren, komt veel ruimte vrij die een nieuwe invulling kan krijgen.
- Zone 3 zijn percelen langs de Kustlaan, gelegen in de zone voor spoorweg die bij een nabestemming voor de spoorweg de potentie hebben strategisch ingevuld te worden.
- 3b biedt de potentie tot inrichting van een verbinding voor niet-gemotoriseerd verkeer.
- Zones 3 a en 3c zijn percelen gelegen langs de Kustlaan ingevuld met lagere bebouwing die onderbenut zijn en bij een nieuwe invulling de potentie hebben in interactie te gaan met de bebouwing langs de overzijde van de Kustlaan.
- Zone 4 is een bestaande bebouwingszone ten zuiden van de Kustlaan, waarbij verschillende bouwhoogtes aanwezig zijn gaande tot 5 bouwlagen, maar waar het BPA dergelijke hoogtes niet toelaat. Hun strategische ligging langs de Kustlaan laat toe deze strook verder uit te bouwen.
- Zone 5 betreft de noordoostelijke kop van het bouwblok tussen de Vissersstraat en de Kustlaan, maar grenst ook aan de spoorlijn, aan de kade én aan project op de site van de Oude Vismijn, bovendien is er een directe interactie met het Albert I-dok mogelijk. De locatie is op dit ogenblik dus sterk onderbenut. Zone 5 vormt hierbij ook een schakel tussen de noordelijke en de zuidelijke woonzone.
- Zone 6 is de strategische zone op de hoek van de Tijdokstraat en de Vismijnstraat met zicht op de dokken. Binnen een bouwstrook van 17m langs de Tijdokstraat en 17m langs de Vismijnstraat, met uitzondering van de bouwstrook van 17m vanaf de Noordhinderstraat zijn 6 bouwlagen toegelaten, met een accent tot 8 bouwlagen op de hoek.

De Kustlaan vormt een as doorheen het plangebied en vormt de aanleiding tot benoemen van deze zones. Deze impulsgebieden worden geactualiseerd door hun

ligging aan een veranderende situatie, hun inrichtingsvisie zal hierdoor onlosmakelijk verbonden zijn met deze van de Kustlaan. Er zijn wel enkele duidelijke beperkingen aanwezig t.o.v. hun omgeving:
Ten noorden van de Kustlaan zijn de impulsgebieden gelegen langs de zuidzijde van omliggende woningen,

bovendien zijn deze woningen gelegen op relatief korte afstand, de zones ten zuiden van de Kustlaan zijn gelegen in het noorden van de woonzone. Voor de zuidelijke zone zal dus iets hoger kunnen gebouwd worden zonder hinderlijk te zijn voor de omgeving.



Kort ontwerpend onderzoek

Via kort en beperkt ontwerpend onderzoek worden enkele belangrijke ontwerplijnen naar voor, die hun doortaling kunnen krijgen, zonder hierbij een gedetailleerde weergave te maken van mogelijke invullingen. Verder ontwerpend onderzoek zal in een later stadium gebeuren. Belangrijk uitgangspunt is wel dat het gaat om impulsen voor onderbenutte plaatsen die geïntegreerd worden in hun omgeving, en waarvoor een beperkte correctie nodige is t.o.v. het huidige bestemmingsplan. Het gaat hierbij dus niet om aanzienlijke wijzigingen, maar correcties waarbij het effect globaal gezien zeer beperkt is.

De conceptuele visie per deelgebied wordt gekoppeld in twee globale scenario's, die moeten gezien worden

als slechts twee van de vele mogelijke herontwikkelingen van de impulsgebieden :

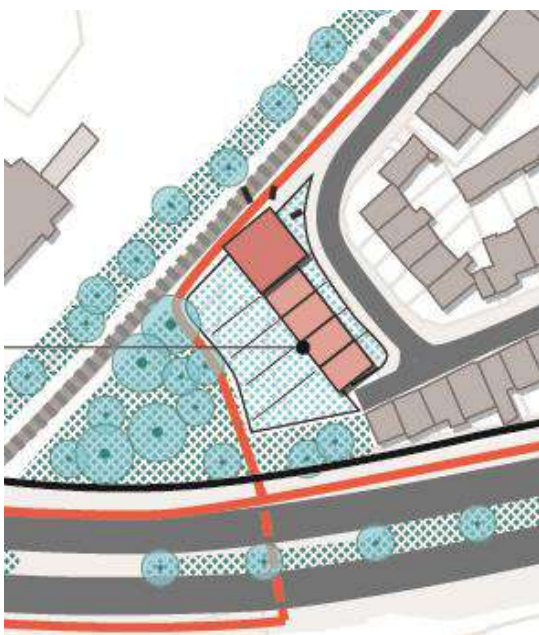
- Een eerste scenario, waar abstractie gemaakt wordt van het gebruik van het spoor, maar ruimtelijk geen inname wordt gedaan van de spoorbedding, m.a.w. de verbinding wordt behouden.
- Een tweede scenario waar abstractie gemaakt wordt van het spoor en waar de route van het spoor een invulling krijgt als fietsverbinding. Deze route zal evenwel niet overal exact het spoor volgen, waardoor de impulsgebieden iets ruimer kunnen bekeken worden.

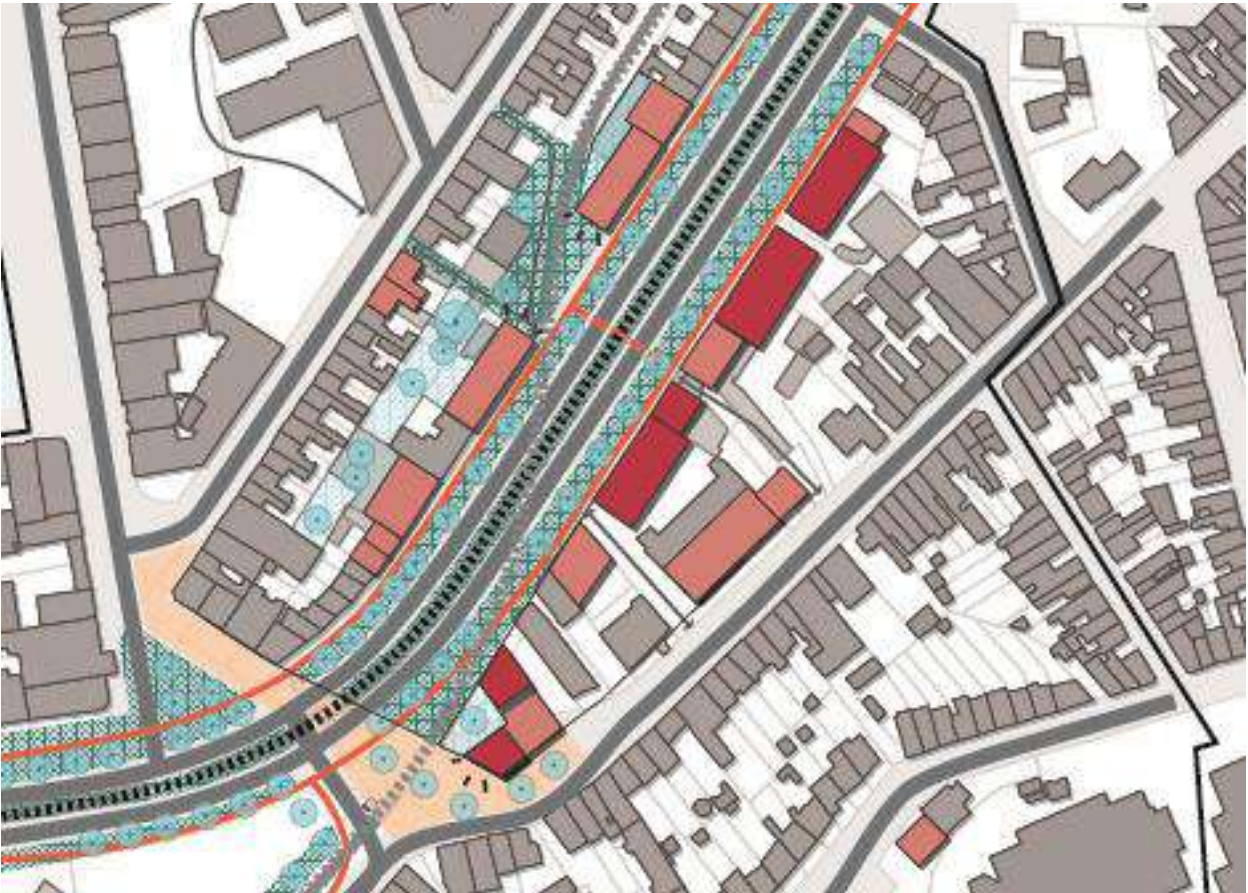


SCENARIO 01

De bestaande woning wordt afgebroken en de verbinding naar de Isabellalaan wordt geschrapt. De zone die overblijft kan ingevuld worden met een gemengd project van een- en meergezinswoningen, op voorwaarde

dat de bufferstrook naar de Isabellalaan wordt ingericht. De inplanting voorziet in een voortuin, afgestemd op de bestaande toestand en de woningen aan de overzijde van de straat. De extra kwaliteit ligt in de rechtstreekse verbinding tot naastliggend groengebied, dat bij definitieve stopzetting van het goederenspoor zal worden opgewaardeerd. Het kopgebouw dat zich het meest leent tot invulling meergezinswoningen, vormt een opvallend element vanuit de zichtlijn van de huidige wegenis en zal interactie maken met het park. De locatie leent zich dan ook optimaal tot invulling van kleinschalige niet-woonfuncties op het gelijkvloers. De nieuwe invulling wordt aangewend om te voorzien in een nieuwe fietsverbinding van de Meeuwenstraat aansluitend op de fietspaden langs de Isabellakaaï.





Ter hoogte van het kruispunt Heiststraat x Kustlaan x Tijdokstraat wordt abstractie gemaakt van het kruispunt in zijn huidige vorm (een eventuele reorganisatie is mogelijk) We gebruiken de bestaande 'lijnen' uit het gebied om zo opportuniteiten te zien i.f.v. nieuwe kwalitatief openbaar domein met aansluitend en intragerend hiermee nieuwe opmerkelijke bebouwing.

We kiezen voor de zijde Heiststraat een herinrichting in relatie tot deze aan de Tijdokstraat, met een meer beperkte ontsluiting, met een plein en pleinbebouwing, waarin commerciële functies gekoppeld worden. Dit nieuw pleingebeouwing zal functioneren als visueel accent en toegang tot achterliggende wijk.



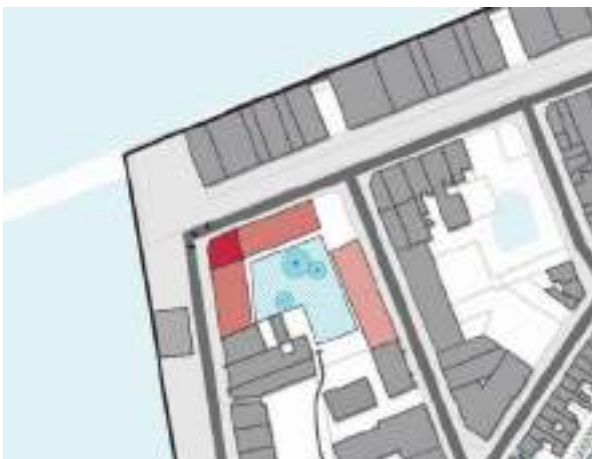
Belangrijke 'lijnen'

Tegelijk zal deze nieuwe bebouwing ook het kopgebouw vormen voor de bebouwing langs de Kustlaan. Het is daarom belangrijk de voorbouwlijn/frontlijn van de bebouwing langs de Kustlaan door te trekken tot het nieuw bouwvolume.

Het is belangrijk voldoende ruimte te houden langs de Heiststraat en enkel in de hoogte te gaan i.f.v. van het vormen van een accent en/of in confrontatie met de Kustlaan. Het plein zal mee vormgegeven worden door de doorgang van het goederenspoor, kenmerkend voor deze specifieke omgeving. De eventuele inrichting van de Kustlaan zal afgestemd kunnen worden op deze dwarse relatie tussen de Tijdokstraat en de Heiststraat.

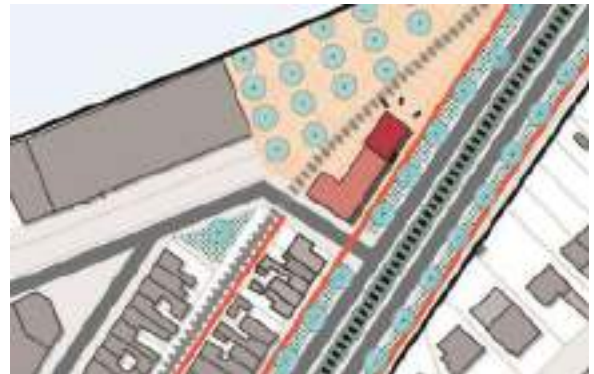
De brede Kustlaan, zeker in de toekomst bij een inrichting als lineair park/groene boulevard, vraagt om een verhoging van de beeldkwaliteit gericht naar de laan, de interactie tussen noord en zuid is hierbij cruciaal. Vooral de zuidzijde biedt de potentie om een vernieuwing van het beeld door te voeren door de bebouwing te versterken in de hoogte. Een deel van deze bebouwing is reeds hoger en bestaat uit meergezinswoningen, ook de niet bebouwde ruimte in dit bouwblok is hier op afgestemd. Bovendien is de oriëntatie van deze gebouwen optimaal naar schaduwvorming, de schaduw zal voornamelijk op de brede Kustlaan vallen. Gezien de oriëntatie, de beperkte diepte van de percelen en de huidige lagere bebouwing wordt de bouwhoogte in het noorden wel beperkt tot 3 bouwlagen. Deze locatie wordt naar de toekomst toe dan ook gezien als een belangrijke plek in het openbaar domein, met cruciale doorgangen en openheid, accenten (daarom niet altijd in de hoogte) kunnen best gelegd worden daar waar de doorgangen aanwezig zijn. Deze doorgangen dienen best ook doorvertaald te worden naar de voorschriften.

Het plein/kade ten oosten van de Vismijn is eigenlijk dé draaischijf voor het plangebied door zijn specifieke ligging tussen Vissershaven en centrum van Zeebrugge, door de aanwezigheid van de spoorlijn én de kade én project Oude Vismijn.



De specifieke ligging veronderstelt een opwaardering van het plein/kade tot dé ontmoetingsplek voor de omgeving. Door een nieuw gebouw toe te laten geven we het plein de identiteit en herkenbaarheid kan krijgen die het nodig heeft. Dit nieuwe gebouw krijgt een optimale invulling met een nieuwe ontmoetings- en gemeenschapsfunctie, er wordt dan ook een herkenbare architectuur vooropgesteld.

Een eventueel parkeergebouw of ondergrondse parkeergarage behoort ook tot de mogelijkheden. De inrichting van een accentpunt is hier op zijn plaats, zodat dit een schaalbreuk vormt met het project site Vismijn.



Op de hoek van de Tijdokstraat met de Vismijnstraat kan een hoger volume uitkijken over het water en de kaai.

Tegelijk zal het samen met project oude vismijn als opvallend accent gelden in zijn omgeving.

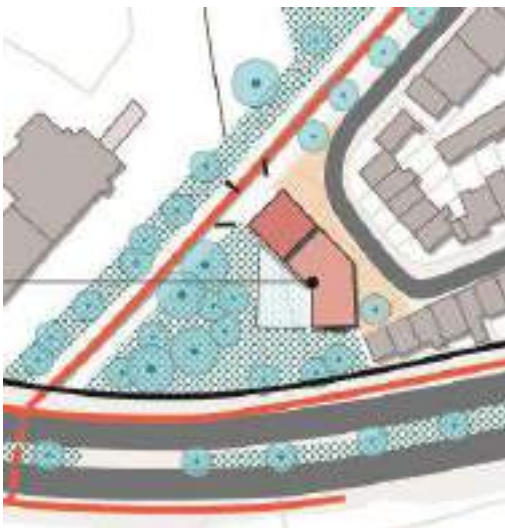
Om de leefbaarheid van achterliggende bouwblok te garanderen, kan een dergelijke verhoogde bebouwing enkel voorzien worden indien ter compensatie een bouwvrij en kwalitatief aangelegd binnengebied wordt ingeicht. Samen zal dergelijk project dan een meerwaarde voor zijn omgeving vormen.



SCENARIO 02

Scenario 2 is een beetje op eenzelfde manier opgebouwd, maar heeft iets meer vrijheid, gezien abstractie is gemaakt van het goederenspoor.

We herhalen hieronder daarom niet die zaken die vergelijkbaar zijn aan scenario 1, maar beperken ons tot het weergeven van het alternatieve aan dit scenario.



Er wordt een project voorzien zonder eengezinswoningen, daardoor is er mogelijkheid tot uitbreiding van het openbaar domein tot tegen het gebouw als 'buurtplein' met buurtfuncties.

De potentiële interactie met de route van het goederenspoor is in dit scenario nog groter door dat dit gebied als groenzone volledig kan gekoppeld worden aan de andere groenzones in de omgeving. Een voet- en fietsverbinding zorgt voor een continue as binnen de groenzones.



Ook in dit scenario wordt het openbaar domein afgestemd op deze van het kruispunt Tijdokstraat x Kustlaan, zij het nog iets sterker. De hotelzone ten zuidwesten is zeer ruim en houdt nu ook onderbenutte groene ruimte in. We voorzien in dit scenario een koppeling tussen deze ruimte en het groenplein aan de Tijdokstraat. Net als in scenario 1 wordt een herinrichting van de Kustlaan voorzien, waarbij deze dwarse relatie ook zichtbaar doorgetrokken wordt.

Eventueel kan gekozen worden op plaatselijk het goederenspoor effectief te schrappen en **kan** de voorbouwlijn van de bebouwing langs de Kustlaan evenwijdig aan de Kustlaan doorgetrokken worden tot

het kruispunt Heiststraat x Kustlaan, waardoor het 'plein' tot in de wijk kan worden doorgetrokken en de hogere bebouwing zich volledig richt tot de Kustlaan (lees: meer afstand tot de bestaande bebouwing in de Heiststraat). Door het schrappen van het goederenspoor lijkt in dit scenario de doorgang goederenspoor x Kustlaan niet langer nodig. Deze doorgang is wel cruciaal om de gebieden voldoende zuurstof te geven en voldoende doorwaadbaar te maken. Bovendien is dit dé locatie waar het nieuwe groene spoorpark de koppeling zal maken met Kustlaan en dus het groene netwerk compleet maakt.

Daar waar momenteel karakterloze bergruimten aanwezig zijn, biedt de ruimte extra mogelijkheden naar opwaardering van de bebouwing.

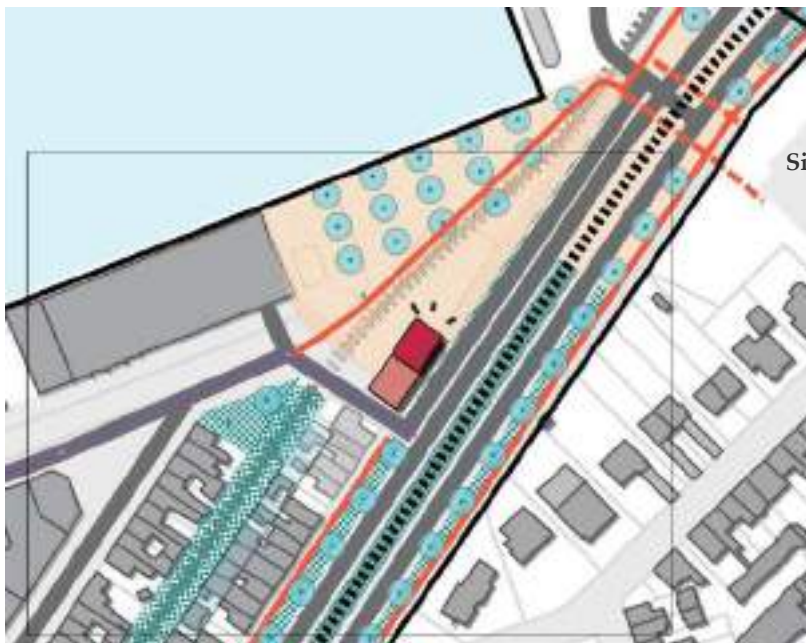
Het nieuwe plein Vismijnstraat x Kustlaan wordt in dit scenario nog sterker opgewaardeerd. Niet alleen stellen we voorop om de inrichting van het 'groen plein' door te trekken over de Kustlaan tot het centrum van Zeebrugge, maar laat dit scenario ook toe om de Vismijnstraat te verplaatsen tot het plein, zo kan de ontsluiting tot de parking van het project op de site vismijn hierop worden aangesloten.

Het nieuwe gebouw kan hierbij aansluiten bij het woongebied en eindigen in een accentpunt naar het plein.

Het gedane ontwerp onderzoek houdt geen rekening met de ontwikkelingen in de projectzone oude vismijn. De mogelijkheden tot heraanleg van de Vismijnstraat zullen afhankelijk zijn van deze ontwikkelingen. We willen er ook duidelijk op wijzen dat een maximaal scenario niet mogelijk is langs de bestaande toegang en het 'groen' plein principe deels zal doorsne-



den worden (eventueel onder de vorm van een ventweg, zoals geïllustreerd op onderstaand schema) of ondergronds zal worden aangelegd. Indien gekozen kan worden voor een ventweg, is een noordelijke aansluiting mogelijk, samen met een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers. Op die locatie kan er ook aansluiting gemaakt worden op Sint-Donaaspark en verder richting dorp.



Sint-Donaaspark / Zeebrugge dorp

Referentievoorbeelden

Gebouw met gemeenschapsfunctie op plein



Stadsplein Mortsel

Groen plein / plein met bomen



Tijdelijk groen plein

Bomenplein lugano

Platz der Wiener Symphoniker in Bregenz

Architecturaal accent



Treinstation Herstal



Site Cordonnier Wetteren

Afwerken wachtgevel

Alle bebouwing dient een afwerking te krijgen, ofwel via een nieuw gekoppeld gebouw, ofwel door het afwerken van de bestaande wachtgevels.



Puinstraat Gent



woning Blaf architecten

Interactie bebouwing en lineair park / groene boulevard (Kustlaan)

De interactie tussen de gebouwen zal voor een groot deel het beeld van de herinrichting van de Kustlaan bepalen. Door de mogelijkheden naar bouwhoogte ruim te houden (dergelijke openheid laat dit ook toe), wordt de inrichting met nieuwe gebouwen gestimuleerd, waarbij ook wordt gestimuleerd dat deze op het gelijkvloers ingevuld worden met functies ander dan wonen.



Stedelijke boulevard stationslaan Breda Concept elfde liniestraat Studie Hasselt en haar oevers

Plein + functie

De impulsen moeten zorgen voor bijkomende mogelijkheden naar 'leven' in de wijk. De concepten opgenomen in de scenario's vertrekken dan ook steeds van een sterke interactie met het openbaar domein. Het openbaar domein op zijn beurt dient dan ook ingericht te worden specifiek ter optimalisering van deze functies.



Studie Hasselt en haar oevers



Place Saint Pierre - Toulouse

Nood aan flexibiliteit in het plan

Om effectief ontwikkelingen in de impulsgebieden toe te laten en te stimuleren, dient de bestemmingzone enige flexibiliteit te bieden. Er wordt daarom vooropgesteld dat voor enkele van deze impulsgebieden ook de inplanting van de wegenis/rooilijn voldoende flexibel dient te zijn:

- Het impulsgebied ter hoogte van de Heiststraat stelt in het gedane ontwerpend onderzoek een herinrichting voorop met een plein en pleingebouw, uitgegaan van het aanwezig zijn van overbodige oppervlakte aan wegenis. Het RUP dient de ruimte vrij te houden, waar de nieuwe wegenis/plein/pleingebouw zich bevinden.
- Het impulsgebied langs de spoorweg ter hoogte van de Isabellalaan stelt het schrappen van de verbinding naar de Isabellalaan voorop en het schrappen van de overbodige wegenis hieraan gekoppeld. Het RUP dient voldoende flexibel te zijn om dit impulsgebied te ontsluiten, te voorzien van een plein,...
- Het impulsgebied Visserstraat x Kustlaan gaat uit van een mogelijke aanpassing van het volledige openbaar domein rondom. Het RUP mag de flexibiliteit niet beperken door de wegenis effectief te bestemmen.

We kunnen hierbij concluderen dat daar waar onvoldoende duidelijkheid is over de ligging van de rooilijn naar de toekomst toe beter gewerkt wordt met een flexibele intekening van het openbaar domein, dit kan zowel door een overdruk boven de zone voor wegenis als door het gebruik van een indicatieve pijl.

MONITORING VAN HET AANTAL TWEDE VERBLIJVEN/VAKANTIEWONINGEN

De analyse van de bestaande toestand (met conclusie op p 59) toont aan dat de tweedeverblijvers/vakantiewoningen voornamelijk resideren in de noordelijke zone (ten noorden van de Visserstraat). In deze zone is het de bedoeling om in kader van de revitalisering zowel de toeristische, recreatieve en economische aantrekkelijkheid (waarbinnen ook tweede verblijven en vakantiewoningen horen) te verhogen als de residentiële woonfunctie (permanent wonen) te versterken. Dit omdat net deze menging belangrijk is om de beoogde revitalisering te bekomen. Er wordt dus een gezonde mix tussen verschillende functies nagestreefd, daarom kunnen hier best onder bepaalde voorwaarden (beperkt) tweede verblijven en vakantiewoningen toegelaten worden. De focus in de zuidelijke zone (ten zuiden van de Visserstraat) ligt wel volledig op de residentiële woonfunctie. Het gebied sluit morfologisch, ruimtelijk en functioneel aan op de dorpsgemeenschap van Zeebrugge-Dorpskom. De invulling van deze impulsgebieden zal dan ook moeten gebeuren met residentieel wonen of een functie die hier bij aansluit. Ter bescherming van de residentiële bewoning en de leefbaarheid van het dorp worden daarom in dit deel best geen tweede verblijven en vakantiewoningen toegelaten.

Gezien huidig BPA geen verblijfsrecreatie toestaat, zijn vakantiewoningen momenteel strijdig met hun vergunning. Ondertussen trekt ook de reca en het winkelapparaat in het plangebied weg, waardoor ook eventuele nieuwe permanente bewoners wegblijven. Deze knelpunten werken versterkend t.o.v. elkaar, zodat kan gesteld worden dat er best onder bepaalde voorwaarden tweede verblijvers worden toegelaten én een voldoende sterk voorzieningsapparaat worden toegelaten en gestimuleerd, zodat het gebied op langere termijn ook aantrekkelijker wordt voor permanente bewoners. Tegelijk moeten we voldoende terughoudend zijn, dat het permanent wonen op korte termijn niet in dergelijke mate onderdruk staat dat zij volledig zou worden verdrongen. Dit zou nefast zou zijn voor de woon- en leefkwaliteit van de ganse omgeving. Er moet dus een juist evenwicht gezocht worden tussen het toelaten van tweede verblijven en vakantiewoningen en het permanent wonen.

Het bieden van een juridisch kader voor de problematiek van tweede verblijven/vakantiewoningen is een doelstelling van dit RUP. Het RUP voorziet daarom in voldoende mogelijkheden tot voorzieningen andere dan wonen en stimuleert dit extra door dit op strategische locaties in de plint ook te verplichten. Het RUP voorziet in een procentuele toelaatbaarheid van tweede verblijven en vakantiewoningen voor de zones ten noorden van de Visserstraat. We kiezen voor maximaal 50% tweede verblijven en/of vakantiewoningen per perceel of per project indien meerdere percelen en dus niet op de woonunit zelf. Dit percentage wordt gekozen vanuit de redenering dat het aandeel tweede verblijven en/of vakantiewoningen niet mag overwegen en we kunnen stellen dat de grens van de term overwegend theoretisch op de helft kan worden gelegd. In dit gegeven zien we 50% ook als grens tussen hoofd- en nevenbestemming.

Door toepassing van deze werkwijze zal een groot deel van de vergunningproblemen voor bestaande tweede verblijven/vakantiewoningen verdwijnen, wordt duidelijkheid en gelijkheid gebracht voor de bewoners/gebruikers én wordt rekening gehouden met de differentiatie tussen het wooncentrum en toeristisch centrum van Zeebrugge.

Het zal voor de stad ook mogelijk worden om het aantal toeristische logies beter te monitoren, zodat kan opgetreden worden als de tweedeverblijfs/vakantiewoningendruk te groot wordt (zoals aangegeven bij de visie p 67). Bij deze monitoring is handhaving wel cruciaal, want dat is niet iets wat in een RUP geregeld kan worden. Om de opgelegde voorwaarden op vlak van tweede verblijven en vakantiewoningen in het RUP ook effectief te kunnen controleren, zal het wel nodig zijn dat op het moment van de vergunningsaanvraag duidelijk is wat het aandeel permanent wonen versus tijdelijk wonen (tweede verblijven en vakantiewoningen) is. Daarom zal in de voorschriften opgenomen worden dat in de inrichtingsstudie moet opgenomen worden op welke manier het maximaal toegelaten percentage tweede verblijven/vakantiewoningen, al dan niet gefaseerd, bekomen wordt.

Daarnaast (en los van dit RUP) zal dit aspect ook onderzocht worden bij de herziening van de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen. In de stedenbouwkundige verordening zou eventueel kunnen opgenomen worden dat tweede verblijven als verblijfsrecreatie beschouwd worden. Dit zou de gebruikswijziging van een permanente woning naar een tweede verblijf vergunningsplichtig stellen (of meldingsplichtig). Hierdoor kan deze problematiek ook beter in kaart gebracht worden. Het is echter niet wenselijk om dit overal in Brugge van toepassing te maken, gezien dit een bepaalde werklust met zich meebrengt en gezien in bepaalde delen van Brugge deze problematiek van tweede verblijfsdruk ook niet aanwezig is. Op basis van een algemene visie op vakantiewoningen voor Brugge zou kunnen vastgesteld worden voor welke delen in Brugge deze problematiek zich stelt en zouden deze gebieden aangeduid kunnen worden bij de herziening van de stedenbouwkundige verordening.

BEHOUD ERFGOEDWAARDE

De erfgoedwaardingskaart krijgt een ruimtelijke doorvertaling in het RUP. Hierbij is het niet de bedoeling om de elementen op deze lijst één op één over te nemen, maar wordt gekeken naar de ruimtelijke context.

Zo zullen prominente én architectuurhistorisch waardevolle gebouwen in het plangebied een expliciete aanduiding krijgen als architectuurhistorisch waardevol. Een maximaal behoud van het authentieke karakter en de architectuurhistorische waardevolle elementen (zowel exterieur als interieur) moet hierbij worden nagestreefd. Meestal komen deze gebouwen in aanmerking voor de stedelijke subsidie 'Kunstige herstellingen'. Hoekpand Heiststraat 56 is beeldbepalend en heeft een architectuurhistorische waarde.



Gebouwen met een stadslandschappelijke waarde die zeer beeldbepalend zijn voor het straatbeeld en/of zijn omgeving of die behoren tot een rij die in zijn geheel een belangrijke stadslandschappelijke waarde heeft, worden opgenomen in een zone met een stadslandschappelijke waarde. Behoud van deze elementen is

een must, maar nieuwbouw kan indien er een meerwaarde ontstaat voor de omgeving. De Oude Vismijn is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed en heeft wel enige erfgoedwaarde, maar wordt niet als erfgoed bestemd via het RUP. Indien men de context- en ensemblewaarde in beschouwing neemt, kan er gesteld worden dat deze door de komst van de jachthaven, de eerdere herbestemming van de Oude Vismijn (Seafront) en door de nieuwe woonontwikkelingen rondom de vismijn (overzijde Rederskaai) momenteel weinig waardevol is. De oorspronkelijke vormgeving, een gebouw als één langwerpig gebouw en het gebouw maximaal open langs de zijde van het Prins Albertdok is op vandaag ook niet meer aanwezig.

Bijkomend wordt het behoud van de gebouwen (en eventueel herstel van de erfgoedwaarden) ook technisch niet mogelijk geacht, gezien de benodigde ruimte die moet gevrijwaard worden voor de kustverdedigingswerken (randvoorwaarde).

Daarom wordt beslist de Oude Vismijn geen aanduiding van waardevol erfgoed te geven binnen dit RUP en een nieuwe inrichting toe te laten. Binnen het RUP zullen wel enkele randvoorwaarden opgenomen voor de nieuwe inrichting die verwijzen naar de structuur van het gebouwencomplex na de reconversie van de vismijn tot het Seafront zoals het opdelen in vier deelzones en voor de reconversie tot Seafront, zoals de openheid naar de dokken.

4.5 Doorvertaling resultaten plan-MER naar RUP

PLANONDERDELEN PLAN-MER

In het plan-MER werden de mogelijke milieueffecten van de verschillende planonderdelen van het RUP onderzocht, namelijk:

- Herinrichting van het openbaar domein: kades als hoogwaardige publieke ruimte, creatie waterfront rond het Prins Albertdok, inrichten centrale plekken, versterken beleving van de vissershaven in de hele wijk, plaats voor stormmaatregelen en infrastructuur ifv jachthavenexploitatie.
- Reconversie van de Oude Vismijnsite als gemengd stedelijk reconversiegebied: min/tss/maxscenario, telkens met een A en B variant inzake bouwvolume (zie verder).
- Buffering ter hoogte van directe raakvlakken met de haven (de buffering ten westen vormt onderzoeksvraag)
- Herinrichting van de Kustlaan (onderzoeksvraag)
- Goederenspoorlijn Zweedse kaai: Voor deze onderzoeksvraag wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds het behoud van de huidige bestemming ofwel een nabestemming/herbestemming naar bv. groenzone of fietspad. De milieubeoordeling van deze onderzoeksvraag gebeurde zowel ten opzichte van de planologische situatie (= bestemd voor spoorweg) als ten opzichte van de feitelijke situatie (= Voorlopig niet in gebruik (asfalt in rails). De goederenspoorlijn naar de Zweedse kaai was tot enkele jaren geleden in gebruik met ca. 4 passages per dag.).
- De bereikbaarheid (via huidig tracé of alternatief tracé) van de Zweedse Kaai vormt op zich geen voorwerp van deze plan-MER.
- Voor de overige deelzones binnen het BPA zullen de voorschriften worden verfijnd en/of geactualiseerd.

Dit onderzoek werd gevoerd voor volgende disciplines:

- Mobiliteit (sleuteldiscipline)
- Biodiversiteit (sleuteldiscipline)
- Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie (sleuteldiscipline)
- Mens / ruimtelijke aspecten (incl. disciplines geluid en lucht) (sleuteldiscipline)
- Bodem en water (nevendisciplines)

ONDERZOCHE VARIANTEN VOOR OUDE VISMIJNSITE

Deze inrichtingsprincipes uit de visie van het RUP resulteerden in verschillende mogelijkheden op vlak van beeldkwaliteit en ook het programma (functionele invulling) diende nog specifiek bepaald te worden.

De onderlinge combinaties op vlak van beeldkwaliteit en programma kunnen leiden tot tal van mogelijke scenario's voor de reconversie van de Oude Vismijn. Om deze projectzone te kunnen onderzoeken op milieueffecten werden drie inrichtingsscenario's voor de zone geselecteerd die mogelijk werden geacht.

- een minimumscenario
- een tussenscenario
- maximumscenario

Daarnaast worden binnen elk scenario twee mogelijkheden beschouwd inzake bouwvolume :

- Variant A met een compact bouwvolume
- Variant B met een vrije bouwvolume

In onderstaande tabel wordt een overzicht van de onderzochte scenario's weergegeven met hun belangrijkste kenmerken.

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

* De sokkel omvat de eerste twee bouwlagen

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

Tabel 1: Overzicht onderzochte scenario's plan-MER

BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN PLAN-MER

In de volgende paragrafen worden kort de belangrijkste conclusies per discipline samengevat:

Discipline mobiliteit

De beoordeling van de discipline mobiliteit gebeurde tov de referentiesituatie¹: **De negatieve effecten worden hoofdzakelijk bepaald door de verkeersgeneratie bij de (her)ontwikkeling van de Oude Vismijnsite en/of door knelpunten in de huidige situatie (bijvoorbeeld huidige doorstromingsproblemen thv. de Visartsluis).**

De milieubeoordeling berust op een realistische 'worst case' benadering, waarbij nog geen concrete gegevens gekend zijn over de uiteindelijke invulling van de ontwikkelingen, maatregelen om het autogebruik te verminderen, effectieve combinatiefactoren, aandeel 2^e verblijven,.... Dit betekent dat bij een concreet project (waarbij er meer zicht op deze gegevens zullen zijn), de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte kan afwijken van hetgeen in het plan-MER werd berekend (lager/hoger). Daarom werd bijkomend een sensitiviteitsanalyse uitgevoerd, die aangeeft wat de effecten zijn indien de verkeersgeneratie bij concretisering van het project 20% hoger of lager zou liggen dan berekend in deze plan-MER. De te verwachten effecten worden groten-deels gelijkaardig beoordeeld als het beoordeelde programma.

Er worden voor de discipline mobiliteit 2 maatgevende perioden gehanteerd: (1) een weekdag van 16u-17u en (2) een zaterdag van 10u-11u.

De berekende verkeersgeneratie (personenautoequivalent of pae/uur) per scenario en per maatgevende periode bedraagt:

- voor de avondspits op een weekdag varieert dit tussen 79 wagens in/82 wagens uit (min.scenario) en 141 wagens in/145 wagens uit (max.scenario);
- voor de ochtendspits op een zaterdag in de zomervakantie varieert dit tussen 182 wagens in/166 wagens uit (min.scenario) en 313 wagens in/284 wagens uit (max.scenario).

De berekende parkeerbehoefte voor auto's en fietsen bedraagt:

- afhankelijk van het programma en de periode van het jaar zijn 450 (min.scenario/laagseizoen) tot 860 (max.scenario/hoogseizoen) autoparkeerplaatsen nodig, bij een combinatiefactor van 15% voor dubbelgebruik (dit wordt niet toegepast voor functie wonen) varieert dit tussen 380 (min.scenario/laagseizoen) en 730 (max.scenario/hoogseizoen) autoparkeerplaatsen;
- afhankelijk van het programma en periode van het jaar zijn 350 (min.scenario/laagseizoen) tot 600 (max.scenario/hoogseizoen) fietsparkeerplaatsen nodig.

Tussen het minimum, tussen- en maximaal scenario voor de ontwikkeling op de Oude Vismijnsite zijn onderscheidende effecten te verwachten voor wat betreft de effecten afgeleid uit de verkeersgeneratie. Algemeen kan gesteld worden dat hoe groter het programma, hoe hoger de bijkomende verkeersgeneratie, hoe negatiever de afgeleide effecten kunnen zijn. In onderstaande paragrafen worden de effecten op de verschillende effectgroepen besproken:

Effect op vlak van **doorstroming** van de wegvakken: In de huidige situatie zijn er doorstromingsproblemen thv de Visartsluis (de plan-MER baseert zich op de recentste telgegevens dd. 2016, dit betekent wel dat de mogelijke impact van de A11 (open najaar 2017) niet in het onderzoek vervat zit). De bijkomende verkeersgeneratie door de ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite zullen deze huidige doorstromingsproblemen versterken, waardoor er **bij het maximale scenario structurele doorstromingsproblemen kunnen ontstaan.**

Effect op vlak van **functioneren van de kruispunten**: Als uitgangspunt werd de ontsluiting van het project op de Oude Vismijn genomen via de Rederskaai (meer bepaald in de zone ten oosten van de Vismijnstraat) naar de Kustlaan. Op het kruispunt van de aansluiting van de Rederskaai op de Kustlaan, waarop de ontwikkeling van de Oude Vismijn ontsluit, kunnen **bij het maximaal scenario doorstromingsproblemen ontstaan.** Dit effect kan worden voorkomen door een **aangepaste kruispuntinrichting** (bijvoorbeeld door het voorzien van verkeerslichten). Dit is eveneens aangegeven voor het tussenscenario.

¹ De referentiesituatie is de huidige situatie aangevuld met de verkeersgeneratie van de nieuwe cruiseterminal.

Afgeleid effect op vlak van **sluipverkeer**: Een stijging aan verkeersintensiteiten kan, voor alle scenario's, resulteren in een druk op de woonwijk indien het bestemmingsverkeer voor de Oude Vismijnsite door de woonwijk rijdt. Daarnaast kan door de hoge parkeerdruk, zeker tijdens het toeristische seizoen, er parkeerzoekverkeer ontstaan in de woonwijk. Indien afdoende maatregelen worden genomen, kunnen negatieve effecten tav sluipverkeer en parkeerzoek-verkeer maximaal worden vermeden. Dit kan enerzijds door het **opvangen van de volledige parkeerbehoefte van de Oude Vismijnsite op het eigen domein**. Een gewijzigde modal split kan eveneens resulteren in een kleinere behoefte aan parkeerplaatsen. Dit kan anderzijds door het voorzien van een **leesbare ontsluiting van de parkeervoorzieningen** langsheen het oosten van de Oude Vismijnsite, met een vlotte aansluiting naar de Kustlaan.

De optimale locatie voor de **aansluiting naar de Kustlaan** (in zone ten oosten van de Vismijnstraat) en de **kruispuntinrichting** moet verder in de projectfase worden bekeken op basis van meer gedetailleerde gegevens (en rekening houden met aanwezigheid van andere lichtengeregelde kruispunten in de nabije omgeving, verkeersveiligheid, ligging van de goederenspoorlijn, schuine aantakking van de Vismijnstraat en de doorstroming van de kusttram). Eventueel kan het verkeer gegenereerd door de woonfunctie ontsluiten via de Tijdokstraat en/of de Wandelaarstraat. Deze maatregelen kunnen worden ondersteund door een duidelijke leesbare signalisatie en mogelijke circulatiemaatregelen in de woonwijk nabij de Oude Vismijnsite.

Op vlak van de **verkeersdruk** ivf de **verkeers-leefbaarheid**: Er kan een negatief effect verwacht worden door de stijging van de verkeersintensiteiten langsheen de Kustlaan (N34a) tijdens de weekdag en de N34 op een zaterdag in de zomervakantie. Verkeersdruk is in principe van groter belang op lokale wegen. Maar gezien de aanwezigheid van bewoning langs de Kustlaan (secundaire weg) werd dit effect ook hier onderzocht (hinder van het verkeer).

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

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

Eén van de aanbevelingen voor de milderende maatregelen is het "*Verder onderzoek naar optimale locatie van tramhalte langsheen Kustlaan (N34a)*". Het creëren van een extra halte voor de Kusttram is echter geen optie. Het bijplaatsen van een nieuwe halte heeft immers een grote invloed op de commerciële snelheid van de Kusttram met duidelijke impact op de dienstregelingen en aansluitingen. Bij het onderzoek naar het verschuiven van Kusttramhaltes moet er wel rekening gehouden worden met volgende elementen:

1. De halte Zeebrugge Kerk is recent heraangelegd en toegankelijk gemaakt;
2. Deze halte wordt veel gebruikt door inwoners van het dorp Zeebrugge en door scholieren (O.L.V. Ter Duinen). Voor het toeristisch-recreatief gebruik is de ligging t.o.v. de Oude Vismijn ook ideaal;
3. Rekening houden met de afstand tot de vorige en volgende halte (spreiding gelijkmatig houden);
4. Verkeersveiligheid : het kruispunt van de Kustlaan met de Wandelaarstraat enerzijds en de Sint-Donaaskerkstraat is lichtengeregeld en biedt momenteel ook een veilige kruising van de Kustlaan voor onze reizigers.

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

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

Ten aanzien van de onderzoeksvraag ‘**goederenspoor langs de Zweedse Kaai**’ worden twee mogelijkheden bekeken in de MER:

- het behoud van de zone voor spoorweg: Indien het goederenspoor planologisch blijft behouden zal de Zweedse kaai bereikbaar blijven voor het goederenverkeer via de spoorweg. Er zijn geen negatieve effecten te verwachten ten opzichte van de planologische situatie. Ten opzichte van de feitelijke situatie kan, bij het terug in exploitatie nemen van de goederenspoorlijn, het treinverkeer zorgen voor een beperkte verhoogde barrièrewerking binnen de wijk Vissershaven. Bij het behoud van de goederenspoorlijn in het RUP wordt aanbevolen om de onbeveiligde spoorovergangen bijkomend te beveiligen om de verkeersveiligheid voor de verschillende weggebruikers op deze locatie te verbeteren;
- geen behoud en herinrichting/herbestemming van deze zone: Vanuit de discipline mobiliteit wordt een inrichting als **een as voor voetgangers- en fietsers voorgesteld**. Deze effecten zijn gelijkaardig te beschrijven ten opzichte van de feitelijke als de planologische situatie. Dit heeft een positief effect op de structuur van het netwerk, de bereikbaarheid binnen de wijk Vissershaven en de verkeersveiligheid. Hierbij is het van belang dat de bereikbaarheid van de woningen die op vandaag ontsluiten via de weg voor aangelanden (garages) langsheen de goederenspoorlijn gegarandeerd blijft. Het is wel zo dat indien de ruimte voor de goederenspoorlijn wordt heringericht/herbestemd de bereikbaarheid van de Zweedse Kaai voor goederenverkeer in de toekomst in het gedrang kan komen. Dit betekent dat de goederen via de weg of via het goederenspoor op een andere locatie de Zweedse kaai moeten bereiken. Een alternatieve verbinding en eventueel de noodzaak ervan dient voorafgaand te worden onderzocht, maar vormde geen onderdeel van voorliggend onderzoek.

Discipline Biodiversiteit

Voor de discipline biodiversiteit worden volgende effecten voor de verschillende effectgroepen waargenomen:

Effect op vlak van **ecotoop- en habitatinname en -creatie**: Voorliggend plan leidt in het algemeen tot eerder positieve effecten. De natuurwaarde binnen het plangebied is eerder beperkt. Het RUP zal geen impact hebben op natuurwaarden in de ruimere omgeving. Het RUP biedt kansen om een meer kwalitatieve en beleefbare omgeving te creëren in het plangebied. Door de groenstructuren in bijvoorbeeld de visuele buffering naar het militair domein (en de andere open ruimten) in te richten met streekeigen beplanting kunnen ook nieuwe schuilplaatsen en voedselbronnen worden voorzien voor fauna die doorheen het plangebied beweegt, in het bijzonder migrerende (zang)vogels.

Effect op vlak van **versnippering en barrièrewerking**: Het plan leidt samenvattend tot een positief effect voor deze effectengroep, gezien het deels opheffen van migratiebarrières en het versterken van de samenhang van het lokale groen. De reconversie van de Oude Vismijnsite kan bijkomende barrièrewerking op migrerende avifauna tot gevolg hebben, gezien het gevoelig verhogen van de bouwhoogte ten opzichte van de referentiesituatie. Dit wordt in de effectengroep ‘aanvaring’ besproken.

Effect op vlak van **aanvaring**: Hier zijn er onderscheidende effecten te verwachten tussen de verschillende scenario's voor de reconversie van de Oude Vismijnsite, waar mogelijks hoogbouw wordt voorzien. Hoe hoger de gebouwen, hoe groter het aanvaringsrisico voor vogels. Dit is van bijzonder belang gezien de ligging van de gebouwen parallel aan de kustlijn (een voornamelijk seizoensale migratieroute) en grenzend aan de voorhaven van Zeebrugge (een dagelijkse slaap- en voedseltrekroute tussen voorhaven en hinterland). Het minimumscenario: variant B (maximum 30m bouwhoogte en vrij volume) is het minst negatief. Het risico op aanvaring is te milderen door te kiezen voor een variabel vrij volume dat voldoende uitwijkingsmogelijkheden behoudt (variatie inzake bouwhoogte). Bijkomende milderende maatregelen betreffen het beperken van de oppervlakte doorlopend glas (in het bijzonder aan het oostelijke en westelijke uiteinde van de gebouwenrij), het voorzien van gecoat glas en aangepaste verlichting.

Ten aanzien van de onderzoeksvraag ‘**goederenspoor langs de Zweedse Kaai**’: Indien geen behoud en herinrichting/herbestemming van deze zone, dus indien de

goederenspoorlijn naar de Zweedse kaai wordt herinrichting/herbestemd als bijvoorbeeld een groene as (cfr. discipline mobiliteit, landschap en mens), kunnen in de bredere stroken langs de goederenspoorlijn naast duinstruweel ook stroken duingrasland worden voorzien.

Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden volgende effecten voor de verschillende effectgroepen waargenomen:

Effect op vlak van **landschappelijke structuur en relatie**: Gezien de ligging in verstedelijkt gebied, grenzend aan de haven, kan het RUP een positief effect hebben op het versterken/verbeteren van de landschappelijke structuur en relatie. De op vandaag heterogene structuur, waarbij verschillende infrastructuren (Kustlaan (N34a) en goederenspoorlijn) een versnipperend effect hebben, kan door realisatie van het RUP worden gewijzigd naar een meer homogene structuur. Door de herinrichting van het openbaar domein, de herinrichting van de Kustlaan, de eventuele her/nabestemming van de goederenspoorlijn kan het stedelijke landschap van de wijk Visserhaven en de relatie met omliggende functies (jachthaven, visserskruis, voorhaven, ...) worden versterkt. Specifiek voor de ontwikkeling op de Oude Vismijn dient wel speciale aandacht uit te gaan naar de bouwhoogte en het volume. **De varianten A met een compact volume (massieve blok) worden voor deze effectgroep negatiever beoordeeld dan de varianten B met een vrij volume.** Zo wordt de A-variant van het maximumscenario het negatiefst beoordeeld, terwijl de B-variant slechts als beperkt negatief beoordeeld wordt. Door de strategische ligging van de ontwikkeling kan de nieuwe ontwikkeling als stedelijk baken ontwikkeld worden, mits een sterk doordacht architecturaal ontwerp.

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

Effect op vlak van **perceptieve kenmerken en belevingswaarde**: Het RUP kan over het algemeen een positief tot zeer positief effect hebben op de perceptieve kenmerken en de belevingswaarde. Ook het project op de Oude Vismijnsite wordt positief beoordeeld gezien de herkenbaarheid van de omgeving positief zal wijzi-

gen en nieuwe functies nieuwe dynamiek zal genereren. **Het maximumscenario wordt het meest positief beoordeeld.** Hier zijn de grootste diversiteit aan functies mogelijk. Er is ook een positieve beleving vanaf de Vismijnstraat en kades, gezien de sokkel een openbaar karakter krijgt (geen wonen in de sokkel). Het is wel zo dat de inrichting openbaar domein, materiaalgebruik en het ontwerp gebouw bepalend zullen zijn.

Ten aanzien van de onderzoeksvraag 'goederenspoor langs de Zweedse Kaai' werden twee opties onderzocht:

- het behoud van de zone voor spoorweg: Ten opzichte van de planologische situatie wordt dit als te verwaarlozen beoordeeld. Echter ten opzichte van de huidige situatie worden deze negatief beoordeeld (opnieuw een versnipperende functies van het woonlandschap, barrièrevorming aan oostelijke kop, impact op leefkwaliteit en beleving van dit deel van de woonwijk);
- geen behoud en herinrichting/herbestemming van deze zone: Indien de spoorlijn niet (planologisch) blijft behouden voor goederentransport naar de Zweedse Kaai, kan gezocht worden naar een herinrichting of herbestemming met een zachte invulling die in relatie staat met de omgeving en de nieuwe ontwikkelingen. Een zachtere, groene invulling kan een (beperkt) positief effect hebben op zowel de landschappelijke structuur als relaties en de perceptieve kenmerken en belevingswaarde in de omgeving;

Discipline mens

Als referentiesituatie voor het onderzoek werd de huidige situatie en de reeds vergunde ontwikkelingen genomen. Voor de discipline mens worden volgende effecten binnen de verschillende effectgroepen onderscheiden:

Effect op vlak van **wijziging in ruimtegebruik/bestemming**: Deze effecten van het RUP worden over het algemeen als positief beoordeeld. Voor het project op de Oude Vismijn, waar nieuwe functies voorzien worden (recreatie, wonen, ruimte voor handel en kantoorfuncties, parkeren) en waar de aanliggende kade gebruikt wordt, zijn er onderscheidende effecten tussen de scenario's. Het **maximaal scenario** zal, gezien het een **groter programma** betreft, ruimte bieden aan meer bijkomende functies, in vergelijking met het minimale en tussenscenario. Hierdoor wordt er een groter hefboomeffect gecreëerd tussen stedelijke functies en wordt het **zeer positief** beoordeeld.

Effect op vlak van wijziging **ruimtelijke structuur en samenhang**: De impact op de ruimtelijke structuur en samenhang van de **reconversie van de Oude Vismijn kan over het algemeen als positief** worden beoordeeld. In de nieuwe gebouwen kunnen functies worden gerealiseerd in aansluiting bij de functies in de omgeving die de bestaande structuren (recreatieve en -woonfunctie) versterken, en door de grote diversiteit aan nevenfuncties kan een nieuwe dynamiek ontstaan. De nieuwe volumes kunnen zorgen voor een betere samenhang tussen kades, jachthaven, woon- en leefstructuur en de overige functies in de omgeving. Het maximaal scenario krijgt een positievere beoordeling dan het minimale en het tussenscenario.

Effect op vlak van wijziging **ruimtelijke kwaliteit**: De reconversie van de Oude Vismijn zal een duidelijke impact hebben op de ruimtelijke- en visuele kwaliteit van de omgeving. De huidige gebouwen geven een eerder verloederde en afgeleefde indruk (subjectief). Het creëren van nieuwe ontwikkelingen in nieuwe gebouwen, waarbij de vormgeving nog enigszins verwijst naar de volumes van de Oude Vismijnsite kan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving versterken. Algemeen kan aangenomen worden dat de ruimtelijke kwaliteit na de reconversie van de Oude Vismijn positief zal beoordeeld worden. Hierbij wordt gesteld dat hoe vrijer het volume, hoe meer variatie in bouwhoogte en bouwdiepte, hoe positiever de nieuwe bouwvolumes worden beleefd vanuit de omgeving en hoe positiever de beeldkwaliteit en aantrekkelijkheid van de volledige omgeving. De significantie van het effect zal uiteindelijk afhangen van het concrete ontwerp, architecturale vormgeving, materiaalgebruik, mix aan functies binnen de ontwikkeling, ... wat op vandaag nog niet gekend is.

Effect op vlak van **hinder en gezondheid**: Voor het project op de Oude Vismijnsite werden schaduwstudies uitgevoerd voor de verschillende scenario's en varianten. In de zomermaanden is er in elk scenario schaduwhinder op de kades (voormiddag en vroege namiddag) en in de Vismijnstraat (namiddag vanaf 16u). Voor het tussenscenario (variant B) en het maximumscenario is er ook schaduwhinder op de jachthaven (voormiddag en vroege namiddag). Algemeen kan worden gesteld dat hoe hoger het bouwvolume, hoe verder de schaduw reikt in de jachthaven, op de kades en in de Vismijnstraat. Belangrijk hierbij is dat de schaduwhinder van de varianten met een vrije volume (B-varianten) gefragmenteerder en beperkter is dan in vergelijking van de varianten met een compact volume (A-varianten), dat als het ware een "schaduwband"

creëert. Bij het maximumscenario reikt de schaduw in de wintermaanden bijna tot aan de Rederskaai; in de zomermaanden is dit iets minder ver. Door de ZW-NO-oriëntatie van het gebouw hebben de kades wel de namiddag- en avondzon in de verschillende seizoenen. De oostelijke kop van de Oude Vismijn ondervindt in elk scenario vanaf 16 uur schaduwhinder (beperkter in zomer). De doorgangen tussen de verschillende gebouwen ondervinden in elk scenario schaduwhinder vanaf de vroege namiddag.

De bijkomende verkeersgeneratie resulteert niet in noemenswaardige effecten op de **geluids-of luchtkwaliteit** in het studiegebied. Wel blijkt uit de geluidsbelastingsskaarten dat het wegverkeer op de grotere verkeersassen in het studiegebied nu reeds voor een belangrijke geluidsbelasting zorgt. Een goede geluidsisolatie is dan ook bij alle nieuwe wooneenheden aangegeven.

Ten aanzien van de onderzoeksvraag '**goederenspoor langs de Zweedse Kaai**' werden twee opties onderzocht:

- het behoud van de zone voor spoorweg: Ten opzichte van de planologische situatie wordt dit als te verwaarlozen beoordeeld. Ten opzichte van de huidige situatie: Passage van goederentreinen zal resulteren in zekere geluids- en trillingshinder naar de omwonenden toe, zowel 's nachts als overdag. Ter vergelijking: Toen het spoor nog in gebruik was, kwamen bij passages van de goederentrein maximale geluidsniveaus tot 85dB (A) voor, waarbij de belsignalen van de overwegen een groot aandeel in dit geluidsniveau hadden. Daarnaast kwam indertijd trillingshinder voor op minder dan 20m van het goederenspoor bij passages van goederentreinen – wat neerkomt tot in de woningen. Deze hinder is weliswaar "tijdelijk" en enkel bij passages van goederentreinen. Echter het BPA legt geen beperking in passages op. Uit voorzorg (afhankelijk van het aantal treinpassages) kan dit effect als negatief op de leefkwaliteit van de bewoners worden beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie (gezien momenteel geen goederentransport aanwezig is). Het spoor vormt een harde barrière binnen de woonwijk. Het opnieuw in gebruik nemen van de spoorweg voor goederentransport naar de Zweedse kaai kan een negatieve impact hebben op de leefkwaliteit, op de ruimtelijke structuur van de woonwijk en op de beleving van dit deel van

- de woonwijk ten opzichte van de feitelijke toestand;
- geen behoud en herinrichting/herbestemming van deze zone: Een zachte, groene invulling (met voldoende spelruimte en mogelijkheden tot zachte recreatie) kan een positief effect hebben op zowel de ruimtelijke structuur en samenhang als op vlak van hinder en gezondheid. Een andere mogelijke invulling is om de oude sporen als een cruiseshuttle te gebruiken, maar dan als voorwaarde dat er geen nieuwe hinder naar de bewoners ontstaat. De herinrichting van de voormalige spoorlijn kan een opportuniteit zijn om de ruimtelijke structuur te versterken.

Bij het behoud van de goederenspoorlijn in het RUP wordt aanbevolen om de onbeveiligde spoorovergangen bijkomend te beveiligen om de verkeersveiligheid voor de verschillende weggebruikers op deze locatie te verbeteren.

Vanuit de discipline mobiliteit wordt een inrichting als een as voor voetgangers- en fietsers voorgesteld als alternatieve invulling. Hierbij is het van belang dat de bereikbaarheid van de woningen die op vandaag ontsluiten via de weg voor aangelanden (garages) langsheen de goederenspoorlijn gegarandeerd blijft.

Een zachte, groene invulling (met voldoende spelruimte en mogelijkheden tot zachte recreatie) kan een positief effect hebben op zowel de ruimtelijke structuur en samenhang als op vlak van hinder en gezondheid.

Discipline bodem en water

Het milieuonderzoek beperkt zich voor deze neven-disciplines tot het aangeven van **knelpunten** uit de omgeving, en het aanhalen van **aandachtspunten** in de aanlegfase. **Het RUP geeft geen aanleiding tot grootschalige bodemingrepen en voorziet geen toename in verharde oppervlakte.** De reconversie van de Oude Vismijnsite gebeurt op reeds verhard terrein.

Vanuit de milieueffectenbeoordeling worden enkele aanbevelingen gemaakt, waarvan het merendeel zich situeren op projectniveau. Hieronder de belangrijkste:

- het beperken van het aantal ondergrondse bouwlagen tot -1. Eventuele bemaling i.f.v. de realisatie van een ondergrondse bouwlaag bij de reconversie van de Oude Vismijnsite kan een belangrijke negatieve impact veroorzaken, zowel naar bodemzetting als naar grondwaterkwaliteit. Deze bemaling kan immers het verder verspreiden van in de omgeving aanwezige verontreinigingen veroorzaken;

- met het oog op natuurlijke waterinfiltratie wordt aanbevolen de openbare ruimte en de groenvoorzieningen maximaal onverhard aan te leggen, waardoor regenwater natuurlijk kan infiltreren. Dit is bijkomend relevant om het plangebied robuuster te maken voor klimaatverandering; het vaker voorkomen van hevige regenbuien.

Cumulatieve effecten van de geplande ontwikkelingen

Onder cumulatieve effecten van de geplande ontwikkelingen worden de gecombineerde effecten van volgende ingrepen verstaan: de nieuwe zeeluis, de herinrichting van de Kustlaan na realisatie NX, kustverdedigingsmaatregelen en het RUP.

Voor voorliggende geplande ontwikkelingen worden geen negatieve cumulatieve effecten met het RUP verwacht, gezien **het RUP past binnen de visie van voorliggende geplande ontwikkelingen:**

- er is bij opmaak van het plan-MER nog geen beslissing met betrekking tot de locatie voor de nieuwe sluis, wel een voorontwerp van voorkeursbesluit dd 2 maart 2018, waarin het alternatief "**Visartsluis** huidige locatie" als voorkeursalternatief naar voor wordt geschoven. Belangrijk bij de milieubeoordeling van het voorkeursalternatief binnen het proces van het complex project is de geïntegreerde beoordeling van het RUP. Wel kan op vandaag reeds gesteld worden dat het alternatief "Visartsluis huidige locatie" (voorkeursalternatief) op korte afstand van het plangebied RUP Vissershaven komt te liggen. Er wordt bij de huidige locatie geen ruimte ingenomen gelegen binnen het plangebied. (opm DRO: Mogelijks kan er wel interferentie zijn met de onteigeningszone, maar hiervoor was op het moment van de plan-MER geen plan beschikbaar);
- met betrekking tot het **kustverdedigingsplan** behoudt het RUP voldoende ruimte langs de kades voor een eventuele waterkering;
- de **herinrichting van de Kustlaan** (onderzoeksvraag voorliggend plan-MER) kan bij een aangepaste inrichting de leefbaarheid van de bewoners en bezoekers, oversteekbaarheid, beleving, ... het effect van de realisatie van de Nx bijkomend versterken. Daarnaast heeft de herinrichting van de Kustlaan een positief effect op de verkeersveiligheid, doorstroming en de bereikbaarheid voor het plangebied.

Besluit

Algemeen kan gesteld worden dat door de herinrichting van het openbaar domein, de nieuwe ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite en het versterken van enkele bijzondere plekken (Visserskruis, stedelijk scharnier ten oosten van de Vismijn, ...) het plan de mogelijkheid biedt om de **landschappelijke structuur en samenhang** en de **ruimtelijke structuur en relaties** binnen de wijk Vissershaven te versterken. Dit leidt tot een meer harmonieuze invulling van het plangebied. Een mogelijke herinrichting van de Kustlaan (N34a) en een eventuele herbestemming van het goederenspoor naar de Zweedse kaai kunnen een aanzienlijk positief effect hebben op de landschappelijke en ruimtelijke structuur van de woonwijk zowel ten opzichte van de planologische als feitelijke situatie. Op vandaag vormt deze infrastructuur er immers een barrière (zie verder). Deze barrière is planologisch.

KEUZE MAXIMAAL SCENARIO MET VARIANT B OP OUDE VISMIJNSITE

In de plan-MER werd nog geen keuze gemaakt uit de verschillende onderzochte inrichtingsscenario's voor de Oude Vismijn. De plan-mer stelt dat de drie scenario's in beide varianten mogelijk zijn, indien hierbij de juiste randvoorwaarden en maatregelen genomen worden. In het RUP moet deze keuze wel gemaakt worden op basis van de bevindingen/resultaten uit de plan-MER. De keuze in het RUP valt hierbij op het doorvertalen van het maximaal scenario, zij het enkel voor de B-variant.

Keuze maximumscenario

De bouwhoogte binnen het tussenscenario en het maximumscenario staat in contrast met de aanwezige bouwhoogte binnen de woonwijk maar kan op deze locatie juist een baken of herkenningspunt vormen binnen de omgeving.

Dit zal een positieve impact hebben op de beeldkwaliteit en aantrekkelijkheid van de omgeving. Daarnaast blijkt ook dat de woningen in de Vismijnstraat in de verschillende scenario's geen schaduw hinder zullen ondervinden. De specifieke impact van elk concrete ontwerp zal wel bijkomend moeten worden geëvalueerd in een inrichtingsstudie. De extra hinder van de bebouwingmogelijkheden in het maximaal scenario is uiteindelijk beperkt t.o.v. de andere scenario's, met uitzondering van de mobiliteit, die genuanceerder dient doorvertaald te worden in het RUP.

In het tussenscenario kan een bruto vloeroppervlakte van maximaal 40.000m² bvo gerealiseerd worden, in het maximaal scenario een bruto vloeroppervlakte van maximaal 50.000m² bvo, waarvan maximaal 40% niet in functie van wonen.

Deze maximale voorwaarden naar oppervlakte en programma moeten ook zo doorvertaald worden in het RUP.

Vanuit de mer wordt als milderende maatregel het toelaten van het maximaal scenario bovendien ook gekoppeld aan de herinrichting van het kruispunt ten oosten van de site, afgestemd op de hogere verkeersgeneratie. Indien hieraan niet wordt voldaan, zal in het RUP enkel het tussenscenario toegelaten worden.

Belangrijk bij de ontwikkeling van de Oude Vismijnsite is wel om voldoende tussenliggende ruimte te voorzien (tussen de verschillende volumes) in functie van de connectiviteit tussen de jachthaven en de kades enerzijds en de woonwijk anderzijds. Enkele doorsteken ter hoogte van de wegen richting Kustlaan zijn noodzakelijk.

Keuze B-variant

Bij de **reconversie van de Oude Vismijnsite** is een vrij volume met variërende bouwhoogte te verkiezen boven massieve compacte bouwvolumes. Dit blijkt uit de verschillende milieudisciplines biodiversiteit, landschap en mens. Bovendien kan een vrij volume met variërende bouwdiepte (naast bouwhoogte) leiden tot een meer kwalitatief ontwerp. Uit de **schaduwstudie** van de voorliggende scenario's blijkt dat een compact (hoog) volume een grotere impact heeft op de jachthaven. Daarnaast blijkt dat de kans op aanvaring van vogels tegen de gebouwen groter is bij het compacte volume dan bij een vrij bouwvolume inzake bouwhoogte. Dit is van bijzonder belang gezien de ligging van de gebouwen parallel aan de kustlijn (een voornamelijk seizoens migratieroute) en grenzend aan de voorhaven van Zeebrugge. Een vrij bouwvolume in bouwhoogte geeft meer uitwijkmogelijkheden voor de vogels. Belangrijk is hierbij dat voldoende maatregelen worden genomen om het **aanvaringsrisico** te verminderen. Dit kan onder meer door het vermijden van grote doorlopende glasoppervlakken en opgaand groen langsheen hoogbouw in combinatie van grote glasoppervlakken², door het voorzien van gecoat glas en aangepaste verlichting.



Conceptschets maximumscenario – variant B

² De combinatie grote glasoppervlakken en opgaand groen vergroten het aanvaringsrisico. Dit kan bijvoorbeeld beperkt worden door geen hoog opgaand groen te voorzien thv grote glasoppervlakken of door

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

TOEPASSEN FASERING

Inleiding

Uit de plan-MER blijkt er een belangrijke milderende maatregel noodzakelijk te zijn voor het toepassen van het maximaal scenario, nl. de koppeling tussen het maximaal scenario en een nodige aangepaste kruispuntconfiguratie tussen de ontsluitingsweg (thv. De Rederskaai) en de Kustlaan.

Anderzijds blijkt uit de plan-MER dat de ontsluitingsmogelijkheden, en dus ook het streven naar een ontsluiting zo oostelijk mogelijk, sterk afhankelijk zal zijn van de volgorde waarop het gebied zal worden ontwikkeld. De plan-Mer gaat hierbij vooral uit van een ontwikkeling vanuit het oosten, maar ook een ontwikkeling vanuit het westen is een mogelijkheid.

Beide vaststellingen dwingen ons om de ontwikkeling van het gebied te koppelen aan enkele faseringmogelijkheden en dit ook zo door te vertalen in de voor-schriften.

Problematiek oostelijke ontsluiting vs. westelijke ontwikkeling

In het streven naar een zo oostelijk mogelijke ontsluiting, kunnen we in het RUP niet vastleggen dat het volledige gebied slechts kan ontsluiten langs de oostzijde van de projectzone. Er zijn namelijk ontwikkelingsscenario's waarbij een ontsluiting langs de oostzijde van de projectzone in de eerste fasen niet mogelijk is:

- gebouwen langs de oostzijde worden nog niet onmiddellijk afgebroken en blijven een tijdelijke invulling behouden;
- er komt een tijdelijke (recreatieve) invulling op de oostelijke terreinen.

Tegelijk is het wel nodig om te bepalen vanaf welke grens de ontwikkelingsmogelijkheden wel onmiddellijk langs de oostzijde dienen te ontsluiten. Het kan namelijk niet de bedoeling zijn om gefaseerd vanuit het westen te beginnen, hier 90% van het gebied te laten ontsluiten en slechts de laatste 10% van het gebied te laten ontsluiten langs de oostzijde.

Doorsteek Wandelaarstraat

De doorsteek in het verlengde van de Wandelaarstraat vormt een cruciale grens in het projectgebied:

- niet alleen deelt deze doorsteek het gebied in twee sterke delen oost en west;
- de Wandelaarstraat vormt ook de sterkste verbinding tot Zeebrugge Dorp;
- deze doorsteek leent zich het meest om te verbreden tot intermediair plein tussen het kopse

plein aan de zijde Tijdokstraat en het kopse plein ter hoogte van de kruising van de Vismijnstraat met de Kustlaan.

- het projectgebied wordt zo verdeeld in twee deelzones met een lengte van minder dan 200m.



Het bepalen van twee deelzones ten oosten en ten westen van deze Wandelaarstraat biedt enkele belangrijke potenties:

- belangrijk uitgangspunt van deze opdeling vormt de verplichte ontsluiting langs de oostzijde voor elke ontwikkeling ten oosten van de Wandelaarstraat, waarmee we voldoen aan de milderende maatregel van de plan-Mer om zo oostelijk mogelijk te ontsluiten;
- het deel niet-wonen ten westen van de Wandelaarstraat, is beperkt genoeg om indien eerder in ontwikkeling, niet onmiddellijk te moeten ontsluiten via de oostzijde van het projectgebied. De oostzijde weegt voldoende door.

Potentie oostelijke ontwikkeling vs. aangepast programma.

De plan-Mer vraagt bij het maximaal scenario ook om rekening te houden met een mogelijk aangepast programma, waarbij de verkeersgeneratie beperkter is dan de milieubeoordeling. Een verlaging van de functies andere dan wonen ten voordele van het wonen vormt een dergelijk aangepast programma. Een splitsing van de projectzone, met een aangepast programma voor het westelijk deel biedt verschillende voordelen:

- de verkeersgeneratie naar het westelijk deel wordt hiermee verlaagd t.o.v. het oostelijk deel;

- het westelijk deel van het gebied biedt meer open zichten, en leent zich hiermee beter voor de woonfunctie.

Delen in twee gebieden is geen maximale fasering

Het gebied wordt in twee deelzones onderverdeeld om enkele duidelijke verschillende randvoorwaarden tussen de ontwikkelingen in het oosten en het westen van het projectgebied te kunnen geven.

Dit wil niet zeggen dat het gebied in maximaal twee fasen kan worden opgedeeld. Het gebied kan bijvoorbeeld ook vier fasen kennen, telkens opgesplitst door de verplichte doorsteken. Alleszins zal moeten worden voldaan aan de voorwaarden binnen desbetreffend deelzone:

- de fasen in de westelijke deelfase zullen een aangepast programma kennen, nl. max. 5.000m² kan ingericht worden voor niet-woonfuncties;
- de fasen in de oostelijke deelfase zullen verplichte ontsluitingsvoorwaarden naar het oosten hebben.

TE NEMEN MAATREGELEN

In het milieueffectenrapport werden maatregelen naar voor geschoven die bij de realisatie het project de te verwachten negatieve effecten kunnen mildereren. De voor het RUP relevante maatregelen worden hieronder opgesomd. Eveneens wordt weergegeven hoe de vertaling van deze milderende maatregelen doorwerkt in het RUP.

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
<p>Maatregelen inzake sluipverkeer</p> <p>Nieuwe activiteiten zullen veel verkeer genereren, voornamelijk in het maximum scenario. De herinrichting van de Openbare ruimte en andere nieuwe ontwikkelingen rondom het onderzochte gebied zullen hun impact hebben op de verkeersgeneratie.</p> <p>Bij nieuwe activiteiten zal er, zonder bijkomende maatregelen veel sluipverkeer en zoekverkeer om te parkeren voorkomen in de woonwijken rondom de projectzone.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reconversie Oude Vismijn: opvangen van de parkeerbehoefte binnen het eigen volume. 	<ul style="list-style-type: none"> • De parkeerbehoefte i.f.v. wonen moet worden opgevangen in een collectieve ondergrondse parking binnen de bestemmingszone of indien (milieu)technisch niet mogelijk binnen de bestemmingszone ongelijkvloers. • De parkeerbehoefte i.f.v. functies andere dan wonen wordt opgevangen op een (combinatie van) volgende mogelijkheden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Binnen de bestemmingszone ongelijkvloers. ○ Binnen een straal van 250m van de bestemmingszone ondergronds onder het openbaar domein ○ Binnen een straal van 250m van de bestemmingszone op een ander privaat domein • Noodzakelijke (kort)parkeerplaatsen kunnen wel steeds worden voorzien op het gelijkvloers. • Bij een gefaseerde invulling <ul style="list-style-type: none"> ○ Dient steeds minimum de parkeerbehoefte van deze fase gegarandeerd te worden. ○ Kunnen de nog niet ingevulde delen op het maaiveld tijdelijk gebruikt worden om de parkeerbehoefte op te vangen. • De verordening op het bouwen, verkavelen en op de beplantingen i.f.v. parkeren zal moeten worden gevolgd voor die zaken die niet zijn opgenomen in het RUP. • Voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen moet rekening gehouden worden met het geldend juridisch kader op het moment van de aanvraag.

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Streven naar een duurzame modal split om de parkeerbehoefte te verminderen. • Ontsluiten van de parking(s) van de Oude Vismijn-site langsheen het oosten van de site en liefst zo kort mogelijk nabij de aansluiting van de Rederskaai met de Kustlaan. De ontsluiting kan aansluiten op de Kustlaan in een zone tussen de Vismijnstraat en de Rederskaai. De concrete locatie en de inrichting van het kruispunt dient niet op RUP niveau, maar op projectniveau verder te worden onderzocht. 	<ul style="list-style-type: none"> • In functie van het streven naar een duurzame modal split wordt in de voorschriften van naastliggend openbaar domein opgenomen van het RUP opgenomen dat de inrichting rekening moet houden met een optimale bereikbaarheid voor verschillende transportmodi tot de projectzone. • Er wordt een deelstudie mobiliteit gevraagd bij de inrichtingsstudie, waarbij toelichting moet worden gegeven over het streven naar een duurzame modal split en voorzien van ruimte voor deelauto's en deelfietsen. <p>Het projectgebied wordt opgedeeld in twee deelzones A en B (<i>zie p 106-107 voor meer info over deze opsplitsing</i>), hiervoor gelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tot zolang deelzone B geen deel uitmaakt van de gefaseerde aanvragen tot ontwikkeling van het gebied, gelden volgende bepalingen naar ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer: <ul style="list-style-type: none"> ○ De ontsluiting voor zowel parking van woonfuncties als niet woonfuncties is vrij. • Op het moment dat deelzone B deel uitmaakt van de aanvraag tot ontwikkeling van het gebied gelden volgende bepalingen: <ul style="list-style-type: none"> ○ De ontsluiting van de parking voor commerciële en publieke (niet-wonen) functies met de Kustlaan zal langs de zone voor Kade ten oosten van de bebouwing van de 'zone voor wonen Noord' te gebeuren. ○ De ontsluiting van de parking voor woonfuncties in deelzone B moet ook oostelijk gebeuren ○ De ontsluiting van de parking voor woonfuncties in deelzone A is vrij.

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Voorzien van voldoende fietsstallingsplaatsen verspreid op de site en zo dicht mogelijk nabij de toegangen van de verschillende activiteiten (sc. 1, 2 en 3). • Aangepast programma passend binnen voorgesteld kader voor de Oude Vismijnsite, waarbij de verkeersgeneratie beperkter is dan voorliggende milieubeoordeling heeft aangenomen bij het maximaal scenario (scenario 3). 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bij voorkeur worden de toegangen voor bewonersparking en commerciële/publieke parking gecombineerd vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik en een verkeersveiliger maaveld. • De volledige parkeerbehoefte voor fietsers moet worden georganiseerd binnen de bestemmingszone. Deze fietsparkeerplaatsen worden voorzien op een goed bereikbare overdekte plaats geclusterd nabij elke toegang. • Bij een gefaseerde invulling dient steeds minimum de parkeerbehoefte van deze fase gegarandeerd te worden • Fietsparkeerplaatsen op een niveau anders dan gelijkvloers zijn mogelijk mits deze bereikbaar zijn via afdoende gedimensioneerde faciliteiten die een vlotte toegankelijkheid waarborgen voor een persoon met de fiets aan de hand. • Via het RUP kan er algemeen maximaal 50.000m² bvo gerealiseerd worden, vanaf 40.000m² bvo zal moeten voldaan worden aan de herinrichting van het kruispunt ten oosten van de site, afgestemd op de hogere verkeersgeneratie. • Via het RUP wordt de bvo andere dan wonen beperkt tot 40% van het maximaal toegelaten bvo. Dit percentage wordt in deelzone A verlaagd tot 25% of 5000m² omdat deze deelzone een meer gunstige positie heeft tot invulling met wonen en een minder gunstige positie heeft i.f.v. ontsluiting.

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> Monitoring van de verkeersgeneratie, parkeerbehoefte, doorstroming op kruispunt- en wegvakniveau na realisatie van de ontwikkeling van de Oude Vismijnsite om eventueel gerichte aanpassingen/bijstellingen te kunnen doen. (sc. 1, 2 en 3). 	<ul style="list-style-type: none"> De voorschriften bieden de vrijheid om bijstellingen in het openbaar domein te doen.
Maatregelen inzake verkeersleefbaarheid verkeersnetwerken		
De nieuwe ontwikkeling hebben een grotere verkeersgeneratie en , zonder bijkomende maatregelen een onveiligere verkeerssituatie tot gevolg.	<ul style="list-style-type: none"> Aangepaste kruispuntconfiguratie tussen ontsluitingsweg (thv Rederskaai) en Kustlaan wordt noodzakelijk geacht bij het maximaal scenario en aangegeven bij het tussenscenario – monitoring en gedetailleerd onderzoek op projectniveau moet dit concretiseren. Voorzien van duidelijke signalisatie en een leesbare route van en naar de parking van de Oude Vismijnsite . De gewenste route van en naar de Oude Vismijnsite kan worden ondersteund door circulatie maatregelen in de woonwijk nabij de Oude Vismijnsite. Dit wordt verder onderzocht op projectniveau. Voorzien van een aangewezen route voor fiets- en voetgangers naar de Oude Vismijnsite afgesplitst van het autoverkeer (tussen- en maximaal scenario). Verder onderzoek op projectniveau is aangewezen. 	<ul style="list-style-type: none"> Via het RUP kan er algemeen maximaal 50.000m² bvo gerealiseerd worden, vanaf 40.000m² bvo zal moeten voldaan worden aan de herinrichting van het kruispunt ten oosten van de site, afgestemd op de hogere verkeersgeneratie. Ook wordt het bvo anders dan wonen verlaagd van 40% in de oostelijke deelzone B tot 25% in de westelijke deelzone A i.f.v. de verkeersleefbaarheid Binnen de voorschriften van de openbare wegen wordt gesteld dat moet worden voorzien in een duidelijk signalisatie van deze route. Binnen de voorschriften van de openbare wegen wordt gesteld dat moet worden voorzien in een aangepaste geactualiseerde inrichting bij grotere ontwikkelingen. Er worden enkele mogelijke fiets- en voetverbindingen indicatief weergegeven op het grafisch plan.
Maatregelen inzake biodiversiteit		
De nieuwe te realiseren hoogbouw houdt potentiële risico's in naar vogels toe, daar de nieuwe gebouwen in de vliegroutes van verschillende vogelsoorten gelegen zullen zijn.	<ul style="list-style-type: none"> Variabel vrij volume dat voldoende uitwijkmogelijkheden behoudt voor de fauna. 	<ul style="list-style-type: none"> Voor de projectzone 'reconversie oude vismijn' wordt in de voorschriften opgenomen dat de nieuwe gebouwen in een vrij bouwvolume (zowel naar bouwhoogte als naar bouwdiepte) dienen te

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Geen opgaand groen voorzien langs de hoogbouw in combinatie met grote glasoppervlakken. Het gaat hierbij om hoog opgaand groen direct aanpalend aan de bebouwing dat op deze hoogte met grote glasoppervlakken wordt voorzien, bijvoorbeeld op de kaai van de Vismijnsite zelf. Opgaand groen verder verwijderd van de vismijnsite, bijvoorbeeld langs de Rederskaai, langs de Vismijnstraat, de Kustlaan en de Goederenspoorlijn, of opgaand groen, waarbij geen grote glasoppervlakken nabij worden voorzien, is uiteraard wel mogelijk. • Gebruik van doorlopend oppervlak aan glas maximaal beperken, in het bijzonder langs oostelijke en westelijke uiteinde van de hoogbouw (zijde van de seizoenale vogeltrek). • Om het effect van verlichting te milderen, geen permanente verlichting aan de buitenzijde (geldt zowel overdag als 's nachts) om lichtverstoring te minimaliseren. Dit houdt in dat geen permanente verlichting op de gevels mag aangebracht worden. 	<p>worden opgebouwd. Er wordt ook opgenomen dat de bouwdiepte van de bouwlagen met functie wonen maximaal 17m mogen zijn en dat de langste zijde van volumes vanaf 8 bouwlagen nooit meer dan 34m kan zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de voorschriften wordt een algemene bepaling opgenomen dat er geen opgaand groen aanpalend aan de bebouwing in combinatie met grote glasoppervlaktes mogelijk is. • In de voorschriften wordt opgenomen dat aan de oostelijke en westelijke zijden van de hoogbouw geen grote doorlopende oppervlaktes (groter dan 10m²) aan glas mogen voorkomen en dat bij de gevel lichtreflectie en spiegelend effect maximaal moet worden vermeden. • In de voorschriften wordt een algemene bepaling opgenomen dat er aan de buitenzijde van de nieuwe bebouwing geen permanente verlichting mag aangebracht worden.
Maatregelen inzake landschappelijke inkleding		
De nieuwe bouwvolumes zullen sterk contrasteren met de reeds bestaande bebouwing. Maatregelen voor een betere landschappelijke inpassing zijn noodzakelijk.	<ul style="list-style-type: none"> • Sterk architecturaal ontwerp noodzakelijk bij realisatie bouwvolumes Oude Vismijn 	<ul style="list-style-type: none"> • Er wordt in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat de gebouwen dienen ingericht te worden met kwalitatieve en duurzame architectuur, gebruik van duurzame materialen en doordachte materiaalkeuze voor de gevel, waarbij

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Geen massieve bouwblokken (scenario's a), maar vrije bouwvolumes met verschillende bouwhoogtes en eventueel vrije bouwdiepte • Een kwalitatieve overgang creëren tussen de woonfuncties aan de ene zijde in de Vismijnstraat en de commerciële activiteiten aan de andere zijde. • Doordachte materiaalkeuze voor de gevelafwerking om lichtreflectie en een spiegelend effect maximaal te voorkomen (cfr. discipline biodiversiteit). • Voorzien van voldoende (brede) doorzichten tussen de Vismijnstraat en de jachthaven om de verbinding vanuit de woonwijken te versterken. • De buffers tussen infrastructuur, industrie en de woonwijk dienen niet enkel te auditief te bufferen, maar ook landschappelijk en perceptief een meerwaarde te bieden (bijvoorbeeld een groenbuffer – cfr. discipline biodiversiteit). 	<p>lichtreflectie en spiegelend effect maximaal wordt voorkomen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor de projectzone 'reconversie oude vismijn' wordt in de voorschriften opgenomen dat de nieuwe gebouwen in een vrij bouwvolume (zowel naar bouwhoogte als naar bouwdiepte) dienen te worden opgebouwd. Er wordt ook opgenomen dat de bouwdiepte van de deelvolumes per bouwlaag met woongelegenheden maximaal 17m mogen zijn en dat de langste zijde van volumes vanaf 8 bouwlagen nooit meer dan 34m mag zijn. • Dit wordt in de voorschriften van het RUP opgenomen. • In de voorschriften wordt bepaald dat de gebouwen dienen ingericht te worden met een doordachte materiaalkeuze voor de gevel, waarbij lichtreflectie en spiegelend effect maximaal wordt voorkomen. • In de voorschriften van het RUP wordt bepaald dat de bebouwing binnen deze zone ten minste onderbroken wordt over een afstand van 8m in het verlengde van de Noordhinderstraat en de Visserstraat, en over een afstand van 10m t.h.v. de Wandelaarstraat waarbij de doorzichten van de achterliggende woonwijk met de jachthaven worden gevrijwaard. • In het RUP wordt een bufferzone voorzien naar de Isabellalaan.
<p>Maatregelen inzake hinder</p> <p>De nieuwe ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite brengen veel hinder voor de reeds aanwezige functies.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Naast het toelaten van een vrij bouwvolume inzake hoogte, eveneens vrijheid geven inzake bouwdiepte zodat geen monotone blok wordt gevormd. Dit zal 	<ul style="list-style-type: none"> • Voor de projectzone 'reconversie oude vismijn' wordt in de voorschriften opgenomen dat de nieuwe gebouwen in een vrij bouwvolume (zowel

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<p>ook een beter effect hebben op de schaduw hinder en op de ruimtelijke kwaliteit (geluidshinder Vismijnstraat) van de omgeving.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor wat betreft de woningen (en andere functies) in de Kielbankstraat: <ul style="list-style-type: none"> ○ Voorzien van voldoende isolatie renovatie van bestaande wooneenheden en realisatie nieuwe wooneenheden voor een normaal akoestisch comfort en een verhoogd akoestisch comfort (zie NBN S01-400-1 : 2008). Bij voorkeur wordt dit in de voorschriften van het RUP opgenomen. • Creëren van verbindingen tussen de woonwijk en de kades en jachthaven (voldoende doorsteken thv Vismijnstraat) • Bij een herinrichting van de Kustlaan, voldoende openbaar groen en veilige oversteekplaatsen voorzien, om de connectiviteit tussen beide zijden van de Kustlaan te verbeteren • Bij reconversie van de Oude Vismijnsite een inrichtingsstudie opmaken met minstens voorstel van hoe de reconversie wordt ontwikkeld, welke ruimtelijke 	<p>naar bouwhoogte als naar bouwdiepte) dienen te worden opgebouwd. Er wordt ook opgenomen dat de bouwdiepte van de bouwlagen boven de sokkel maximaal 17m mogen zijn en dat de langste zijde van volumes vanaf 8 bouwlagen nooit meer dan 34m mag zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binnen de projectzone en de zone voor gemengd wonen wordt opgenomen dat ter hoogte van de gevelfronten langs de Kielbankstraat, Werfkaai, Tijdokstraat, Wittebankstraat en aan de westelijke en noordelijke gevelfronten van de projectzone en aan de noordelijke gevels van deelzones E en F van artikel 4 de inrichting van geluidswerende materialen van tenminste 36db verplicht is. • De projectzone wordt opgesplitst in deelzone A en deelzone B met een tussenafstand van 30m. • In de voorschriften van het RUP wordt bovendien bepaald dat de bebouwing in de projectzone ten minste onderbroken wordt over een afstand van 15m in het verlengde van de Noordhinderstraat en de Visserstraat, waarbij de doorzichten van de achterliggende woonwijk met de jachthaven worden gevrijwaard. • De Kustlaan krijgt extra inrichtingsvoorschriften en er wordt ter hoogte van strategische locaties ook voorzien in een overdruk voor groen plein, een overdruk voor Kadeplein en een overdruk voor verkeersveilige en kindvriendelijke oversteek. • De 'projectzone voor reconversie Oude Vismijn' krijgt in het RUP een voorschrift tot opmaak van

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<p>kwaliteiten worden gerealiseerd en hoe dit op een harmonieuze wijze samenhangt met de omgeving (motivatie van de gekozen maat, schaal, inplanting, ontsluiting en materiaalgebruik, beeldkwaliteit, akoestiek, wind, licht, ...)</p>	<p>de inrichtingsstudie, waarin deze zaken worden opgenomen.</p>
Aanbevelingen naar ecotoopcreatie		
<p>De reconversie van de Oude Vismijnsite kan een hefboom zijn voor de ontwikkeling van nieuwe streekeigen ecotopen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bufferstroken kunnen worden ingericht als duinstruweel met volgende soorten: <ul style="list-style-type: none"> ○ Duindoorn ○ Eensteilige meidoorn ○ Gewone vlier ○ Egelantier ○ Hondсроos ○ Wilde kardinaalsmuts ○ Kruipe en grauwe wilg <p>houtkanten met deze beplanting zijn bloemenrijk, en bieden een schuil- en rustplaats en voedselbron voor insecten- en vogelsoorten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vlakke, bredere percelen langs bijvoorbeeld de Kustlaan en het goederenspoor kunnen worden ingericht met houtkanten met duinstruweel en perken met grasland. Deze kunnen voorzien worden met een streekeigen droge kalkrijke zandbodem, waardoor een streekeigen vegetatie kan ontwikkelen. • Herinrichting van de Kustlaan kan gebeuren met een bomenrij van streekeigen bomen (bijvoorbeeld Zomereik of Ruwe berk). De plantsoenen of bermen waarin de bomen staan kunnen spontaan verruigen, of er kan een haag met bijvoorbeeld éénstijlige meidoorn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verordenend wordt opgelegd streekeigen groen te gebruiken. Deze soorten worden toelichtend aangevuld als voorbeelden van streekeigen groen. • Verordenend wordt opgelegd streekeigen groen te gebruiken. Deze soorten worden toelichtend aangevuld als voorbeelden van streekeigen groen. • Verordenend wordt opgelegd streekeigen groen te gebruiken. Deze soorten worden toelichtend aangevuld als voorbeelden van streekeigen groen.
Aanbevelingen naar verstoring		
<p>De reconversie van de Oude Vismijnsite kan gepaard gaan met lichthinder naar de verschillende bestaande functies toe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automatisch doven van verlichting in gemeenschappelijke ruimtes. 	<ul style="list-style-type: none"> • In de voorschriften wordt voorzien dat maatregelen dienen getroffen te worden naar lichtverstrooiing toe.

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Toepassen van technische middelen zoals plaatsing 'blinds' aan de buitenzijde (hierdoor treedt minder lichtverstrooiing naar de buitenzijde op) • Voor de kantoorgebouwen wordt gesteld dat er 's nachts geen verlichting mag branden om mogelijke effecten maximaal te voorkomen. Het project 'Lights Out' in Amerika kan hierbij als voorbeeld dienen (http://www.audubon.org/conservation/project/lights-out). • Voor de wegverlichting wordt aanbevolen gerichte verlichting te gebruiken zodat lichtverstrooiing naar de ruimere omgeving vermeden wordt. Naar beneden gerichte lampen verstrooien het licht zo weinig mogelijk. Het instellen van dynamische verlichting behoort ook tot de mogelijkheden. • De omliggende wegenis wordt bij voorkeur voorzien van een lage, amberkleurige verlichting (i.f.v. vleermuizen). Uit onderzoek blijkt dat de ogen van vleermuizen vooral gevoelig zijn voor blauw en ultraviolet licht, veel minder voor oranje en rood. Op basis van deze onderzoeksresultaten werden intussen 'batlampen' ontwikkeld: amberkleurige, UV-vrije LED-lampen. Door gebruik te maken van deze innovatieve techniek verstoort de verlichting de vleermuizen zo min mogelijk en blijft er voldoende zichtbaarheid voor voetgangers, fietsers en automobilisten. 	
Aanbevelingen naar menselijke hinder		
De reconversie van de Oude Vismijn kan gepaard gaan met geluidshinder voor de omwonenden.	<ul style="list-style-type: none"> • Opmaak geluidsstudie m.b.t. specifieke bijdrage van nieuwe technische installaties bij reconversie van de Oude Vismijnsite • Voor wat betreft de woningen (en andere functies) in de Kielbankstraat kunnen eventueel andere minder geluidsgevoelige functies voorzien worden in de zone tussen Kielbankstraat en de Tijdokstraat (ipv woonfunctie) 	<ul style="list-style-type: none"> • Het betreft een ruimtelijk moeilijk te evalueren deelplan, waardoor het niet wordt opgenomen als mogelijks deelplan van de inrichtingsstudie. • Binnen de projectzone en de zone voor gemengd wonen wordt opgenomen dat ter hoogte van de gevelfronten langs de Kielbankstraat, Werfkaai, Tijdokstraat, Wittebankestraat en aan de westelijke en noordelijke gevelfronten van de projectzone en aan de noordelijke gevels van deelzones E en F van

Effect	Milderende maatregelen	Vertaling in RUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Verenigbaarheid van de overige functies met het gewenste akoestisch comfort voor de woonfunctie bewaken • Voorzien voldoende isolatie nieuwe wooneenheden (reconversie Oude Vismijnsite) voor een normaal akoestisch comfort en een verhoogd akoestisch comfort (zie NBN S01-400-1 : 2008) – bij voorkeur wordt dit in de voorschriften van het RUP opgenomen. • Voldoende aandacht voor volgende aspecten bij verdere concretisering: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sociale mix van wonen en door bijvoorbeeld verschillende type wooneenheden te realiseren ○ Sociale veiligheid: ruimte optimaal benutten zodat geen donkere hoekjes ontstaan, neerwaartse verlichting, voldoende visuele interactie met de omgeving, ... ○ Kwalitatieve en duurzame architectuur, gebruik duurzame materialen, energiezuinige gebouwen, gezond binnenklimaat ○ Bij inplanting van ruimtes rekening houdende met privacy van omwonenden ○ Optimale mix zoeken tussen woonfunctie en andere functies in de reconversie om voldoende kwaliteitsvolle activiteiten te genereren. ○ Kwaliteitsvolle inrichting van de kop van de Oude Vismijn ○ Opmaak schaduwstudie en windstudie op projectniveau van het uiteindelijke ontwerp van de reconversie Oude Vismijn • Aandacht voor globale comfort van openbaar domein: kwalitatief materiaalgebruik, zitmogelijkheden 	<p>artikel 4 de inrichting van geluidswerende materialen van tenminste 36db verplicht is.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de voorschriften van het RUP worden enkele specifieke voorwaarden voor de projectzone opgenomen: <ul style="list-style-type: none"> • Bij de niet-bebouwde delen wordt gesteld dat deze optimaal ingericht moeten worden i.f.v. sociale veiligheid. • Er worden aspecten omtrent vormgeving opgenomen. • Er wordt gevraagd te streven naar differentiatie van woontypologiën en minium plaats te bieden aan enkele verschillende woontypes, waaronder ook aangepaste wooneenheden voorouderen. • Er wordt een percentage wonen en andere functies bepaald in de voorschriften. • De ‘projectzone voor reconversie Oude Vismijn’ krijgt in het RUP een voorschrift tot opmaak van de inrichtingsstudie, waarin verschillende van deze aspecten opgenomen zijn. <p>Wordt opgenomen in de zones met openbaar domein.</p>

Visie

4.6 Structuurschets en aanzet tot voorschriften

STRUCTUURSCHETS

Voor de structuurschets wordt ook verwezen naar het grafisch plan



AANZET TOT VOORSCHRIFTEN

Zone voor wonen zuid

Kleinschalig woonweefsel ten zuiden van de Kustlaan (achterliggend aan het “front” langs de Kustlaan zelf) met in hoofdzaak eengezinswoningen. Langs de Heiststraat komt hier en daar een handelspand of kantoor voor. Dit woonweefsel hoort ruimtelijk en socio-economisch bij Zeebrugge-Dorp (markt ligt ten oosten van deze zone). Belangrijke aspecten:

- De wegenis wordt niet gespecificeerd om de flexibiliteit i.f.v. de impulsgebieden te verhogen en kleine correcties toe te laten aan de rooilijn.
- Eengezinswoningen, zorgwoningen en collectieve woonvormen;
- Bestaande meergezinswoningen (vergunde) kunnen behouden blijven mits aantal woongelegenheden niet toeneemt;
- Bouwhoogte: 3 bouwlagen incl. dak;

- Overdruk Kustlaan:
 - Afw. bouwhoogte 5 bouwlagen
 - meergezinswonen
- Nevenbestemmingen: max. 50%;
- Bestaande voortuinen dienen behouden te blijven;
- Buffer langs Isabellalaan.

Heiststraat 56 is een beeldbepalend hoekpand met architectuurhistorische waarde en wordt ook zo bestemd.

Zone voor wonen noord

Kleinschalig woonweefsel ten noorden van de Kustlaan, voor wat betreft het bouwblok recht tegenover de Sint-Donaaskerk. Alsook het kleinschalig woonweefsel langs de Vissersstraat.

Belangrijke aspecten:

- Eengezinswoningen, zorgwoningen en collectieve woonvormen;
- Bouwhoogte: bestaande hoogte is te behouden: 2 bouwlagen met hellend dak;

- Bebouwingspercentage max. 70%, eventueel te verhogen tot 100% bij meergezinswoningen (bij overdruk Kustlaan).
- Overdruk Kustlaan:
 - afwijkende bouwhoogte: 3 bouwlagen incl. dak
 - meergezinswonen
- Nevenbestemmingen: max. 50%.
- Bij nieuwe ontwikkelingen geen nieuwe toegang auto i.f.v. ontpitten tuinen.

Projectzone voor reconversie site Oude Vismijn

Doorvertaling van maximaal scenario plan – MER:

- 2 deelzones A en B met bouwvrije tussenruimte van 30m van elkaar met verschillende faseringsmogelijkheden
 - Deelzone A: max. 25% functies andere dan wonen
 - Deelzone B: max. 40% functies andere dan wonen
- Maximale bvo 40.000 zonder en 50.000m² met herinrichting kruispunt
- Geen woongelegenheden toegelaten in sokkel
- Bouwdiepte:
 - Volumes met bestemming wonen per volumedeel max. 17m bouwdiepte

- Sokkel en volumes met bestemmingen andere dan wonen binnen zonegrenzen (dus max 30m)
- Bouwhoogte variërend, max. 17 bouwlagen, gemiddeld max. 18 bouwlagen
- Specifieke voorwaarden verlichting/groen/duurzame beeldkwaliteit
- Verplichte doorsteken met doorzichten
- Parkeren en ontsluiting gekoppeld aan de fasering en zoveel als mogelijk naar het oosten.
- Inrichtingsstudie en mobiliteitsstudie

Vanuit de plan-MER kunnen volgende functies (niet limitatief) in beschouwing worden genomen voor Oude Vismijnsite:

- Woonfuncties: appartementen (eerste verblijf), sociale woningen (appartementen), assistentiewoningen, max. 15% van totale bvo tweede verblijf en/of vakantiewoning.
- Zorgfuncties: begeleid zelfstandig wonen, huisartsenpost, vrije beroepen (kiné, ...), boodschappendienst
- Recreatieve en culturele functies: seafront, indoorpark, bowling, fitness, skatepark, ...
- Gemeenschapsfuncties: kinderopvang, postloket, toeristische dienst, cultureel centrum (vb.

- bibliotheek, leescafé, ateliers, tentoonstellingen, ...), lokale jeugdbeweging, lijnwinkel, taxidienst, collectieve fietsvoorzieningen, ...
- Versmarkt, overdekte markt met meerdere verkoops- en verbruikskiosken
- Hotel, restaurant en café
- Verblijfsrecreatie
- Handel en kantoorfuncties

Er wordt gekozen om de deelzones 30m van elkaar te scheiden zodat een ruimtelijke inrichting als verblijfsfunctie, gelinkt aan de kade kan worden ingericht.

Zone voor gemengd wonen

Bestaande zone voor meergezinswoningen ten noorden van de Vissersstraat.

Specifieke kenmerken per deelzone op basis van bestaande toestand (op vele plekken recent ontwikkeld).

Belangrijke aspecten:

- Max. 15% van totale bvo is tweede verblijf en/of vakantiewoning;
- Architecturaal accentpunt 2 extra bouwlagen mogelijk;
- Extra voorschriften omtrent beeldkwaliteit.

Zone voor commerciële functie in groen kader

Doorvertaling voorschriften BPA in combinatie met bestaande toestand hotel in groen.

Specifieke voorschriften naar ontsluiting.

Zone voor gemeenschapsvoorzieningen

Doorvertaling voorschriften BPA in combinatie met bestaande toestand school.

Er mag niet ontsloten worden naar de Isabellalaan.

Zone voor spoor met nabestemming groen park

De zone is bestemd voor de instandhouding of inrichting van een goederenspoor. Er dient op korte termijn rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de spoorweg en een mogelijke ingebruikname ervan.

Zones waar momenteel het goederenspoor is gelegen hebben enorme potenties i.f.v. park voor de buurt. Er wordt een nabestemming als zone voor groen park opgenomen.

De nabestemming is geldig in elk van onderstaande gevallen:

- Indien het in 2025 nog steeds geen gebruik als treinspoor kent;
- Indien er werd voorzien in een permanente alternatieve spoorontsluiting voor het betrokken havendeel (Zweedse Kaai);
- Indien de spoorbeheerder én havenbeheerder te kennen geven dat de spoorontsluiting ook in de toekomst niet meer zal gebruikt worden.

Zone voor spoor met nabestemming wonen

De zone is bestemd voor de instandhouding of inrichting van een goederenspoor. Er dient steeds rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de spoorweg en een mogelijke ingebruikname ervan. Sommige zones waar momenteel het goederenspoor is gelegen, hebben potenties naar verdere afwerking van het bouwblok met wonen. Er wordt een nabestemming wonen opgenomen.

De nabestemming is geldig in elk van onderstaande gevallen:

- Indien het in 2025 nog steeds geen gebruik als treinspoor kent;
- Indien er werd voorzien in een permanente alternatieve spoorontsluiting voor het betrokken havendeel (Zweedse Kaai);
- Indien de spoorbeheerder én havenbeheerder te kennen geven dat de spoorontsluiting ook in de toekomst niet meer zal gebruikt worden.

Zone voor groen kadepark

Bestaand park, te behouden en optimaliseren.

De inrichting van bebouwing is niet toegelaten, met uitzondering van het bestaand clubgebouw, aangeduid met overdruk 'clubgebouw' en bijhorende geldende voorschriften.

Zone voor kade

Clubgebouwen kunnen blijven bestaan, maar niet vermeerderd.

De kade, zijn open zichten en specifieke functies dienen behouden te blijven:

- Er dient minimum 10 meter bouwvrije afstand te zijn langs de kade;
- Belangrijke zichten worden open gehouden.

buurtfunctie van het gebied Vissershaven/Zeebrugge dorp.

- Het gebouw kan maximaal 3 bouwlagen hoog zijn, maar krijgt de mogelijkheid tot inrichten van architecturaal accentpunt van 5 bouwlagen.
- Parkeren in eerste instantie gegroepeerd en ondergronds.

Nieuw pleengebouw aan plein op de kop van de Oude Vismijnsite is mogelijk:

- bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut of dagrecreatie met specifiek karakter gelinkt aan de toeristische functie en/of

Verbinding Vismijnstraat x Kustlaan kan heringericht of verschoven worden in kader van een optimale aansluiting voor eventuele nieuwe ontwikkelingen (Vismijnsite)

Zone voor openbare wegenis

De Kustlaan krijgt bijkomende voorschriften en specifieke overdrukken vanuit het toekomstperspectief om de Kustlaan herin te richten als openbaarvervoersas en ontsluitingsweg voor Zeebrugge.

5 Technische bepalingen ten gevolge van het RUP

In dit deel geven we de conclusies van de watertoets en de mer-
screening weer, evenals de ruimtebalans en de op te heffen voor-
schriften.

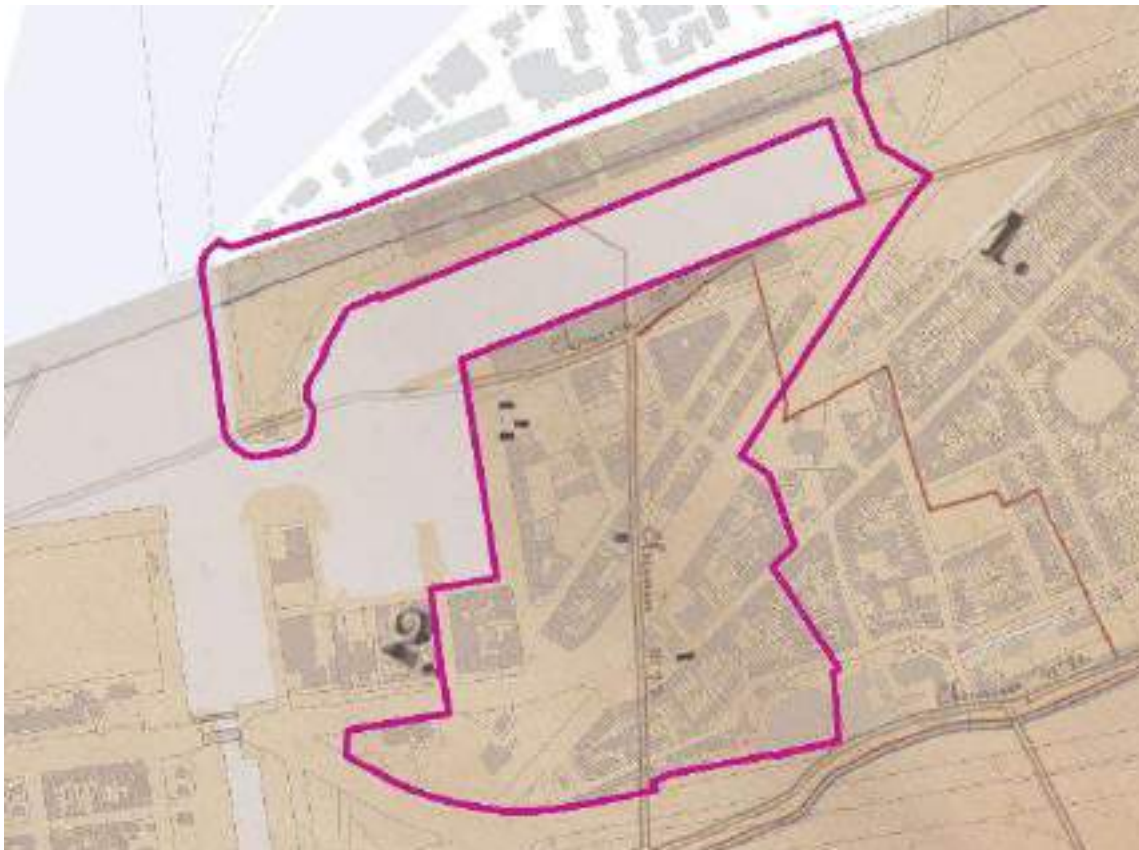
ten gevolge van het RUP

5.1 Buurtwegentoets

Er zijn drie buurtwegen die het plangebied doorsnijden:

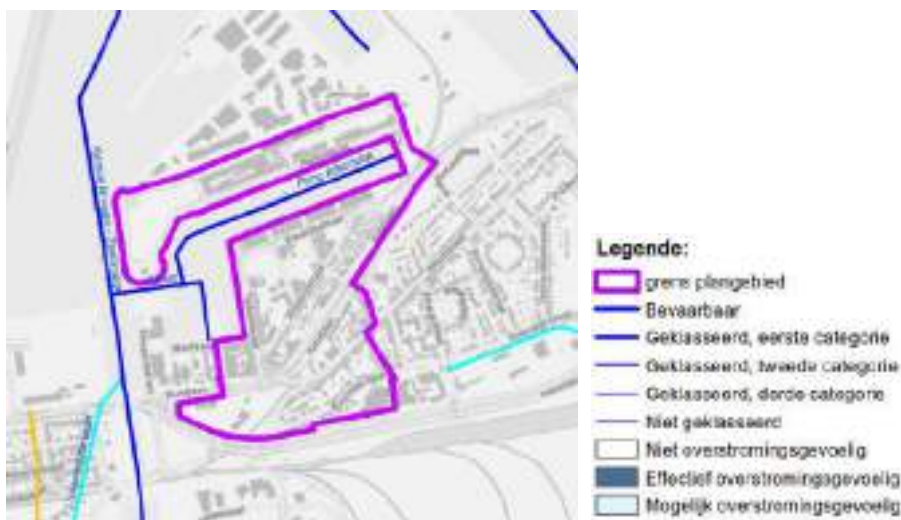
- nr. 21, volgt het traject van de historische Evendijk Oost en werd ten dele feitelijk (doch niet juridisch) gesupprimeerd door de aanleg van de Isabellelaan .
- nr. 22, vormde een oud traject tussen buurtweg 21 en 40, doch door de ontwikkeling van Zeebrugge Dorp en in bijzonder de ontwikkelingen aan de jachthaven werd deze feitelijk (doch niet juridisch) gesupprimeerd.
- nr. 40, liep parallel met de historische Graaf Jansdijk en werd feitelijk (doch niet juridisch) gesupprimeerd bij het Tijdok en Prins Albertdok.

Gelet op de beslissing van de gemeenteraad van 28 mei 2019 (2019_GR_00252), gelet op de beslissing van de deputatie van de provincie van West-Vlaanderen van 22 augustus 2019 (MOW/2019/260) werd overgegaan tot de definitieve vaststelling van de afschaffing van buurtwegen in zeehavengebied en in Zeebrugge Dorp, waaronder de buurtwegen gelegen binnen het RUP.



5.2 Watertoets

WATERLOPEN



Het gebied is gekenmerkt door de voor- en achterhaven. Ten zuiden van Zeebrugge liggen het Prins Filipdok en het Oud Ferrydok die in verbinding staan met het Verbindingsdok en het Noordelijk insteeddok, die op hun beurt in verbinding staan met het Boudewijnkanaal. Het waterniveau van de dokken wordt onder andere geregeld door de Visartsluis (ten westen van Zeebrugge) en de P. Vandammesluis (ten oosten van Zeebrugge). De voorhaven bestaat onder andere uit de Zweedse Kaai en de jachthaven (Oude Vismijnsite).

OPPERVLAKTEWATER

Het plangebied en ruime omgeving is volgens de kaart met van nature overstroombare gebieden, overstroombaar vanuit de zee. Daarnaast duidt de watertoetskaart effectief overstromingsgevoelige zones aan ten zuidoosten van de P. Vandammesluis, grenzend aan het Schipdonk- en het Leopoldkanaal. Ook ten zuiden van de Strandwijk ligt een effectief overstromingsgevoelig gebied. Er zijn verschillende initiatieven lopende om de overstromingsgevoeligheid in deze zones aan te pakken. Zo is bijvoorbeeld ten zuiden van de strandwijk het signaalgebied Oudemaarspolder aangeduid (status: goedgekeurd advies door CIW op 22/06/2016).

GRONDWATERKWALITEIT

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

verzilt. Volgens de verziltingskaart uit 1974 komt er verzilt grondwater voor op minder dan 2 m onder het maaiveld. In de verziltingskaart van 2014 die het oostelijke kustgebied beslaat, werd de omgeving van het plangebied niet opgenomen.

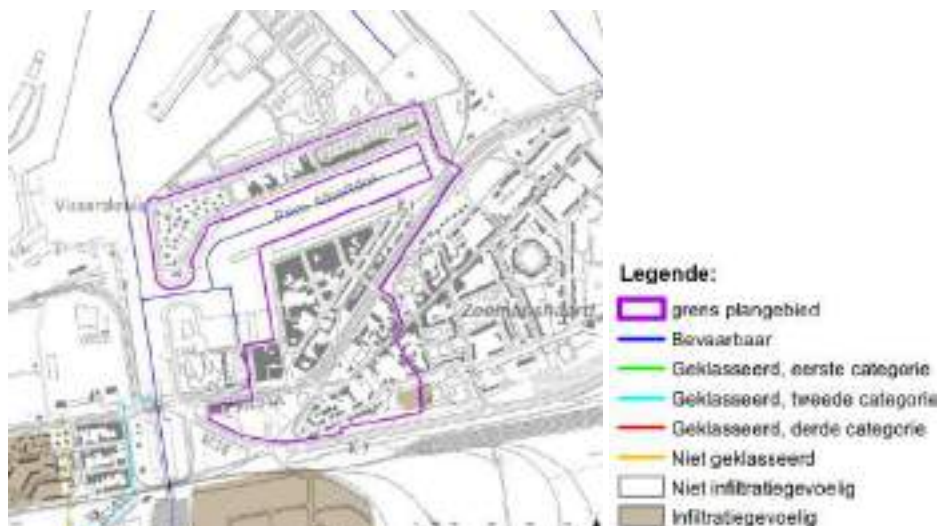
GRONDWATERSTROMING EN INFILTRATIEGEVOELIGHEID



Ingevolge de vele watervlakken in de nabijheid van het projectgebied is het volledige projectgebied gelegen in een zone die zeer gevoelig is voor grondwaterstroming (type 1) is. Wanneer in deze zone ondergrondse constructies gebouwd worden met een diepte van meer dan 3 m of een horizontale lengte van meer dan 50 m, dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

Het risico is reëel dat men zeer sterk moet bemalen, hetgeen een mogelijke verstoring van het zoetzoutwaterevenwicht in het studiegebied kan betekenen. Het grensvlak tussen zoet en zout grondwater bevindt zich er immers vrij ondiep. Voldoende vooronderzoek (boringen, sonderingen, metingen opbouw zoetzoutwaterevenwicht) en een aangepaste uitvoeringstechniek (retourbemaling, (half)gesloten bouwput) is aangewezen om de impact te beperken.

INFILTRATIEGEVOELIGHEID



Het gebied is niet infiltratiegevoelig. Dit wil zeggen dat ze niet geschikt zijn voor infiltratie. De reden voor hun ongeschiktheid voor infiltratie ligt waarschijnlijk in het feit dat het plangebied volledig verhard en/of bebouwd is. Daarom wordt met het oog op natuurlijke waterinfiltratie steeds aanbevolen de openbare ruimte en de groenvoorzieningen maximaal onverhard aan te leggen, waardoor regenwater natuurlijk kan infiltreren. Dit is bijkomend relevant om het plangebied robuuster te maken voor klimaatverandering.

HELLINGENKAART EN EROSIEGEVOELIGHEID



Het gebied is gevoelig aan erosie ter hoogte van de grens met het water, maar over het algemeen zijn er weinig hoogteverschillen en weinig erosie.

WINTERBED

Er zijn geen gebieden aangeduid op de winterbedkaart.

ZONERINGSKAART

Het gebied is gelegen in centraal gebied en is dus voorzien van een rioleringsstelsel.



SIGNAALGEBIEDENKAART

Er zijn geen signaalgebieden gelegen binnen het plangebied.

5.3 Ruimtebalans en op te heffen voorschriften

RUIMTEBALANS

CATEGORIE	Opp. bestaand (ha)	Opp. RUP (ha)	Vershil
WON	9,82	9,39	-0,43
NNN	14,90	11,55	-3,35
GNV	0,83	0,83	0,00
GRO	2,99	10,60	7,61
REC	1,08		-1,08
BED	4,24	1,48	-2,75

BED: Bedrijvigheid GNV: Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen GRO: samenvoeging van categorieën Bos, overig groen of reservaat en natuur LDB: Landbouw ONT: Gebied voor winning van oppervlaktedelfstoffen (subcategorie) REC: Recreatie WON: Wonen NNN: Buiten het RUP dat planbaten etc. genereert / andere categorie / niet relevant. De categorie van gebiedsaanduiding 'LNI' (lijninfrastructuur) valt onder 'niet relevant'. Er moet in het RPC bijgevoel 'NNN' worden ingevuld i.p.v. 'LNI'.

OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Zeebrugge is gelegen in het gewestplan Brugge-Oostkust (KB van 7 april 1977). Het gewestplan bij Besluit van de Vlaamse Regering van 19/09/1996 gedeeltelijk gewijzigd. Deze wijziging heeft geen betrekking op het plangebied. Het plangebied werd verfijnd door BPA nr. 1 Vissershaven (25/04/2000). Volgende bestemmingen worden opgeheven:

	eengezinswoningen
	eengezinswoningen, handel, detailhandel, horeca
	woongebouwen, handel, detailhandel, horeca
	parking, parkeergebouw, openbare diensten, openbaar groen
	Bergplaatsen, autobergplaatsen
	eengezinswoningen
	openbare gebouwen, sportparken en sportinrichtingen
	havengebieden rijenheid
	ambachtelijk werk- en stapelplaatsen, woongebouwen, handel, detailhandel, horeca, (auto)bergplaatsen
	ambachtelijk werk- en stapelplaatsen, woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, (auto)bergplaatsen
	wonen, (detail)handel, horeca, kantoren, openbare gebouwen, autobergplaatsen, ambachtelijk werkplaatsen
	woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, ambachtelijk werkplaatsen, (auto)bergplaatsen
	havengebied met bijhorende dienstgebouwen, dienstwoningen, parkeergelegenheid
	openbaar groen, openbare gebouwen, dienst- en of clubgebouwen t.b.v. vissers of recreatieve zeevaart
	ambachtelijke werk- en stapelplaatsen, woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, parkeergarages
	woongebouwen, (detail)handel, horeca, kantoren, ambachtelijk werk- en stapelplaatsen, (auto)bergplaatsen
	openbaar groen, parkeergelegenheid, parkeergarage en/of bergplaatsen
	militair domein
	zee-, zeevaart- en vissersgebonden tentoonstellingsruimte, dagsrecreatie, vergaderlokalen
	kantoren, horeca, recreatie, parking, parkeergebouw, openbaar groen
	openbare weg
	tuintrook tussen voortgevel en rooilijn

OP TE HEFFEN VERKAVELINGEN

Er zijn verkavelingen gelegen in het plangebied, die allen binnen het plangebied worden opgeheven. De op te heffen verkavelingen worden benoemd op het grafisch plan op een apart plannetje.

Het gaat om de verkavelingen met nummers: VK 0001, VK 0808, VK 6215, VK 6622, VK 6623, VK 6818, VK 7356, VK 8806, VK 9717

5.4 Planbaten/Planschade

Volgens art. 2.2.2 van de Codex Ruimtelijke Ordening dd. 27 maart 2009, dient in een RUP een register te worden opgenomen, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, vermeld in art. 2.6.1, een planbatenheffing, vermeld in artikel 2.6.4, of een compensatie, vermeld in boek 6, titel 2 of 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid.

GEBRUIKERSCHADE/COMPENSATIE

Er zijn geen gebieden binnen het plangebied die mogelijks aanleiding kunnen geven tot kapitaalschade/ gebruikersschade/ compensatie.

PLANBATEN/PLANSCHADE

Er zijn gebieden die theoretisch mogelijks aanleiding geven tot planbaten/planschade:

- Site Oude Vismijn vormt een omvorming van zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut naar gemengd project met wonen.
- Enkele zones, nu openbaar domein en bestemd als wegenis krijgen nieuwe mogelijkheden tot bebouwing i.f.v. wonen.

5.5 Plan-mer plicht en Veiligheidsrapportering

RESULTATEN PLAN-MER-PLICHT



Vlaamse Overheid
Departement Omgeving
Afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning en -projecten
Directie Gebiedsontwikkeling – Team Mer
Koning Albert II-laan 20 bus 8
1000 Brussel
T 02/553 80 79
mer@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Goedkeuring milieueffectrapport RUP Vissershaven te Zeebrugge (Brugge)

Initiatiefnemer:

Stad Brugge
Burg 12
8000 Brugge

2 juli 2018

PLMER-245-GK

1. Inleiding

Het plangebied betreft de site van de Oude vissershaven in Zeebrugge (deelgemeente van Brugge) en aanpalende percelen. Het BPA nr.1 'Vissershaven' (25/04/2000) valt samen met het plangebied. Het voorgenomen plan heeft als doel om het attractieve karakter van het plangebied beter te benutten. Het ontwikkelen van een nieuw, architecturaal hoogwaardig alternatief voor de oude vissersite en een aantrekkelijke openbare ruimte vormen hierbij belangrijke onderdelen. Met het RUP wordt ingezet op het verbeteren van de leefkwaliteit voor de inwoners van de voormalige Vissershaven en het aantrekken van nieuwe inwoners. De leefbaarheid voor de omwonenden kan onder andere verbeterd worden door de economische leefbaarheid voor handel en horeca en de toeristische aantrekkingskracht van het gebied te verbeteren.

Het voorgenomen plan is plan-m.e.r.-plichtig volgens het DABM.

Sinds 1 mei 2017 is het decreet¹ dat de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan integreert, in werking. Artikel 25 van het bijhorende besluit² stelt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen de bepalingen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid zoals van kracht tot en met 30 april 2017 kunnen blijven volgen als cumulatief:

1° de kennisgeving in het kader van de plan-milieueffectrapportage volledig verklaard is uiterlijk op 30 april 2017

2° uiterlijk op 31 december 2018 een plenaire vergadering, overeenkomstig de bepalingen van de voormelde codex, zoals deze van toepassing was op 30 april 2017, wordt gehouden.

De kennisgeving voor dit plan-MER is volledig verklaard op 20 april 2017. De plenaire vergadering zal moeten plaatsvinden ten laatste op 31 december 2018. Indien niet aan deze voorwaarden voldaan wordt, zal de procedure opnieuw gestart moeten worden vanaf de startnota zoals beschreven in het decreet zoals van toepassing vanaf 1 mei 2017.

De bijzondere richtlijnen dateren van 26 juli 2017.

Het definitieve MER werd ontvangen op 4 juni 2018.

¹ Het Decreet van 1 juli 2016 (B.S. 19 augustus 2016) tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen tenzake de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten.

² Besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2017 (B.S. 28 maart 2017) betreffende het geïntegreerde planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen, planmilieueffectrapportage, ruimtelijke veiligheidsrapportage en andere effectbeoordelingen

2. Inhoudelijke toetsing van het plan-MER

In artikel 4.2.30 §2 van het D.A.B.M. wordt gesteld dat de dienst Mer het plan-MER inhoudelijk moet toetsen aan de beslissing, vermeld in artikel 4.2.8. §6, i.e. de richtlijnen van 26/07/2007. Het resultaat van die toetsing is terug te vinden in dit verslag.

De dienst Mer is van mening dat het plan-MER voldoet aan deze richtlijnen. Volgende overwegingen werden gemaakt bij deze toetsing:

- De exacte invulling van de verschillende planonderdelen is nog niet bekend. Het programma voorziet dat verschillende functies op de site kunnen worden ondergebracht. In het milieuonderzoek worden drie scenario's onderzocht voor wat betreft de gebruikintensiteit van de site en per scenario twee bouwvarianten. Dit betekent niet dat het scenario dat zal worden vastgelegd in het RUP één van de drie scenario's zal zijn. Mede op basis van de resultaten van het milieuonderzoek kan gekozen worden voor een tussenscenario.
- De werkelijke toekomstige invulling van het gebied is op planniveau niet gekend. Het mobiliteitsonderzoek over het plan houdt rekening met deze onzekerheid door de functies met de grootste verkeersgeneratie in de berekeningen op te nemen. De onderzochte verkeersstromen voor de diverse functies worden berekend op basis van aannames en statistieken die gangbaar zijn in effectbesprekingen. Het menselijk gedrag is echter een bepalende factor in de voorspelde verkeersgeneratie. Gezien dit gedrag gekenmerkt wordt door een zekere mate van onvoorspelbaarheid, is dit een leemte in de kennis. In het MER is voorzichtig omgegaan met verkeerscijfers. Er is voor gekozen om de meest kritische situatie (worst-case) in beeld te brengen. Het MER geeft een beeld van de mogelijke verkeersgeneratie van het plan in de meest extreme situatie. In de praktijk zullen naar alle waarschijnlijkheid minder autoverplaatsingen waargenomen worden, bijvoorbeeld als gevolg van fietsverplaatsingen, tweede verblijvers, recreatief karakter van de kust...
- Het onderzoek gaat de effecten na voor het deel van de goederenspoorlijn naar de Zweedse Kaai dat binnen het plangebied is gelegen. Daarbij wordt nagegaan wat mogelijke effecten en/of milderende maatregelen zijn indien het spoor als infrastructuur planologisch binnen het plan blijft behouden en/of wat de effecten, maatregelen, mogelijkheden zijn indien in de toekomst wordt beslist om het goederenspoor (planologisch) niet meer op deze locatie te behouden. De milieubeoordeling van deze onderzoeksraag gebeurde zowel ten opzichte van de planologische situatie (spoorinfrastructuur die in gebruik kan zijn) als ten opzichte van de feitelijke situatie waarbij de goederenspoorlijn (voorlopig) niet in gebruik is. De bereikbaarheid van de Zweedse Kaai (via het huidige tracé of een alternatief tracé) vormt op zich geen voorwerp van voorliggend plan-MER.
- Om de verkeersleefbaarheid in de omgeving van het plangebied te beoordelen wordt voor de lokale wegen als verbinding tussen kernen een onderscheid gemaakt in gebruik of belasting (drukkebeeld). Deze aanpak wijkt af van het Richtlijnenboek MER Mens-Mobiliteit en wordt voor dit MER toegestaan.

Het significantiekader houdt rekening met:

- ◊ Het huidig gebruik van de weg: rustig, normaal, druk of zeer druk
- ◊ De relatieve stijging of daling van de verkeersintensiteiten op deze wegen

3. Goedkeuring van het plan-MER

Op basis van bovenstaande motivering keurt de dienst Mer het voorliggende plan-MER RUP Vissershaven te Zeebrugge (Brugge) goed.

Liesl Vanautgaerden
(Signature)

Digitaal ondertekend door Liesl
Vanautgaerden (Signature)
Datum: 2018.07.04 07:48:26
+02'00'

Liesl Vanautgaerden
Projectmanager
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten
Directie Gebiedsontwikkeling

RVR-TOETS RVR-AV-0866

DEPARTEMENT OMGEVING

RVR-toets

Aan de stad Brugge

uw bericht van
28/09/2018

uw kenmerk
RUP_31005_214_00224_00001 RVR-AV-0866

ons kenmerk

bijlagen
Gegevens RVR-toets

Betreft: Beslissing RVR-toets inzake RUP "RUP Vissershaven"

Tot uitvoering van de Seveso-richtlijn¹ dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen² enerzijds en aandachtsgebieden³ anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Onderstaande aftoetsing heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.o.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Uitgaande van de verkregen informatie (ingevoerd in de RVR-toets op 28/09/2018, met ref. RVR-AV-0866), kan worden geconcludeerd dat:

- Er geen bestaande Seveso-inrichting gelegen is binnen het plangebied;
- Het plangebied niet gelegen is binnen de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting;
- Het inplanten van nieuwe Seveso-inrichtingen in het plangebied niet mogelijk is, aangezien er geen bedrijvigheid aanwezig of gepland is binnen het plangebied.

Voor wat betreft het aspect externe mensveiligheid stelt er zich in dit geval geen probleem: het RUP dient niet verder voorgelegd aan de dienst Veiligheidsrapportering en er dient **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** te worden opgemaakt.

Voor verdere informatie kan u terecht bij de dienst Veiligheidsrapportering van het departement Omgeving via seveso@vlaanderen.be

¹ Europese Richtlijn betreffende de beperking van de gevolgen van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

² Inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het moment dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

³ Gebieden zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering van 26/01/2007 houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.

Bijlage: Gegevens van de RVR-toets

RUP ID nummer RUP_31005_214_00224_00001

RUP titel RUP Vissershaven

Initiatiefnemer stad Brugge

Plangebied



Toets uitgevoerd op 28/09/2018

Nabijheid bestaande Seveso-inrichtingen Voor zover op het moment van de toets bekend, liggen er GEEN bestaande Seveso-inrichtingen in of nabij het hierboven weergegeven plangebied

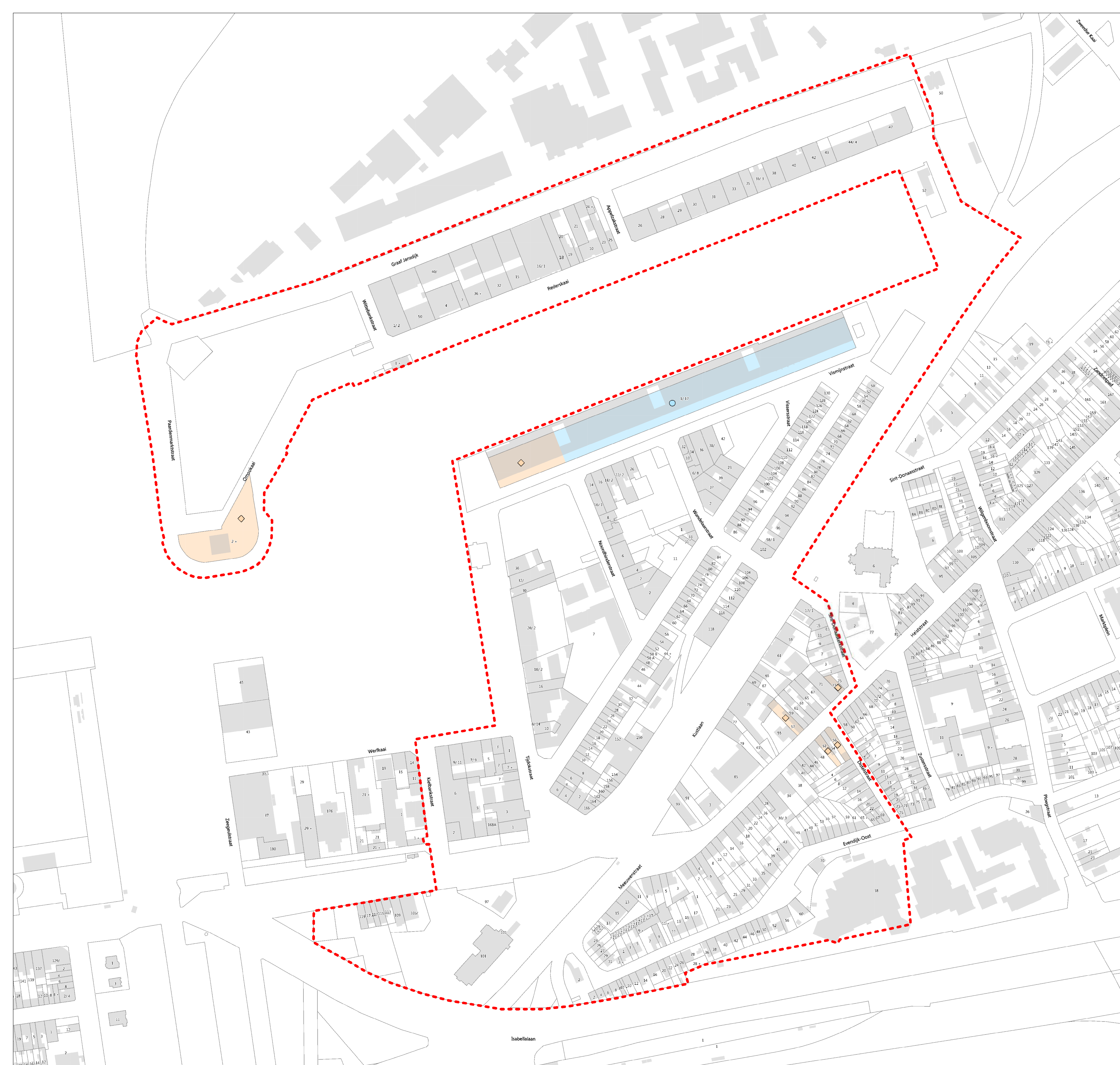
Daarnaast werden nog de volgende vragen beantwoord:

Vraag Is er binnen het plangebied bedrijvigheid aanwezig of gepland?

Antwoord Nee, er is geen bedrijvigheid aanwezig noch gepland.

6 Bijlagen

6.1 Erfgoedwaarderingskaart en -fiches



- ◆ **Architectuurhistorische waarde**
 Heiststraat 52 (woonhuis van 1932)
 Heiststraat 56 (hoekhuis gedateerd 1931)
 Heiststraat 73 (burgerhuis van 1938)
 Heiststraat 73 (interbellumwoning)
 Omooikaai (overlicht)
 Vismijnstraat 1 (westelijke blok van de oude vismijn)
- **Stadslandschappelijke waarde**
 Vismijnstraat 1 (de rest van de oude vismijn)



Deze tabel hoort bij Plan: erfgoedwaarderingskaart.

ID VIOE	adres	foto	Beschrijving	Erfgoedwaardering door erfgoedconsulent DMS – Erfgoedzaken
79881	Graaf Jansdijk z.nr/ Paardenmarktstraat	 <p data-bbox="667 770 792 794">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 371 1662 643">Visserskruis. Kruis als hulde/ herinnering aan de meer dan 150 verongelukte vissers van de oostkust. Oorspronkelijk ontworpen door de Brugse architect Jozef Viérin naar een voorstel van (de latere Brugse schepen en burgemeester) Pierre Vandamme die een dergelijk kruis had gezien in Fécamp waar hij in 1915 als soldaat verbleef. Ingewijd in 1936 door Mgr. Lamiroy. In 1941 wordt het opgeblazen door de Duitsers en na de bevrijding hergoten als geschenk van de Belgische Betonmaatschappij.</p> <p data-bbox="913 651 1662 707">Betonnen kruis op trappenplatform; op de sokkel, namen van de overleden vissers.</p> <p data-bbox="913 715 1039 738">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="1688 371 2060 571">De kunsthistorische waarde van het kruis is vrij beperkt. Het betreft immers een erg sobere reconstructie. De waarde van het kruis is eerder emotioneel en volkskundig dan kunsthistorisch.</p> 



79883	Heiststraat 52	 <p data-bbox="667 639 792 667">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 197 1659 504">Modernistisch geïnspireerd woonhuis van 1932, waarvan het bouwplan getekend is door "ontwerper" A. Soenens uit Zeebrugge, terwijl een gevelsteen de naam "JOS. GESELLE / HEYST" vermeldt. Woning met inpandige garage, opgetrokken in bruine (begane grond) en gele (verdieping) baksteen. Gekenmerkt door in- en uitspringende volumes, een geïntegreerd balkon en een luifel boven de garagepoort en deur. Op het plan is typisch schrijnwerk voorzien onder meer glas-in-lood boven de garage en deur, drieledige verdeling van de vensters; heden allemaal vervangen.</p> <p data-bbox="913 512 1039 539">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="1686 197 2065 539">Architectuurhistorische waarde Het RUP telt zeer weinig erfgoedpanden. De hoek Heiststraat-Distelstraat is evenwel gekenmerkt door een hogere densiteit van 6 nabijgelegen inventarispanen. Door deze clustering versterken ze elkaar. De opname in de inventaris wordt dan ook als terecht beoordeeld.</p>
79885	Heiststraat 57	 <p data-bbox="667 1070 792 1098">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 676 1659 943">Modernistisch getint woonhuis van 1938 naar ontwerp van "BOUWKUNDIGE J. CAUWE / DUINBERGEN" cf. gevelsteen in arduinen plint. Gele baksteenbouw op begane grond van bruine baksteen; zadeldak met mechanische pannen. Typische erkervormende uitbouw op de bovenverdieping en doorgetrokken zijpenanten met baksteenmotief; portaal met bewaarde vloertegels en deur tussen afgeronde hoeken. Bewaard schrijnwerk. Op het bouwplan was links een laag aanbouwtje voorzien van een deur.</p> <p data-bbox="913 951 1039 978">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="1686 676 2018 735">Architectuurhistorische waarde Idem</p>
79884	Heiststraat 56 / Distelstraat	 <p data-bbox="667 1310 792 1337">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 1107 1659 1340">Vrij imposant hoekpand met de Distelstraat, gebouwd door "R. TOLLENAERE / BOUWKUNDIGE / 1931" cf. gevelsteen. Woning met cottage-inslag cf. bedaking met torenachtig volume en dakbedekking van rode leien, witbepleisterde geveltop aan de Distelstraat op bakstenen onderbouw. Kenmerkend voorkomen van oranje baksteen met witte bepleistering. Vernieuwd houtwerk; oorspronkelijk schrijnwerk had op de verdiepingen horizontale geledingen. In de</p>	<p data-bbox="1686 1107 2047 1238">Architectuurhistorische waarde Idem. Het pand is bovendien een van de meest beeldbepalende gebouwen in deze omgeving.</p>

			Distelstraat, lager volume onder gemansardeerd zadeldak en garagepoort. Bron: VIOE	
79888	Heiststraat 73		Interbellumwoning geïnspireerd door het modernisme en gebouwd in 1935 door een ontwerper uit Heist (naam op de bouwaanvraag onleesbaar). Oranje baksteenbouw gecombineerd met witbeschilderde accenten. Vooruitspringende rechtertravee, doorgetrokken als dakvenster met balkon; links een tweede balkon. Vernieuwd schrijnwerk. Bewaarde buisleuning. De begane grond - oorspronkelijk met links een deur en rechts een winkelpui tussen twee vensters - werd recent verbouwd en voorzien van een garagepoort. Bron: VIOE	Architectuurhistorische waarde Idem.
79905	Kustlaan 104		Kustlaan nr. 104. Hoekpand met modernistische inslag, gelegen op de hoek met de Wandelaarsstraat en gebouwd in de jaren 1930 als café "Abri". Hoekige vormgeving verraadt de modernistische inslag, evenals de betonnen gevellijst, de dito vensteromlijstingen en het verticale venster ter hoogte van de trappenhal. Begane grond van oudsher gelagruimte cf. puivensters met schuiframen. Bron: VIOE	Beperkte waarde en uitstraling. Geen waarde-aanduiding. Het pand heeft bovendien ernstige stabiliteitsproblemen.

79906	Kustlaan 115	 <p data-bbox="667 595 792 619">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 196 1641 432">Kustlaan nr. 119. Diephuis van drie traveeën en twee bouwlagen met historiserende geveluitwerking, gebouwd in 1902. Bepleisterde en beschilderde trapgevel met hoog, overhoeks topstuk en imitatievoegen. Korfboogvensters, in het topstuk tussen twee geprofileerde muurpenanten. De verbouwde begane grond was volgens de bouwaanvraag oorspronkelijk voorzien van een tweeledige, houten winkelpui.</p> <p data-bbox="913 440 1039 464">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="1686 196 2056 292">Eigenlijk nr. 115. Dit pand is te verbouwd en de directe omgeving is te gebanaliseerd.</p> <p data-bbox="1686 300 1966 323">Geen waarde-aanduiding.</p>
79934	Omooikaai z.nr.	 <p data-bbox="667 1074 792 1098">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 627 1662 898">Voormalig oeverlicht, wellicht gebouwd ten tijde van de eerste havenaanleg. Ronde, gietijzeren constructie met stelling waarrond ijzeren balustrade. Smalle, ijzeren lichtopstand. Op de sokkel hangt een plakkaat met opschrift "HAVEN VAN ZEEBRUGGE / VUURTOREN / MONDING VAN DE OUDE ZEESLUIS 1895 / AANGEBODEN DOOR / ROYAL BELGIAN SAILING CLUB / SINCE 1863". Vermoedelijk stond dit licht oorspronkelijk op de oever van de eerste havengeul cf. oude foto.</p> <p data-bbox="913 906 1039 930">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="1686 627 2063 1074">Architectuurhistorische waarde Het object heeft een belangrijke historische waarde op deze plek, als zijnde een restant van het moment van de aanleg van de zeehaven, wat natuurlijk cruciaal geweest is in deze omgeving. Het object is in het verleden verplaatst. Indien wenselijk zou het in de toekomst opnieuw verplaatst kunnen worden, weliswaar steeds naar een zinvolle plek.</p>
79933	Omooikaai z.nr	 <p data-bbox="667 1305 792 1329">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 1106 1641 1345">Clubhuis "Alberta" cf. benaming van het schip waarmee koning Leopold II in 1907 de haven van Zeebrugge inhuldigde. Gelegen op de uitstulping van de voormalige ingang van de vissershaven (cf. Rederskaai). Clubhuis van de jachtclub "<i>Royal Belgian Sailing Club</i>" gebouwd in 1952. Bakstenen gebouw, met bepleisterde en witbeschilderde bovenbouw onder plat dak.</p> <p data-bbox="913 1353 1039 1377">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="1686 1106 1939 1129">Gesloopt en vervangen</p>

79985	Tijdokstraat 22	 <p data-bbox="667 395 795 427">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 204 1659 427">Tijdokstraat nummer 24. Voormalig kantoorgebouw van het "DECLOEDT & FILS" cf. origineel opschrift in beschilderde bakstenen. Dit baggerbedrijf is in 1875 gesticht door Emmanuel De Cloedt. Licht modernistisch getint bedrijfspannd uit de jaren 1930 cf. opschrift, verspringende gevellijn. Rode baksteenbouw op arduinen plint.</p> <p data-bbox="913 395 1041 427">Bron: VIOE</p>	Gesloopt
79968	Vismijnstraat 1	 <p data-bbox="667 635 795 667">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 443 1659 507">Voormalige Vismijn, heden opgedeeld in kleinere eenheden met commerciële, horeca of toeristische functie.</p> <p data-bbox="913 523 1659 667">Een eerste vismijn wordt na moeilijke onderhandelingen in 1923 gebouwd op de kaai langs de Tijdokstraat. Het gebouwtje bestaat uit een visverkoopplaats en twee bergplaatsen en op 17 augustus 1924 wordt er voor het eerst vis verkocht.</p> <p data-bbox="913 683 1659 954">Bij de uitbreiding van het toenmalige tijdok (cf. Rederskaai zonder nummer) in 1934 wordt op de zuidelijke oever (de huidige locatie dus) een nieuwe vishal gebouwd, met aansluiting op het spoorwegnet. In 1935 wordt die ingewijd en meteen ook vergroot. In 1943 wordt de mijn door de Duitsers gesloopt zodat tijdens en na de oorlog de verkoop van vis verder moet worden gezet in barakken op de Rederskaai.</p> <p data-bbox="913 970 1659 1241">De huidige vismijn dateert van 1948 en wordt gebouwd op initiatief van de stad. De mijn heeft een lengte van 180 m en een breedte van 29 m. Ingewijd op 29 mei 1949 door Mgr. Lamiroy, bisschop van Brugge. Vermoedelijk op het einde van de jaren 1960 wordt de vismijn verlengd met een bijhorende doch quasi losstaande annex tot circa 280 m op 34 m. Meest oostelijke annex is gedateerd "1971" op de bas-reliëf met visserstaferelen op de zuidgevel.</p> <p data-bbox="913 1257 1659 1401">Van bij het ontstaan zijn de meeste activiteiten in de mijn (lossen, wegen, reinigen) in de handen van privé-personen, tot de mijn in 1973 totaal gereorganiseerd wordt en de activiteiten daarbij worden overgeheveld aan de stad. In 1988 wordt het bedrijf weerom</p>	<p data-bbox="1682 443 2072 922">Het huidige complex van 1948 bestaat uit een erg sobere baksteenarchitectuur. Rond 1970 wordt aan de oostelijke zijde een gedeelte bijgebouwd in een eigenzinnige, postmoderne stijl. <u>Ondanks de sobere architectuur kan de DME niet rond de belangrijke historische en landschappelijke waarde van het complex. Dit gebouw is een echte landmark en de voornaamste getuige van het verleden en de identiteit van de gehele site.</u></p> <p data-bbox="1682 938 2072 986">De DME stelt dan ook het volgende voor:</p> <ul data-bbox="1682 1002 2072 1401" style="list-style-type: none"> • het behoud van het meest westelijke blok (blok 1) wat betreft het volume, de buitenarchitectuur en de toren. Indien dit op een respectvolle, eigentijdse en teruggetrokken manier gebeurt, is een bijkomende bouwlaag bespreekbaar. De DME pleit er voor wat betreft de gevels en het schrijnwerk maximaal terug te gaan naar de originele toestand. Op deze manier kan

			<p>geprivatiseerd. In 1993 bouwt de NV Zeebrugse Visveiling een nieuwe veilinghal als hart van een nieuwe "wijk", de European Fish Center, gelegen aan de Noordzeestraat (cf. aldaar) in de Achterhaven. De activiteiten in de oude vismijn worden dan stilgelegd.</p> <p>In oorsprong onbeschilderd bakstenen complex van twee bouwlagen onder plat dak, op de zuidhoek voorzien van een klokkentoren. Eenvoudig bedrijfsgebouw met regelmatige openingen. Binnenin bestaat de hal oorspronkelijk uit één grote ruimte cf. oude foto's. Bron: VIOE</p>	<p>deze 'kop' een landmark blijven op deze cruciale plaats. De DME wenst blok 1 dan ook aan te duiden met een architectuurhistorische waarde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De overige drie gebouwen (blokken 2, 3 en 4) kunnen voor de DME afgebroken worden om nieuwe bebouwing mogelijk te maken. De DME stelt evenwel voor de bestaande footprint te hernemen bij de nieuwe bebouwing: een opeenvolging van drie gelijkaardige volumes met ter hoogte van de dwarsstraten telkens een doorsteek richting water • De DME vraagt ook speciale aandacht voor het specifieke karakter van de kade en de aanwezige meerpalen. Ook de betonnen luifel kan mogelijk een inspiratie zijn voor de nieuwe bebouwing.
79969	Vismijnstraat 14	 <p>Bron: VIOE</p>	<p>Interbellumpand op de hoek met de Noordhinderstraat. Modernistisch geïnspireerde woning uit de tweede helft van de jaren 1930 cf. patrijspoortvensters, verspringend dakvlak met doorgetrokken gevelfront tussen lisenen. Rode baksteenbouw, gecombineerd met simili voor de plint, drieledige pui, omlijstingen van de openingen enzovoort. Afgeschuinde hoektravee benadrukt met afgeronde erker onder vlak voor opschrift. Deels vernieuwd houtwerk cf. oude foto. Bron: VIOE</p>	Gesloopt

79970	Vismijnstraat 30	 <p data-bbox="667 395 795 422">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 204 1646 351">Fabriekspand van zeevisgroothandel "RAPHAEL HUYSSSEUNE" op de hoek met de Wandelaarstraat. Bedrijf gesticht in 1929. Licht modernistisch getint bedrijfsgebouw (van 1929 ?) in rode baksteen op bepleisterde plint.</p> <p data-bbox="913 367 1646 430">Aan de kant van de Wandelaarstraat bevinden zich een ingebouwd vlak voor een opschrift en verschillende gedichte openingen.</p> <p data-bbox="913 446 1646 550">Torenvolume voor de productie van ijsschilfers (m.n. ijsmachine en ammoniakcompressoren voor de koeling) met deels bewaard schrijnwerk.</p> <p data-bbox="913 558 1041 582">Bron: VIOE</p>	Gesloopt
79941	Rederskaai 1	 <p data-bbox="667 794 795 821">Bron: VIOE</p>	<p data-bbox="913 603 1646 670">Havenmeestergebouw van de jachtclub "R.B.S.C." of "<i>Royal Belgian Sailing Club</i>".</p> <p data-bbox="913 686 1668 909">In de jaren 1950 wordt in de noordwesthoek van de vissershaven door het Beheer Bruggen en Wegen, dienst der Kust, op initiatief van de Knokse graaf Maurice Lippens een vlottende brug van 150 m aangelegd voor plezierjachten. De uitbating wordt vanaf 1951 toevertrouwd aan de Royal Belgian Sailing Club van Gent. Heden jachtclub met ligplaats voor circa 250 boten.</p> <p data-bbox="913 925 1668 1308">Havenmeestergebouw opgetrokken in 2004-2005 als onderdeel van de volledige heraanleg van de Rederskaai en aanpalende straten, ontworpen door Buro II (Roeselare). Een sokkelvormende blok ondersteunt als het ware een betonnen frame waarin een glazen doos staat. Het gelijkvloerse gedeelte omvat onder meer een lokaal voor toeristische info, toiletten en fietsbergingen. De glazen doos biedt een overzichtelijk zicht op de oude vissershaven en dus op de activiteiten in de jachthaven. Een deel van de betonnen structuur op de verdieping hangt quasi boven het wateroppervlakte zodat het zicht nog wordt verruimd o.m. op de steiger naar de kade.</p> <p data-bbox="913 1316 1041 1340">Bron: VIOE</p>	Het gebouw is dermate recent dat een architectuurhistorische evaluatie nog niet aan de orde is.

6.2 Kaartenbundel

zie aparte bijlage

Bijlagen

Colofon

Contact
Gent
Elfjulistraat 43
9000 Gent
T +32 9 241 59 20
gent@swecobelgium.be