TOEKOMST ZEEBRUGGE
VANDAAG EN MORGEN

Conceptbegeleiding
Stadsvernieuwingsproject

Ontwerp-Eindrapport Revitaliseringsstudie
29 september 2017



BRUGGE Vlaanderen is sterke steden

AWB - 51N4E - Simply Community - Tractebel

Colofon

In opdracht van het Vlaams Team Stedenbeleid en de Stad Brugge
Coördinatie en redactie door de Stad Brugge

a. Ambtelijke stuurgroep

Steve Demulder (Hoofdcoördinator)
Sofie Haspeslagh (GSA Ruimtelijke Ordening, sector noord)
Ans Vanhevel (Ruimtelijke Ordening, sector noord)
Lut Laleman (Economisch coördinator)
Dieter Dewulf (Toerismemanager)
Maarten Vansteenhuyse (Openbaar Domein)
Jonathan Nowakowski (Communicatie & Citymarketing)
Andy Luypaert (Eigendommen)
Sofie Verheye (Toekomst van Brugge)
Marijke Vrielinck (Openbaar Domein)
Evelien Buyck (Europese Cel)
Tineke Van de Walle (Stedenbeleid)
Stephanie Van Opstal (Vlaams Team Stedenbeleid)
Isabelle Pannecoucke ("Meter"; lid regieteam Vlaams Team Stedenbeleid)
Stefan Devoldere ("Peter"; lid regieteam Vlaams Team Stedenbeleid)

b. Onderzoeksteam:

AWB
Joachim Declerck
Nik Naudts
Sis Pillen
Konstantijn Verbrugge

51N4E
Freek Persyn
Harold Vermeiren

Tractebel
Bart Van Gassen
Dieter Van Hemelrijck
Koen Van Den Troost

Simply Community
Ruth Soenen

c. Fotografie:

Sis Pillen, in opdracht van het onderzoeksteam
(behalve op p. 312-313, p. 319 en p. 320-321)

Architecture Workroom Brussels
Handelskaai 30
1000 Brussel
info@architectureworkroom.eu
+ 32 2 204 07 10

Voorwoord

Jaarlijks organiseert de Vlaamse overheid, via Stedenbeleid, een wedstrijd om innoverende stadsvernieuwingsprojecten te ondersteunen. Die projecten moeten een hefboomfunctie vervullen voor een welbepaald stadsdeel en de algemene leefkwaliteit van dat stadsdeel wezenlijk verhogen.

Eind 2015 was de Stad Brugge een van de laureaten van de toenmalige 'Oproep Stadsvernieuwing'-prijs met haar projectvoorstel rond Zeebrugge. Voor de opmaak van een revitaliseringsstudie voor Zeebrugge werd een conceptstudie van 90.000 euro toegekend. De conceptstudie werd ingezet voor de deskundige begeleiding van de uitwerking van de studie.

Het college van burgemeester en schepenen besliste in zitting van 13 juni 2016 om de concrete studieopdracht toe te wijzen aan het team bestaande uit AWB - 51N4E - Technum - Rebel en Simply Community. Dit team overtuigde onder meer door haar duidelijk plan van aanpak waarbij op innovatieve wijze de specifieke problemen worden aangepakt.

De doelstelling van deze studie is om op lange termijn een visie te ontwikkelen die moet resulteren in een betere band tussen de 4 wijken onderling en hun respectievelijke samenhang met de haven. Dit gekoppeld aan een realistische toekomstvisie voor de stapsgewijze opwaardering van Zeebrugge.

De klemtoon ligt duidelijk op visieontwikkeling en deze conceptstudie heeft zeker niet de pretentie om te stellen dat er op korte termijn een wonderoplossing is voor alle problemen of aandachtspunten. Het schept wel een omvattend toekomstkader om Zeebrugge stelselmatig te transformeren, waardoor logischerwijs ook andere knelpunten (bv. politionele aspecten) minstens zullen verminderen.

De eerste stap binnen deze studie was de grondige analyse van de situatie en het potentieel van het volledige projectgebied. Om dit op een goede manier te doen, moesten de vele plannen en projecten die los van elkaar lopende zijn, samengebracht worden (zeesluis, kustbescherming, oude vismijnsite, aanpak kustbaan,...). Waar mogelijk moest ook gezocht worden naar synergievoordelen tussen geplande en gewenste projecten van private en publieke actoren.

Vanuit die analyse werd vervolgens een realistische en geïntegreerde toekomstvisie ontwikkeld, gekoppeld aan een actieplan.

De grote hoofdstukken in voorliggend document zijn dan ook de volgende:

A. Context
B. Doel en methodiek
C. Systemen
D. Hefbomen
E. Toekomstverhaal
F. Randvoorwaarden
G. Actieplan
H. Conclusie
I. Bijlagen

De hoofdconclusie uit deze studie is dat Zeebrugge meer is dan een industriële en logistieke haven. Het heeft nog steeds de potentie om opnieuw een aantrekkelijke plek worden om naast te werken ook te wonen en te vertoeven, om te leven en te beleven. Realistisch gezien is dit een ambitie op lange termijn en deze studie is als het ware een ‘handboek’ voor de komende beleidsperiode(s) om stelselmatig, maar consequent en coherent, initiatieven te nemen in Zeebrugge. Het is ook de basis om de komende jaren voorstellen verder uit te werken op projectniveau.

Inhoud

A. CONTEXT p 14

1. Algemene context p 16

1.1 Zeebrugge, haven in de stad p 17
a. Historische evolutie van de zeehaven p 17
b. De zeehaven tot op vandaag p 18
1.2 Zeebrugge, stad in de haven p 21
1.3 Uitdagingen voor Zeebrugge p 23
a. De problematiek van een Belgische kustgemeente p 23
b. Een kluwen van processen en projecten p 23
c. De relatie tussen wonen en de haven p 24
d. Barrières zorgen voor versnippering p 24
e. Nood aan kwalitatieve publieke ruimte p 25
f. Versterken van de link met Brugge p 25
g. Klimaatverandering aan de Belgische kust p 25

2. Beleidscontext p 28

2.1 Relatie tot de stad Brugge p 29
2.2 Op schaal van de vier wijken p 32
2.3 Grootschalige Infrastructuurwerken p 33
a. Een nieuwe zeesluis p 33
b. Nx p 33
2.4 Overzichtskaart lopende projecten p 34

B. DOEL EN METHODIEK p 38

1. Doel p 40

1.1 Doelstellingen p 41

2. Methodiek p 42

2.1 Gehanteerde aanpak p 43
2.2 Onderzoekslagen p 44
2.3 Workshops p 45
a. Deelnemers p 45
b. Workshop 1 p 45
c. Workshop 2 p 45
d. Workshop 3 p 45
2.4 Schema methodiek p 47

C. SYSTEMEN p 50

1. Zeebrugge als Stad p 54

1.1 Kwaliteiten en potenties p 58
a. Bestaand p 58
b. Toekomstig p 58
1.2 Theoretische concepten p 59
a. Dokken als woonmilieu p 60
b. Polderdorpen 2.0 p 61
c. Kusttramontwikkeling p 62
d. Regionale voorzieningen als trekker p 63

2. Zeebrugge als Haven/Werkplaats p 66

2.1 Kwaliteiten en potenties p 70
a. Bestaand p 70
b. Toekomstig p 70
2.2 Theoretische concepten p 71
a. Havenringweg p 72
b. Nieuwe economie p 73
c. Lokaal en regionaal woon- en werkverkeer p 74
d. Maximalisatie havenkades p 75

3. Zeebrugge als Kustplaats p 77

3.1 Kwaliteiten en potenties p 82
a. Bestaand p 82
b. Toekomstig p 82
3.2 Theoretische concepten p 83
a. Brugge aan Zee p 84
b. Havenwandeling p 85
c. Toeristisch-recreatieve cluster p 86
d. Jachthaven+ p 87

4. Zeebrugge als Polder p 90

4.1 Kwaliteiten en potenties p 94
a. Bestaand p 94
b. Toekomstig p 94
4.2 Theoretische concepten p 95
a. Poldertraject p 96
b. Historisch landschap p 97
c. Nieuwe natuur p 98
d. Adaptief waterlandschap p 99

5. Synthese van de vier systemen p 102

5.1 Weerhouden theoretische concepten p 104
a. Meest gedragen concepten p 104
b. Meest gecontesteerde concepten p 106
5.2 Conclusies in functie van revitalisering p 107
a. Verbindingen en infrastructuur p 107
b. Programma en weefsel p 108

D. HEFBOMEN p 110

1. Kwalitatieve wijken p 114

1.1 Kustlandschap p 120
a. Bestaande kwaliteiten p 120
b. Toekomstverkenning p 120
1.2 Havenstad p 122
a. Bestaande kwaliteiten p 122
b. Toekomstverkenning p 122
1.3 Stadskade p 124
a. Bestaande kwaliteiten p 124
b. Toekomstverkenning p 124
1.4 Polderdorp p 126
a. Bestaande kwaliteiten p 126
b. Toekomstverkenning p 126

2. Publiek raamwerk p 128

2.1 Strandwandeling p 134
a. Bestaande kwaliteiten p 134
b. Toekomstverkenning p 134

2.2 Kustlaan p 135
a. Bestaande kwaliteiten p 135
b. Toekomstverkenning p 135
2.3 Bermenlandschap p 136
a. Bestaande kwaliteiten p 136
b. Toekomstverkenning p 136
2.4 Polder- en fietstraject p 137
a. Bestaande kwaliteiten p 137
b. Toekomstverkenning p 137

3. Antropologische dimensie p 138

3.1 Gewoon ter plekke p 144
3.2 Dat net iets andere dorp? p 146
a. Geboren en getogen in ... p 146
b. Het heroïsch verleden p 146
c. Een gevoel van achterstelling p 146
d. Het sociale karakter van het dorp p 148
e. Het Gallische dorp? p 150
3.3 Werken aan dat net iets andere dorp p 153
a. Algemeen p 153
b. Verbindingen p 154
c. Interventies op maat van mensen p 154

E. TOEKOMSTVERHAAL p 156

1. Cruciale plekken p 160

1.1 Ontspanningsplein p 164
a. Situering p 164
b. Voorgestelde transformaties p 164
c. Referenties p 166
1.2 Strandomgeving 2.0 p 168
a. Situering p 168
b. Voorgestelde transformaties p 168
c. Referenties p 170
1.3 Kusttransferium p 172
a. Situering p 172
b. Voorgestelde transformaties p 172
c. Referenties p 174
1.4 Activiteitenberm p 176
a. Situering p 176
b. Voorgestelde transformaties p 176

c. Referenties p 178
1.5 Kustpark p 180
a. Situering p 180
b. Voorgestelde transformaties p 180
c. Referenties p 182
1.6 Infrastructuurpark p 184
a. Situering p 184
b. Voorgestelde transformaties p 184
c. Referenties p 186
1.7 Kadeambitie p 188
a. Situering p 188
b. Voorgestelde transformaties p 188
c. Referenties p 190
1.8 Maakbare kade p 192
a. Situering p 192
b. Voorgestelde transformaties p 192
c. Referenties p 194
1.9 Stadsboulevard p 196
a. Situering p 196
b. Voorgestelde transformaties p 196
c. Referenties p 198
1.10 Stedelijk scharnier p 200
a. Situering p 200
b. Voorgestelde transformaties p 200
c. Referenties p 202
1.11 Dorpsgrens p 204
a. Situering p 204
b. Voorgestelde transformaties p 204
c. Referenties p 206

2. Verbindend publiek raamwerk p 208

2.1 Voorgestelde tracés p 210
a. Hard raamwerk p 210
b. Zacht raamwerk p 211

3. Activering p 214

3.1 Noodzaak p 216
3.2 Best practice 'Île de Nantes' p 217
3.3 Overzicht van concrete acties per cruciale plek p 221
a. Ontspanningsplein p 221
b. Strandomgeving 2.0 p 221
c. Kusttransferium p 221

d. Activiteitenberm p 222
e. Kustpark p 222
f. Infrastructuurpark p 223
g. Kadeambitie p 223
h. Maakbare kade p 223
i. Stadsboulevard p 223
j. Stedelijk scharnier p 224
k. Dorpsgrens p 224

F. RANDVOORWAARDEN p 226

1. Zeesluis p 230

1.1 Visart p 234
a. Situering p 234
b. Voordelen p 235
c. Nadelen p 235
1.2 Vandamme West p 238
a. Situering p 238
b. Voordelen p 239
c. Nadelen p 239
1.3 Carcokes p 242
a. Situering p 242
b. Voordelen p 243
c. Nadelen p 243
1.4 Vandamme Oost p 246
a. Situering p 246
b. Voordelen p 247
c. Nadelen p 247
1.5 Verbindingsdok p 250
a. Situering p 250
b. Voordelen p 251
c. Nadelen p 251

2. Nx met havenringweg p 254

2.1 Traject en ruimtelijke inpassing p 258
2.2 Havenringweg p 260
a. Bestaande situatie p 260
b. Voorstel met doorsteek p 260
c. Ingrepen en voordelen p 260
d. Te realiseren ingrepen p 261

3. Impact op revitaliseringstraject p264

3.1 Synthese p 266
a. Nx: ondergronds of bovengronds? p 266
b. Welke zeesluisvariant? p 266
c. Aanbevelingen variant Verbindingsdok p 268
d. Algemene aanbevelingen p 268

G. ACTIEPLAN p 270

1. Tijdspad voor concrete acties p 274

2.1 Tijdspad voor activeren van cruciale plekken p 276
a. Korte termijn p 276
b. Middellange termijn p 277
c. Lange termijn p 278
2.2 Tijdspad voor activeren van verbindend publiek raamwerk` p 282
a. Korte termijn p 282
b. Middellange termijn p 282
c. Lange termijn p 282

2. Beleidsacties p 286

2.1 Actieve en continue ondersteuning door de Stad p 288
a. Synthese p 288
b. concrete acties p 288
2.2 Planologische en stedenbouwkundige acties p 292
a. Synthese p 292
b. concrete acties p 293
2.3 Naar een andere investeringslogica p 296
a. Synthese p 296
b. concrete acties p 296
2.4 Heraanleg en goed onderhoud openbaar domein p 300
a. Synthese p 300
b. concrete acties p 301
2.5 Inzetten op verkeersveiligheid en fietsverbindingen p 304
a. Synthese p 304
b. concrete acties p 304
2.6 Naar een structurele oplossing voor de vrachtwagens p 308
a. Synthese p 308
b. concrete acties p 308
2.7 Communicatie en inspraak p 312
a. Synthese p 312
b. concrete acties p 313

2.8 Ondersteunen van de lokale handel p 316
a. Synthese p 316
b. concrete acties p 316
2.9 Een aantrekkelijk evenementenbeleid, het hele jaar door p 320
a. Synthese p 320
b. concrete acties p 320
2.10 Een parkeerbeleid op maat van Zeebrugge p 324
a. Synthese p 324
b. concrete acties p 324

H. CONCLUSIE p 326

1.1 algemene conclusie p 330
1.2 conclusie per cruciale plek p 333
a. Ontspanningsplein p 333
b. Strandomgeving 2.0 p 333
c. Kusttransferium p 333
d. Activiteitenberm p 334
e. Kustpark p 334
f. Infrastructuurpark p 334
g. Kadeambitie p 334
h. Maakbare kade p 334
i. Stadsboulevard p 335
j. Stedelijk scharnier p 335
k. Dorpsgrens p 335
l. algemene conclusie p 335
1.3 conclusie verbindend raamwerk p 336
1.4 conclusie cruciale acties p 337

I. BIJLAGEN p 342

Wat is de huidige ruimtelijke context van Zeebrugge? Hoe verhoudt de ontstaansgeschiedenis van de vier woonwijken zich tot de evolutie van de zeehaven?

Voorliggende revitaliseringsstudie is geen op zichzelf staand verhaal. De bedoeling van de studie is om met een overkoepelend narratief de toekomst van Zeebrugge te sturen. Daarbij wordt niet alleen een toekomstverhaal geschetst, maar worden ook de vele lopende, maar al te vaak losstaande, projecten op elkaar afgestemd, om al deze inspanningen maximaal te benutten. In wat volgt worden een aantal referentiekaders rondom de geplande en mogelijke ontwikkelingen geschetst.

A. CONTEXT

1. Algemene context

1.1 Zeebrugge, haven in de stad

a. Historische evolutie van de zeehaven

Op het einde van de 19e eeuw besloot de Belgische regering om een nieuwe zeehaven uit te bouwen, nabij Heist. Men koos ervoor om Brugge met de Noordzee te verbinden. De uitwerking van de zeehaven voor Brugge werd overgelaten aan de 'Commission Mixte de Bruges Port de Mer', die hiervoor een wedstrijd uitschreef. De heren Louis Coiseau en Jean Cousin wonnen deze wedstrijd. In 1895 werd de "Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen" (MBZ) opgericht, met als doel de bouw van deze nieuwe haven.

Die nieuwe haven zou bestaan uit 3 onderdelen: een voorhaven aan de Belgische kust (Zeebrugge), een zeekanaal dat deze voorhaven zou verbinden met Brugge (het Boudewijnkanaal) en een binnenhaven in Brugge, ten noorden van de stad. De MBZ werd aangesteld voor het uitvoeren van de werken voor de bouw en verkreeg ook de concessie voor het beheer en uitbaten van het havencomplex. De bouw van het ganse complex duurde negen jaar. De werken werden voltooid rond 1905 en koning Leopold II opende de nieuwe haven te Zeebrugge op 23 juli 1907.

Het op gang brengen van nieuwe trafieken bleek echter niet in een handomdraai realiseerbaar. Helaas werd de nodige tijd hiervoor niet gegund. In augustus 1914 brak de oorlog uit. Tijdens de eerste wereldoorlog maakten de Duitsers sterk gebruik van de strategische ligging van de haven. Zeebrugge werd dé uitvalsbasis voor een gedeelte van de Duitse vloot U-boten. Dankzij de sterke verdediging die opgezet werd, stelde het Britse leger de aanval op de haven uit tot 1918. De eerste Wereldoorlog zorgde voor een ware ravage in de haven, waardoor pas in 1920 opnieuw schepen ontvangen konden worden.

Over de ganse periode 1920 - 1940 zou Zeebrugge nooit echt zijn draai vinden. De haven sleepte zich moeizaam voort, tot op het moment dat de Tweede Wereldoorlog een einde maakte aan alle handelsactiviteiten. Weer werd Zeebrugge een oorlogshaven, als onderdeel van de door de Duitsers gebouwde 'Atlantic-Wall', die de ambitie had alle aanvallen vanuit zee onmogelijk te maken. Toen Zeebrugge op 3 november 1944 bevrijd werd, was de haven voor de tweede maal in haar nog korte geschiedenis, onbruikbaar gemaakt.

Pas in 1951 waren al de herstellingswerken in de haven beëindigd en in de daaropvolgende jaren waren vooral de industriële vestigingen in de binnenhaven van belang. Ook werden er aanpassingswerken uitgevoerd om nieuwe grotere petroleumtankers te kunnen ontvangen. De echte doorbraak voor de haven van Zeebrugge kwam er pas in de tweede helft van de jaren '60, lang na de aanleg van de nieuwe zeehaven. Dit dankzij een tweede maritieme revolutie, die vooral draaide rond schaalvergroting van schepen en de opkomst van nieuwe technieken voor behandeling van eenheidsladingen (het roll-on/roll-off verkeer en de containerisatie). Er werd opnieuw geïnvesteerd in de haven, waardoor Zeebrugge toegankelijk werd voor schepen tot 50.000 dwt bij hoogwater. Na 1964 startten verschillende ferrymaatschappijen regelmatige diensten naar Engeland.

Omdat de haven van Antwerpen nog niet toegankelijk was voor nieuwe mammoettankers, koos Texaco Zeebrugge als vestigingsplaats. In deze periode werden ook de eerste intercontinentale containerschepen behandeld in Zeebrugge. Door al deze ontwikkelingen nam het goederenverkeer spectaculair toe tussen 1961 en 1970: van 1,9 miljoen ton naar maar liefst 8,2 miljoen ton.

Door deze vooruitgang en een schaalvergroting in de sector werd de overheid ertoe gedwongen om een verdere uitbouw van de haven te bestuderen. In 1970 werd het raamcontract voor de grote uitbouw van Zeebrugge goedgekeurd en de daaraan gekoppelde werken vonden plaats tussen 1972 en 1985. Hierbij werden de voorhaven aangelegd, alsook de Pierre Vandammesluis die toegang biedt tot de achterhaven. De voorhaven is een deel van de haven dat in zee gebouwd is en beschermd wordt door twee strekdammen. De voornaamste functie van deze voorhaven was om de maritieme toegang tot de nieuwe zeesluis te beveiligen en de latere aanleg van havendokken en aanlegsteigers mogelijk te maken. De achterhaven wordt bereikt via de nieuwe zeesluis en omvat twee grote dokken: het Noordelijk Insteekdok en het Zuidelijk Kanaaldok. De vernieuwde haven werd in 1985 ingewijd door koning Boudewijn I, en de infrastructuur is sindsdien grotendeels ongewijzigd gebleven. Dankzij deze werken werden nieuwe terminals geopend in Zeebrugge, waar nagenoeg alle goederensoorten behandeld kunnen worden.

b. De zeehaven tot op vandaag

Ondertussen is Zeebrugge een belangrijke haven binnen het netwerk van wereldhavens tussen Hamburg en Le Havre. De haven is wegens de kustligging snel toegankelijk en werd de voorbije jaren ook wat diepgang betreft geoptimaliseerd tot een maximale diepgang van 16 meter, hetgeen een perfecte toegankelijkheid garandeert voor containerschepen van de huidige en toekomstige generaties.

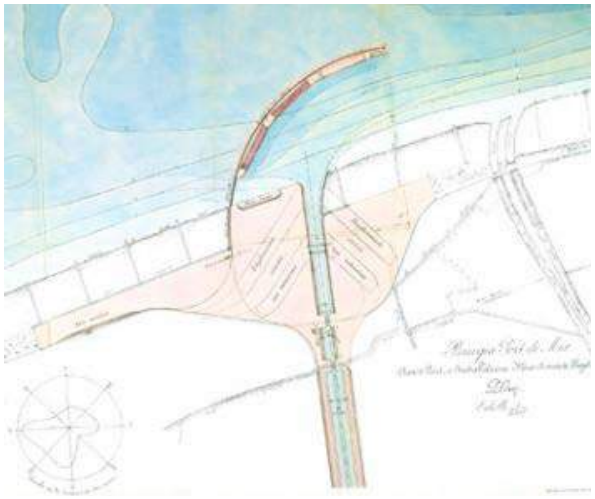
De ligging aan de kust maakt de haven ook uitermate geschikt voor roll-on roll-off vervoer. Belangrijk onderdeel van het roro-verkeer is de behandeling van nieuwe wagens, landbouw- en graafmachines. De toegenomen trafiek van nieuwe wagens is een gevolg van de globalisering van de wereldeconomie. Productiecentra zijn nu over de hele wereld verspreid waardoor veel meer transport nodig is om de producten tot bij de klant te krijgen.

Intercontinentale autorederijen maken gebruik van de vele intra-Europese diensten in Zeebrugge om hun rollende ladingen mondiaal te verdelen. De auto’s en de machines worden in de logistieke centra aangepast voor de lokale markten.
In de achterhaven specialiseren bedrijven zich ook in arbeidsintensieve nichemarkten zoals de behandeling en opslag van bederfbare goederen (fruit, diepvriesproducten…), papierpulp, staal, enz. Deze breakbulkgoederen worden op conventionele wijze met (mobiele) grijpkranen gelost of geladen. De haven ontwikkelt zich ook meer en meer als een Europese ‘food hub’.

Het havenbestuur stelt in de achterhaven tenslotte ook een zone van 120 ha ter beschikking voor de inplanting van nieuwe logistieke activiteiten. In deze Maritieme Logistieke Zone (MLZ) is ruimte voor bedrijven die Zeebrugge willen benutten voor hun Europese of wereldwijde import en export. Hier zullen goederen uit groeilanden zoals China, India, Brazilië... aankomen die na behandeling (opslag, stockbeheer, verwerking, verpakking en hergroepering) met een toegevoegde waarde opnieuw zullen vertrekken naar diverse bestemmingen op het Europese vasteland en in het Verenigd Koninkrijk.

Vandaag behandelt de haven een volume van ongeveer 38,3 miljoen ton/jaar (jaaroverzicht 2016, www.portofzeebrugge.be) maar tegelijk wordt Zeebrugge als transporthub ook in vraag gesteld. Zo zag Zeebrugge in 2015 de grote rederijen Maersk en MSC de haven verlaten. Om een meer stabiele toekomst te verzekeren, moet de haven op zoek naar een meerwaarde. Ze kan niet langer alleen inzetten op overslag maar heeft ook nood aan productie en stedelijke economie om de havenactiviteiten te bestendigen.

1.



2.



1. Havenplan van Zeebrugge in 1907
2. Oprichtingsdocument van de "Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) in 1895

1.



2.



3.



4.



5.



1. Inhuldiging van de nieuwe haven door Koning Leopold II te Zeebrugge op 23 juli 1907
2.Herstelwerken aan de strekdam na WO II
3.Inhuldiging van de nieuwe haven door Koning Boudewijn op 20 juli 1985
4. Aanvoer en afvoer van energiegassen via de LNG-terminal in de voorhaven. In 2009 werd de capaciteit van de terminal verdubbeld en een tweede laad- en lossteiger werd eind 2015 in gebruik genomen. In 2015 startten de werken voor een vijfde LNG-tank. In Zeebrugge komen 2 belangrijke gaspijpleidingen aan land, die de Noorse en Britse gasvelden verbinden met het Europese vasteland. Ongeveer 15% van het gasverbruik in West-Europa passeert aldus Zeebrugge.
5.Met een jaarlijks volume van 2,2 miljoen nieuwe wagens is Zeebrugge marktleider in Noordwest-Europa en behoort Zeebrugge tot de grootste autohavens ter wereld. De haven heeft voor de autotrafiek dan ook 300 ha parking ter beschikking. Een aanzienlijk deel daarvan situeert zich in de achterhaven. (Kaart met havengebied en bedrijven MBZ, zie bijlage I)

1.2 Zeebrugge, stad in de haven

In 1904 werd er een urbanisatieplan gepresenteerd waarin de ontwikkeling van huisvesting voor de arbeiders die actief waren in de haven. In tegenstelling tot ander havenstedelijk gebied zijn dus in het unieke geval van Zeebrugge de woonwijken pas opgebouwd na het ontstaan van de haven. Het was dan ook de bedoeling van de betrokken stedenbouwkundigen om de relatie tussen havenactiviteiten en woonomgeving zo sterk en kwalitatief mogelijk te maken. Langs de westkant van het huidige Boudewijnkanaal ontstond een badplaats en een administratief centrum. Langs de oostzijde kwam een wijk voor de havenarbeiders en de Vissershaven. De steeds maar groeiende haven heeft er toe geleid dat de wijken eerst aanpalend en ondertussen te midden van het havengebied liggen.

Brugge was, is en blijft dan ook een havenstad. Vanop het brede strand kun je indrukwekkende schepen zien aan- en afvaren. De haven is een belangrijke economische motor voor de regio en het havengebied zorgt voor heel wat tewerkstelling, in de eerste plaats voor Brugge, maar ook voor de omliggende gemeenten. Maar naast een haven is Zeebrugge ook een kustgemeente met verschillende woonwijken.

De woonkern van Zeebrugge (4.354 inwoners – cijfers per 01/01/2017) situeert zich tussen de voor- en achterhaven en wordt doorsneden door de Kustlaan (N34) met de kusttram in de middenberm. Door verschillende infrastructuren is de woonkern opgedeeld in vier wijken: Zeebrugge-Dorp, de Vissershaven, de Stationswijk en de Strandwijk.

De grootste wijk, met iets meer dan 2.000 inwoners, is Zeebrugge-Dorp. Deze woonwijk wordt begrensd door de Kustlaan (N34) in het noorden en de Isabellalaan in het zuiden. Aangezien het doorgaand havenverkeer voornamelijk gebruik maakt van de Isabellalaan is de dorpskom vrij rustig. Er zijn een aantal pittoreske elementen, zoals het tuinwijkje rond het groene Admiraal Keyesplein. In de centraal gelegen Heiststraat zijn er voldoende basisvoorzieningen voor de plaatselijke bevolking. Het grootste probleem voor Zeebrugge-Dorp zijn de randen, die te kampen hebben met de geluidoverlast en barrièrewerking van de Kustlaan en Isabellalaan. Enkel het (noord)oosten van de dorpskom is afdoende gebufferd door een groenzone met verschillende sportterreinen.

Ten noorden van de Kustlaan ligt de wijk rond de oude Vismijn. De Vissershaven is een wijk met een zeker toeristisch belang. De vroegere vissershaven is sinds de herlokalisatie begin van de jaren ’90 van de Vismijn naar de achterhaven omgevormd tot een jachthaven. De oude vismijnsite kreeg sindsdien een educatieve en recreatieve functie (Seafront). Het grootste probleem voor deze wijk is de toch wat geïsoleerde ligging door de moeilijk oversteekbare Kustlaan.

De Stationswijk zit, nog meer dan de Vissershaven, gekneld tussen infrastructuren (Kustlaan N34, Visartsluis, het spoorwegstation en het verlaten militair domein Knaepen). Door de geïsoleerde ligging en de nadrukkelijke aanwezigheid van de

haven (visuele hinder, lawaai- en geurhinder) is de woonkwaliteit in de Stationswijk, ondanks verschillende initiatieven ter verbetering, op vandaag niet optimaal. Het station wordt tijdens het weekend en de zomervakantie niet meer bediend (ten voordele van het station Zeebrugge-Strand).

Tenslotte heeft Zeebrugge ook nog een stuk strand tussen de westelijke havendam en Blankenberge met aanliggend de Strandwijk. Het natuurreservaat De Fonteintjes en de Oudemaarspolder ten zuiden van de Kustlaan vormen de scheiding met Blankenberge.

1.



2.



1. Oude Vismijn (bouwjaar 1948). 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 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 in de Achterhaven. De activiteiten in de oude vismijn worden dan stilgelegd. Tegenwoordig huisvest de oude VIsmijn Seafront, een themapark over zee en zeevaart, vis en visserij.
2. De Strandwijk is sinds lang toeristisch en recreatief belangrijk. Volgens de officiële cijfers van Toerisme Vlaanderen zijn er in Strandwijk twee hotels actief: Hotel Atlas in de Brusselstraat (18 kamers, 3 sterren) en Hotel Monaco langs de Baron de Maerelaan (15 kamers, 3 sterren). Iets buiten de Strandwijk heb je een derde hotel, Ibis Styles langs de Kustlaan (79 kamers, 3 sterren). Als 'annex' aan het hotel Ibis Styles heb je een vakantielogies (Holiday Suites, Kustlaan, 34 appartementen).

1.3 Uitdagingen voor Zeebrugge

a. De problematiek van een Belgische kustgemeente

Ondanks haar vele troeven, liggen er nog diverse uitdagingen voor Zeebrugge op de plank. Tijdens de loop van dit onderzoek werd vastgesteld dat Zeebrugge bij velen nog onbekend en onbemind is. Want ondanks de ruimtelijke barrières en de versnippering is er toch heel wat potentie te ontwaren binnen de verschillende wijken. Langsheen de westelijke strekdam beschikt Zeebrugge over het breedste, diepste, maar misschien wel minst bekende strand langs de Belgische kust. De oppervlakte leent zich ideaal tot het ontwikkelen van een waar sport- en evenementenstrand. Er zijn al heel wat ingrediënten aanwezig, zoals het Badengebouw, de nieuwe surf club, het evenementenplateau, de Saint George's Day-wandeling, het havenschouwspel, ... Bovendien bezit Zeebrugge een treinstation vlak aan het strand. Ook in de Vissershaven en Zeebrugge-Dorp liggen heel wat kansen. Carnaval beheerst het gemoed van vele Zeebruggenaren, met als hoogtepunt de jaarlijkse stoet, er is de omgeving van het Visserskruis en de heropgewaardeerde Rederskaai, het Sint-Donaaspark, de terreinen van de lokale voetbalclub, et cetera.
Net als de wijken zelf bestaan al deze activiteiten en ruimtes te zeer op zich. Het verbinden, blootleggen en opschalen van deze mogelijkheden kan een netwerk op poten zetten, dat als aanzet kan dienen voor de revitalisering van het hele grondgebied. Op die manier kan Zeebrugge zich herpositioneren als aantrekkelijke badplaats, waar wonen, werken en recreatie hand in hand gaan. Maar vooraleer dit aan de orde is moeten verschillende uitdagingen aangepakt worden. Sommige al op een strategischer niveau dan andere.
In een meer globale context kan gesteld worden dat de Belgische kust een landschap is dat gekenmerkt wordt door een hoge graad van menselijke aanwezigheid. Dit resulteert in een soms artificieel aandoende kuststrook, met zijn verschillende kleine tot grote havens, strandhoofden en doorbroken duinlandschap. Dit vertaalt zich in de praktijk in een niet uniform landschap met zeer veel infrastructuur, natuur en afwisselende woonkernen. Voormelde kenmerken komen in Zeebrugge duidelijk naar voor. Zo is de haven ontegensprekelijk een belangrijke, maar ook zeer ingrijpende, menselijke ingreep. De grote diversiteit en complexiteit die Zeebrugge kenmerken zorgen voor segregatie in de diverse kwaliteiten. Deze revitaliseringsstudie is een kans om deze kwaliteiten zo goed als mogelijk op elkaar af te stemmen en potenties te (her) ontdekken.
Meer specifiek wordt Brugge, als kust- en havenstad, geconfronteerd met de typische opgaves waarmee de meeste kuststeden geconfronteerd worden, nl. vergrijzing, omgaan met tweede verblijven, kustverdediging, verzilting van polderlandschap, ... Maar daarnaast zijn er nog enkele belangrijke uitdagingen specifiek voor Zeebrugge.

b. Een kluwen van processen en projecten

Typisch voor Zeebrugge is dat er, op verschillende beleidsniveaus en bij een veelheid aan actoren, heel veel projecten en processen lopende zijn die een connectie met elkaar hebben. De meeste projecten en processen (zie verder)

bevinden zich op Vlaams niveau, maar hebben een ruime impact waardoor veel aan elkaar gekoppeld wordt. Het dossier van de nieuwe zeesluis voor de haven (vroeger SHIP) is het voorbeeld bij uitstek. Het dossier, opgestart begin de jaren 2000, houdt Zeebrugge sindsdien in de ban. Zolang er geen beslissingen genomen worden in dat dossier is de realiteit dat ook heel wat andere dossiers en investeringen 'on hold' gezet worden. In de praktijk resulteert dit in een vicieuze cirkel die investeringen in en dus ook de ontwikkeling van Zeebrugge niet ten goede komen. Daarom is het de doelstelling van deze studie om alle projecten en processen in kaart te brengen en om een heldere, mobiliserende en gedragen visie voor de toekomst van Zeebrugge te formuleren die de leidraad zal zijn voor het stadsbestuur bij alle lopende en toekomstige planprocessen.

c. De relatie tussen wonen en de haven

De haven is uitgegroeid tot een internationale haven, één van de drie havenpoorten tot Vlaanderen naast Gent en Antwerpen. Een belangrijk gevolg hiervan is dat de haveninfrastructuur bleef groeien ten opzichte van de woonkernen. Hierdoor is er nu een groot contrast tussen deze woonkernen, de haveninfrastructuur en bedrijvigheid, maar ook ten opzichte van ontwikkelingen op het overige grondgebied van Brugge. Wat maakt dat het evenwicht binnen deze voormalig unieke vorm van woonwerkverhouding helemaal zoek is. Exponent van de demografische, economische en toeristische veranderingen is de geïsoleerde Vissershaven. Ontstaan rond de oorspronkelijke Vismijn langs het Albertdok en het Tijdok, is de wijk sinds de verplaatsing van de veilingactiviteiten blijvend op zoek naar een positieve dynamiek, ondanks reeds gedane investeringen zoals de jachthaven.

d. Barrières zorgen voor versnippering

De vier wijken van Zeebrugge zijn op dit moment erg geïsoleerd van elkaar, niet alleen puur ruimtelijk, maar ook sociaaleconomisch zijn de dynamieken van de wijken erg verschillend en onsamenhangend. Fysiek zijn de wijken van elkaar afgesneden door grote infrastructuren die tot stand kwamen door de havenontwikkeling en de toeristische ontwikkeling van de kust.
Anders dan in de grotere steden in België, waar door infrastructuurwerken in de naoorlogse periode hele stadswijken vernield werden, hebben de wijken van Zeebrugge zich net verder ontwikkeld binnenin de barrières van deze infrastructuren. Hierdoor functioneert elke wijk als het ware als een zelfstandig dorpje. Dit alles resulteert in een versnipperd dorp met een gigantische havenomgeving. Door een gebrek aan samenhang en efficiënte ontsluitingen –'mismatch' trein en kusttram – mist het aantrekkingskracht als kustlocatie, verblijf- en belevingsbestemming, die andere badplaatsen van de Belgische kust wel hebben. De sterk versnipperde wijken van Zeebrugge worden op vandaag gekenmerkt door leegstand en een eerder eenzijdig woonkarakter, met grote concentraties sociale, verouderde en soms weinig duurzame woningen. Dit weinig kwalitatief woonaanbod is één van de redenen waarom slechts een klein deel van de tewerkgestelden, zowel in de toeristische als in de havensector, in Zeebrugge

woont. Bovendien beschikken deze geïsoleerde wijken niet over de kritische massa om voldoende basisvoorzieningen voor zichzelf te ontwikkelen en zijn ze te ingekapseld om op evidente wijze publiek van buiten de wijken aan te trekken. Naast het ontbreken van de basisvoorzieningen zoals bijvoorbeeld buurtwinkels zorgt ook het gebrek aan kwalitatieve publieke ruimte ervoor dat Zeebrugge momenteel minder attractief is.

e. Nood aan kwalitatieve publieke ruimte

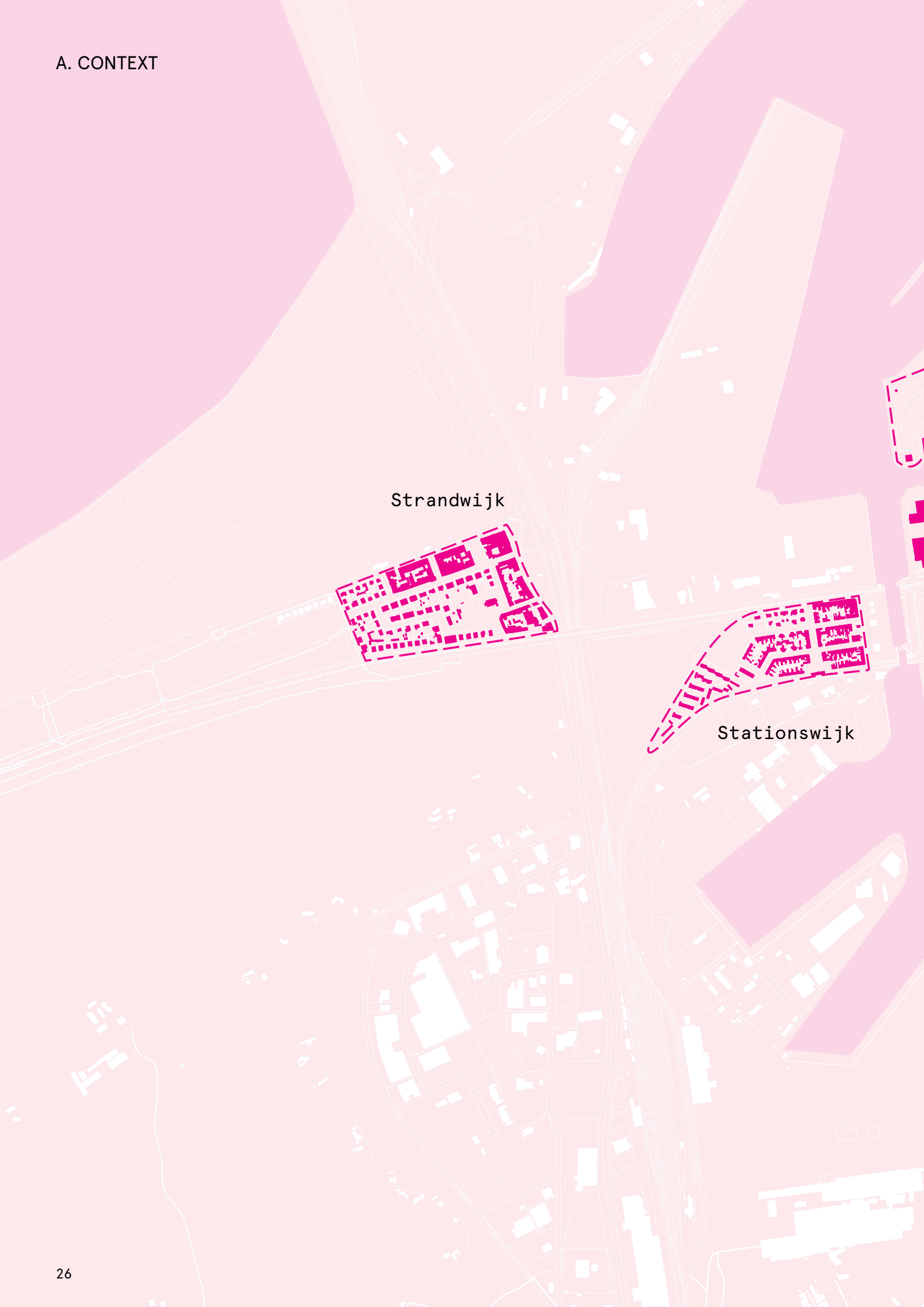
Er is nood aan een gerichte herwaardering, met -naast aandacht voor de vernieuwing van woningen- de aanleg van een versterkend openbaar domein. Het moet de doelstelling zijn van de revitalisering om dit globaal aan te pakken. Er moet dus niet (enkel) gefocust worden op de individuele woning, maar op straatgehelen, ensembles en wijkdelen. Een eenvormig openbaar domein, met zichtassen, een uitgebouwd netwerk van trage wegen, kwalitatieve stedelijke en groene ruimtes en buffergroen, speelt een cruciale rol in het opnieuw verbinden van de vier wijken. Door dergelijke ingrepen worden ze weer als een woongeheel ervaren, ondanks de doorsnijding.

f. Versterken van de link met Brugge

Brugge wordt zelden als een 'stad aan zee' gezien. Dit komt wellicht omdat het symbolisch hart van Brugge, de binnenstad, een heel eind van de kust verwijderd is. De connectie van Brugge met de zee wordt in de binnenstad niet ervaren. Maar ook Zeebrugge of de haven worden vaak niet als een stadsdeel van Brugge aanzien. De haven lijkt als een soort 'niemandsland vol bedrijvigheid' in de weg te staan van de verbinding tussen Brugge en de zee. Het ruimtelijk beleid van de Stad moet daarom naar de toekomst toe nog meer inzetten op het versterken van de band tussen stad en kust.

g. Klimaatverandering aan de Belgische kust

Een bijkomende uitdaging, zij het op een heel ander niveau, is de klimaatsverandering. Naar de toekomst toe wordt de Belgische kust, net zoals alle kustgebieden ter wereld, bedreigd door de stijgende zeespiegel. De klimaatsverandering zet de omgevingskwaliteit, maar ook de veiligheid van de woonwijken in Zeebrugge onder druk. Dit noopt tot structurele maatregelen en het functioneel herdenken van watersystemen, stedelijke configuraties en groenruimtes. De revitalisering is een kans om Zeebrugge verder te vormen tot een veerkrachtige verblijfplaats met het oog op de toekomst.


Strandwijk
Stationswijk



De vier wijken van Zeebrugge

2. Beleidscontext

2.1 Zeebrugge in relatie tot de stad Brugge

Er is een duidelijke relatie tussen Brugge en de haven. Dit kwam bijvoorbeeld nog eens tot uiting bij de aanpassing van de statuten van het havenbedrijf MBZ in maart 2013. Toen werd ook de naam aangepast: 'Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen' werd 'Maatschappij van de Brugse Zeehaven'. Meteen werd duidelijker aangeknoopt met de geschiedenis van de haven. De Burgemeester werd ook voorzitter van de haven, waar het stadsbestuur trouwens voor 98% eigenaar van is. Het stadsbestuur en het havenbestuur zijn bijgevolg eigenlijk niet meer van elkaar te scheiden en dit impliceert dan ook dat het stadsbestuur medeverantwoordelijk is voor het garanderen van een consequent beleid en een duurzaam bestuur van de haven.

Op 21 mei 2015 ging het congres 'Brugge, havenstad in Europa' door. Daar brachten de Stad en MBZ samen vier prioritaire strategieën naar voor die de haven in staat moet stellen om verder door te groeien als internationale speler.

'Port-City' is binnen de context van deze studie de voornaamste beleidsdoelstelling. Kort samengevat uit zich dit in een partnerschap tussen de haven en de stad, waarin de haven zich toekomstgericht meer wil positioneren als stadshaven, actief deel uitmakend van het stedelijk weefsel, in een woon-werkensemble. Haar positie als wereldhaven biedt een sterk economische basis voor de ontwikkeling van de stedelijke omgeving.

'Port-Flows' zet in op de band met het achterland. Doelstelling is om Zeebrugge te versterken als knooppunt voor specifieke ladingstromen ("vroeger kwam de lading naar het schip, nu komt het schip naar de lading"). Het betreft niet alleen de verbinding met het centrum van Brugge door middel van het lopende project 'Stadsvaart', de binnenvaartverbinding met Gent, maar ook de band met het hele West-Vlaamse achterland. Scheepvaart en havenactiviteit in steden zoals bijvoorbeeld Kortrijk zijn eerder op de haven van Antwerpen gericht. Hier ligt dus nog heel wat groeipotentieel voor Zeebrugge en de hele regio.

'Port-Area' focust op het efficiënter gebruik van de haven, die niet steeds hoeft uit te breiden om verder te ontwikkelen. Optimalisering van de (schaarse) haventerreinen, in functie van het aantrekken van bestaande en nieuwe investeerders in 'hoogwaardige niches', gekoppeld aan reconversie van nu slecht of onvoldoende gebruikte terreinen moet een continue betrachting zijn. De haven heeft nood aan een gedegen organisatiestructuur, die het economisch potentieel van de directe omgeving aanboort.

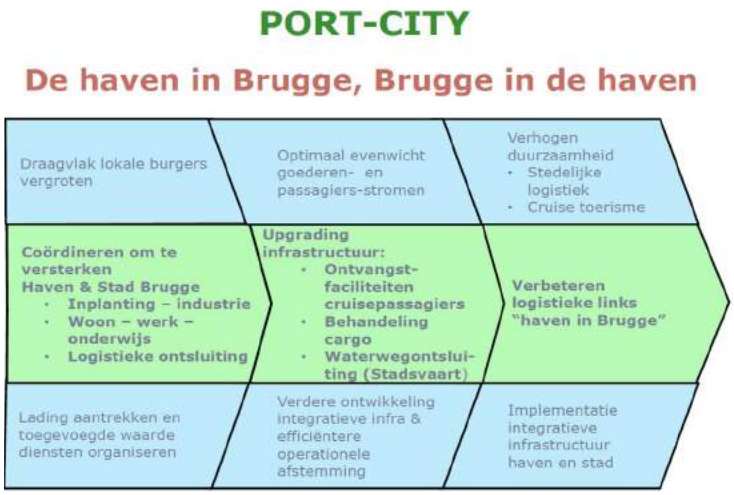
'Port-Cooperations' zet in op strategische havensamenwerking. Mogelijke samenwerkingen, zoals met de haven van Antwerpen, worden vooropgesteld. Het doel is om de beschikbare capaciteit van beide zeehavens als een geheel te beschouwen om zo tot een optimaal gebruik te komen. Zodoende dat Zeebrugge niet enkel op zichzelf goede cijfers draait, maar een logistieke poort kan betekenen voor heel Vlaanderen. Deze beleidsdoelstellingen vinden een neerslag

in het 'Strategisch Plan voor de Haven Brugge-Zeebrugge' en worden ruimtelijk vertaald in het 'RUP Zeehavengebied Zeebrugge'.

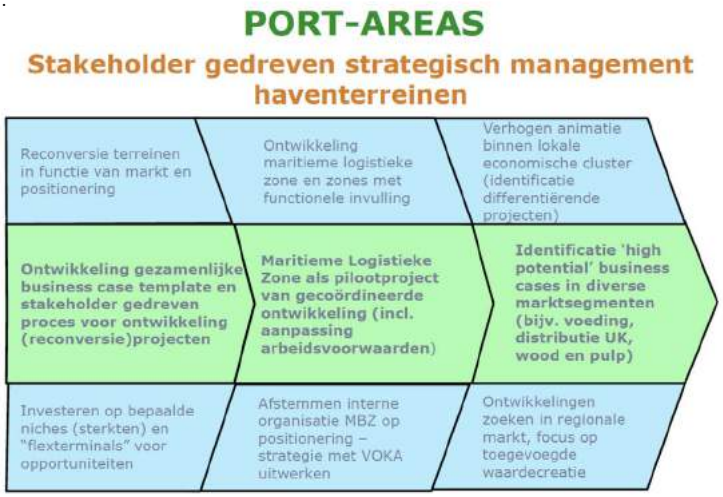
Naast deze toekomststrategieën moet de revitalisering van Zeebrugge als een geheel, met haar haven en woonwijken, ook gekaderd worden binnen het ruimere 'Beleidsplan Ruimte Brugge'. Dit past in het lopende proces van de herziening van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Hoewel het nieuwe Beleidsplan Ruimte Brugge nog niet goedgekeurd is zijn de belangen van het BRB en voorliggende studie wel gelijklopend. Op de vraag 'Welke stad wil Brugge in de toekomst, in 2050, zijn?' wordt Zeebrugge binnen dat planningsproces naar voor geschoven als volwaardig stadsdeel van 'Brugge, Stad tot aan de zee', met haar eigen typische kenmerken, fysische structuur en identiteit, met een focus op, voor de stad, relevante thema's. Net zoals in deze revitaliseringsstudie wil het Beleidsplan Ruimte Brugge de band tussen Brugge en zijn haven en tussen de vier wijken onderling opnieuw versterken. Dat betekent dat er gezocht moet worden naar nieuwe kansen om deze woonwijken levensvatbaar te houden, zowel op het vlak van demografie, ecologie, economie als recreatie/toerisme. Deze zoektocht is binnen het kader van deze studie gebeurd aan de hand van vier verschillende invalshoeken, 'Systemen' genoemd. Deze toekomsten worden geformuleerd aan de hand van bestaande doch onderbenutte kwaliteiten van Zeebrugge: het strand, de haven, de infrastructuur en het polderlandschap. Door deze kwaliteiten op te drijven wordt niet alleen de toekomst van de woonwijken van Zeebrugge kansrijker, maar kan ook de zeehaven haar unieke positie behouden en mogelijks ook versterken.

De band met het centrum van Brugge, het oorspronkelijke doel van een Brugse haven aan de kust, staat opnieuw in de belangstelling. Binnen de beleidsvisie zijn er heel wat spelers die de stad verder noordwaarts doen groeien en zo het geheel versterken. De op til staande projecten gaan over grote publiekstrekkers, zoals een nieuw voetbalstadion op de site Blankenbergse Steenweg, of infrastructurele werken die de bereikbaarheid verhogen. De opening van de A11 maakt Brugge op een nieuwe manier benaderbaar en biedt mogelijkheden voor nieuwe intelligente mobiliteitsnetwerken ten voordele van haven en dorp. Een betere verbinding tussen Zeebrugge en Brugge staat ook reeds jaren onder de aandacht via het Neptunusplan van De Lijn, dat voorziet in de aanleg van een snelle openbaar vervoersverbinding tussen Zeebrugge en Brugge.

1.



2.



1. Doelstellingen Port-City uit de Strategische oefening Brugse Zeehaven Beleidsdoelstellingen 2015-2020
2. Doelstellingen Port-Areas uit de Strategische oefening Brugse Zeehaven Beleidsdoelstellingen 2015-2020

2.2 Dynamieken op schaal van de vier wijken

De herwaardering van de vier wijken is zeer belangrijk voor de levensvatbaarheid van Zeebrugge als woonplaats enerzijds en recreatieve badplaats anderzijds. Er lopen heel wat projecten in de wijken zelf, maar een overtuigende verbinding ontbreekt op heden. Om ontwikkeling in de wijken te stimuleren werd in samenwerking met het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) in 2008 de visie 'Leefbare haven Zeebrugge' opgesteld. Dit mondde uit in een aantal waardevolle, punctuele interventies zoals het uitkijkpunt aan de Zweedse kaai of het Sint-Donaaspark in Zeebrugge-Dorp. Ook het "Masterplan Fiets voor haven Zeebrugge en omgeving" maakt deel uit van de visie. Het uitbreiden van kleine punctuele ingrepen wordt verder mede gestimuleerd door programma's als de gemeentelijke beleidsnota detailhandel of het speelruimtebeleidsplan.

In de Strandwijk werd de eerste aanzet gegeven voor het ontwikkelen van een kwalitatief en attractief strand, met de renovatie van het Badengebouw en de nieuwe surfclub. Reeds enkele jaren is het sportstrand een publiekstrekker tijdens de zomer. En ook het evenementenplatform zorgt ervoor dat het brede strand jaarlijks als troef kan uitgespeeld worden (optredens, festivals zoals We Can Dance,...). De Oudemaarspolder, het gerealiseerd hoogspanningsstation Stevin en de ex-militaire zone 'Knaepen' vormen het kader, voor de verbinding tussen de Strandwijk en de Stationswijk. In Zeebrugge-Dorp werd naast het park onder meer het Admiraal Keyesplein en Marktplein geherwaardeerd.

Rondom de voormalige Vissershaven zijn er momenteel opvallende dynamieken. Na de reconversie van de Rederskaai en de omgeving van het Visserskruis, medegefinancierd met Europese middelen, werkt de Stad Brugge nu aan een RUP voor de Vissershaven ter vervanging van het oude BPA Vissershaven. Het onderzoek stelt de typologische mix en potenties van een gemengd programma op de site van de oude vismijn als hoofddoel, in combinatie met de nieuwe yachtclubs en de bouw van de cruiseterminal. Naast het huidige gebruik dient er ook bijkomend ruimte gemaakt te worden voor het versterken van de woon- en handelsfunctie. Op die manier kan een kwalitatieve stedelijke omgeving ontwikkeld worden, onder meer als antwoord op de 'tweedeverblijversproblematiek' en de aantrekking van meer dagtoeristen.

2.3 Gekenmerkt door grote infrastructuurwerken

Zoals eerder in dit document beschreven is het plangebied onderhevig aan potentieel heel wat grote infrastructuurwerken. Voor Zeebrugge komen twee Vlaamse projecten nadrukkelijk op de voorgrond

a. Een nieuwe zeesluis

De bouw van een nieuwe zeesluis moet zorgen voor een verbeterde nautische toegang tot de achterhaven (de opvolger van het oorspronkelijke SHIP zie verder). Deze sluis zal aangepast zijn aan de moderne noden zodat de haven verder kan geoptimaliseerd worden. De locatie van deze sluis zal echter een grote impact hebben op de fysieke en mentale verbinding van de wijken, de leefbaarheid van de wijken, de haalbaarheid van openbaar vervoernetwerken zoals de kusttramverbinding met Blankenberge en Heist, et cetera. De keuze zal ook doorslaggevend zijn in de fasering van het Masterplan Kustveiligheid van Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, dat Vlaanderen moet beschermen tegen de gevolgen van een duizendjarige storm.

b. Nx

Een ander cruciaal project dat onlosmakelijk is verbonden met het zeesluisverhaal is de aanleg van de Nx. Deze nieuwe weg tussen de Isabellalaan en de Baron de Maerelaan, laat een ontdubbeling van de verkeerstromen op de Kustlaan toe. Deze laatste kan dan lager gecategoriseerd worden als verbindingsweg voor lokaal verkeer en publiek raamwerk tussen de wijken van Zeebrugge. Vrachtverkeer passeren in dit geval via de Nx, die deel uitmaakt van een vernieuwde interne havenringweg, die de bereikbaarheid van het havengebied drastisch zal verhogen. De Nx heeft aldus een dubbel voordeel, namelijk het vergroten van de efficiëntie van de haventrafiek en het weghalen van de infrastructurele barrière die de Kustlaan vandaag is.

Beide projecten worden onder het hoofdstuk ‘Randvoorwaarden’ in extenso besproken.

2.4 Overzichtskaart lopende projecten

De verschillende lopende (plan)processen en projecten anno 2017 worden hierna overzichtelijk in kaart gebracht. Dit overzicht in combinatie met gerichte toekomstprojecten vormt de basis van de revitaliseringsstudie. Naast een bundeling van de projecten over alle beleidsniveaus heen en enkele specifieke verwachtingen uit het traject 'Toekomst van Brugge', zijn er ook heel wat nieuwe opportuniteiten te detecteren. Op deze plekken zijn, al dan niet op korte termijn, nieuwe projecten mogelijk. Ingrepen die bijdragen aan een algemene toekomstvisie, het narratief. Enkele lopende studies zoals de zeesluisalternatieven, de Nx, de overstromingsmaatregelen zullen doorslaggevend zijn voor de te nemen beslissingen. Ze gelden als het ware als randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Zeebrugge. Andere plannen, zoals o.m. het 'Masterplan Fiets Brugge', de heraanleg van de Kustlaan, ... zullen op hun beurt beeldbepalend zijn voor de kustgemeente Zeebrugge. Het is dus van algemeen belang dat ook voor de voorgestelde opportuniteiten gedegen toekomstprojecten, op projectniveau, worden opgezet.

De overzichtskaart bestaat uit de volgende types projecten:

a. Lopende studieprocessen en projecten

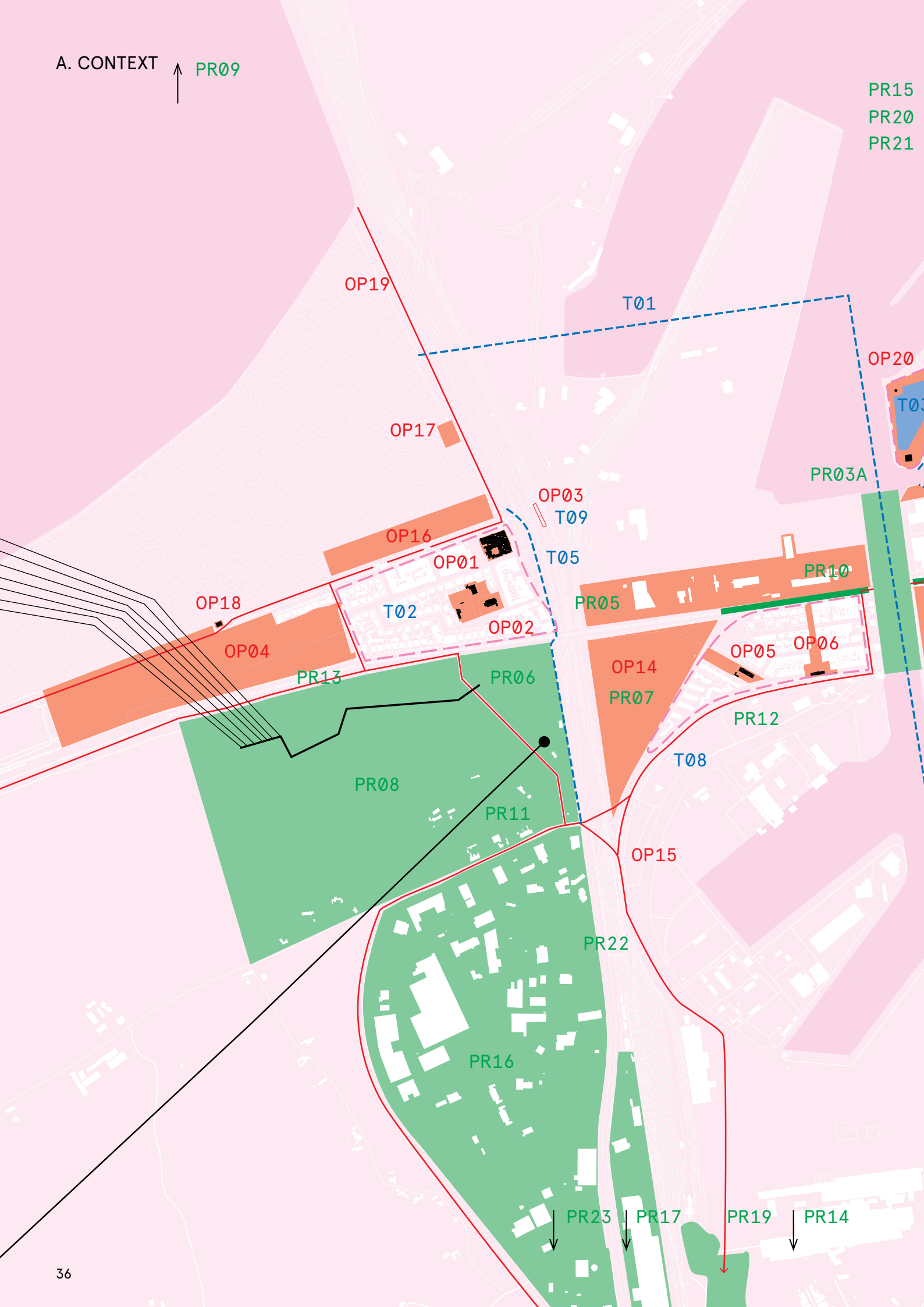
PR01 Cruiseterminal
PR02 Reconversieproject oude vismijnsite
PR03A Nieuwe Zeesluis alternatief Visart
PR03B Nieuwe Zeesluis alternatief Carcoke
PR03C Nieuwe Zeesluis alternatief Vandamme
PR03D Nieuwe Zeesluis alternatief Verbindingsdok
PR04 Streefbeeld en heraanleg N31, N34 en A. Ronsestraat
PR05 Snelle openbaarvervoersverbinding Brugge-Zeebrugge
PR06 Stevin (Elia)
PR07 Site Knaepen
PR08 Beeldkwaliteitsplan Oudemaarspolder
PR09 Vlaamse baaien
PR10 Project MDK (kustverdediging)
PR11 Studie uitbreiding Transportzone
PR12 Nx
PR13 Neptunus plan De Lijn
PR14 Aanleg A11 (+ landschapsstudie Bas Smets)
PR15 Leefbare Haven Zeebrugge + Zeebrugge OPEN
PR16Transportzone
PR17 Uitbreiding 2XL
PR18 Veldgebied Brugge (VLM)
PR19 Landinrichtingsproject Zwankendamme (VLM)
PR20 Natuurcompensaties Zeebrugge (VLM)
PR21 Ruimte voor broedende meeuwen (provincie)
PR22 Masterplan Fiets Brugge
PR23 Hollands Complex.
PR24 Braakliggende terreinen tussen de Wandelaarstraat en de Tijdokstraat

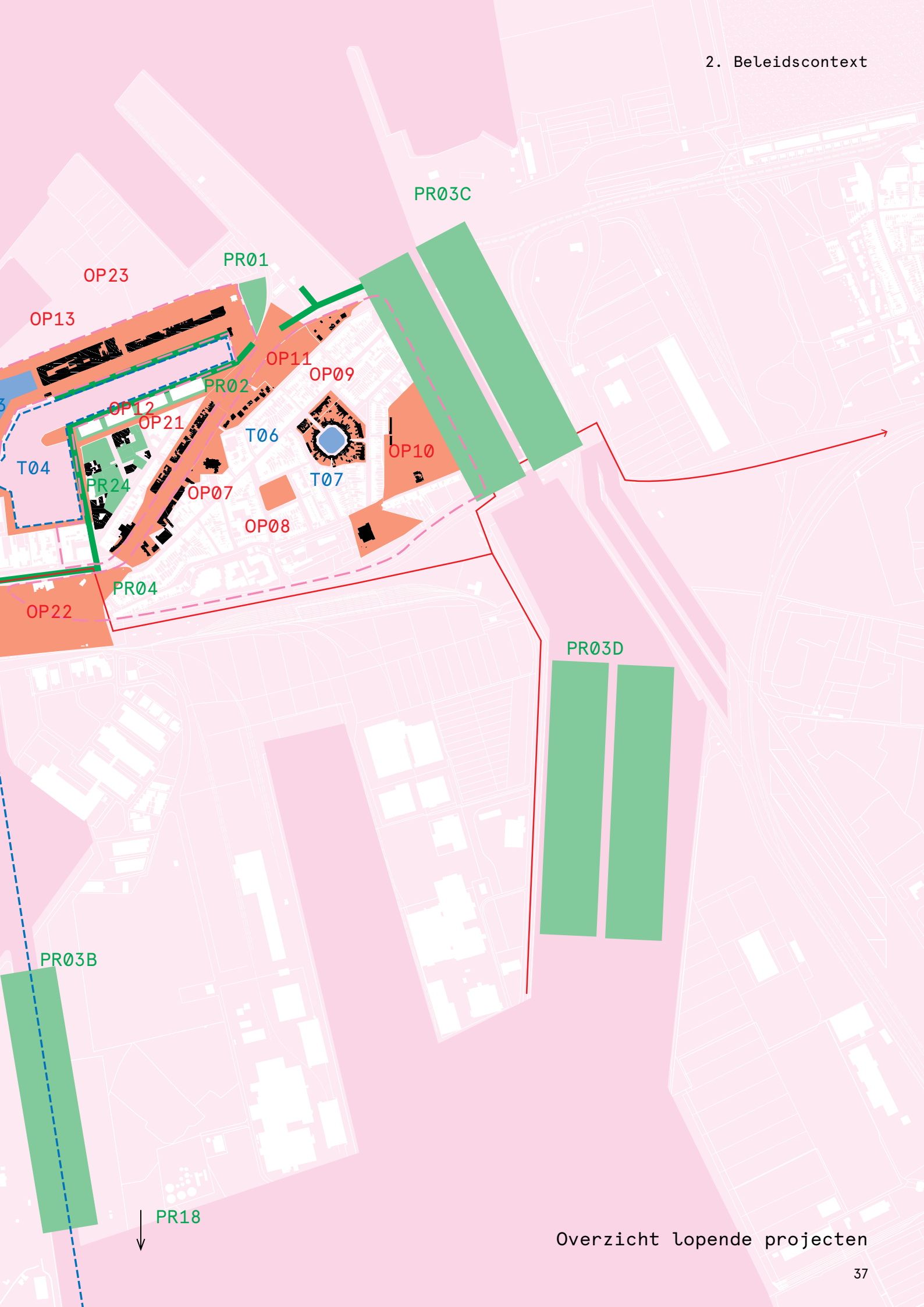
b. ‘De toekomst van Brugge’

T01 Watertaxi Brugge-Zeebrugge strand
T02 Stimulatie vrijetijdsaanbod in zone 8380
T03 Bos aan de Paardenmarktstraat Zeebrugge
T04 Een mooie, groene jachthaven
T05 Fietsverbinding Brugge-Zeebrugge strand
T06 Volkstuintjes in de Heiststraat
T07 Meer groen op het Admiraal Keyesplein
T08 Een plek voor de jeugd in de havenzone
T09 Toerisme strandwijk Zeebrugge

c. Opportuniteiten

OP01 Residentie Palace
OP02 Recreatiegebied rond Stella Mariskerk
OP03 Station Zeebrugge strand
OP04 Waardevol duinlandschap
OP05 Aanwezige volkstuintjes
OP06 Station met buurtcentrum ‘d’oude Stoasie’
OP07 Kustlaan waar verschillende functies geënt worden
OP08 Marktplein.
OP09 Admiraal Keyesplein met omliggende bebouwing
OP10 Recreatiegebied met voetbalvelden en sporthal
OP11 Sint-Donaaspark
OP12 Oude Vismijn
OP13 Rederskaai - Omookaai Jachthaven - Werfkaai - Tijdokstraat - Vismijnstraat
OP14 Ex-militair domein Site Knaepen
OP15 Zacht netwerk
OP16 Strandplein
OP17 Evenementenplatform (strand)
OP18 Surfclub
OP19 Saint-George’s Day-wandeling
OP20 Plein aan Visserskruis (Paardenmarktstraat)
OP21 Oud spoor Zeebrugge Visserswijk
OP22 Plein Hullstraat - Isabellalaan
OP23 Marinebasis Zeebrugge


A. CONTEXT
PR09
PR15
PR20
PR21
OP19
T01
OP20
OP17
PR03A
OP03
T09
OP16
T05
OP01
PR10
OP18
T02
PR05
OP02
OP04
OP05
OP06
PR13
PR06
OP14
PR07
PR12
T08
PR08
PR11
OP15
PR22
PR16
PR23
PR17
PR19
PR14



Overzicht lopende projecten

Wat zijn de doelstellingen van deze studie en volgens welke onderzoekslagen werden ze gerealiseerd? Welke actoren werden betrokken en op welke manier?

Binnen het kader van deze opdracht wordt een evenwicht gezocht tussen strategische planning en operationalisering. Naast een langetermijnvisie die als afwegingskader kan dienen voor lopende en toekomstige projecten wil deze studie de kiemen zaaien die hopelijk een snelle operationalisering mogelijk maken. De lange termijn komt immers maar tot stand door ook op korte termijn actie te ondernemen. Dit eindrapport is dan ook een vervlochten geheel van analyse, ontwerpend onderzoek, bepalen van doelstellingen op lange termijn en de oproep tot het activeren van opportuniteiten waarmee - bij wijze van spreken - vandaag reeds van start gegaan kan worden. Dit in constante dialoog met een brede groep van betrokken actoren van zowel verschillende overheidsinstellingen als een beperkte delegatie bewoners van de woonwijken zelf.

B. DOEL EN METHODIEK

1. Doel

1.1 Doelstellingen

Bij aanvang van de opdracht werden 3 doelstellingen vooropgesteld die elk hun eigen spoor naar het eindproduct van deze opdracht hebben.

1. De identificatie van de te activeren potenties om langetermijndoelstellingen op korte termijn aan te pakken **= INVENTARISATIE**
De concrete potenties en (bestaande) projectopportuniteiten in en rond de vier wijken van Zeebrugge werden geïnventariseerd zodat ze later in het traject konden ingezet worden als 'hefbomen' voor het activeren van mogelijke toekomstverhalen voor Zeebrugge. Deze kunnen verankerd worden aan lopende trajecten zoals Kustverdediging, de Vismijnsite, mobiliteitsprojecten, Stevin, de cruiseterminal, beeldkwaliteitsplan Oudemaarspolder,...

2. Het vastleggen van een geïntegreerd denkkader en narratief voor de lange termijn **= VERKENNINGEN**
In Zeebrugge staat de toeristische en stedelijke ontwikkeling soms onder druk van de havenontwikkeling. Met andere woorden, bepaalde denkkaders zijn op dit moment (te) dominant ten opzichte van andere. Nochtans zijn er verschillende lezingen mogelijk van Zeebrugge. Deze lezingen vertrekken telkens vanuit een 'kwaliteit' die vandaag reeds aanwezig is, maar die op een langere termijn verder geactiveerd of versterkt kan worden. Dit levert sterke toekomstverhalen op die een kader bieden voor verschillende toekomstige ontwikkelingen.

3. De creatie van een 'coalition of the willing' waarin lokale en bovenlokale actoren elkaar kunnen vinden **= COALITIES**
De wisselwerking tussen de identificatie en confrontatie van de verschillende toekomsten enerzijds en de uitwerking van interventies anderzijds gebeurt via continue 'coalities'. De uitvoering van strategische projecten binnen het masterplan zal immers via vernieuwende coalities tot stand moeten komen, waarbij bovenlokale actoren (AWV, Westtoer, Provincie, ...), Stad Brugge én lokale actoren (verenigingen, burgers, ontwikkelaars, ...) samen moeten werken.

2. Methodiek

2.1 Gehanteerde aanpak

Binnen de methodiek en de daarin gevolgde onderzoekslagen werd specifiek aandacht besteed aan de verschillende aanwezige kwaliteiten (niet zichtbaar/ geïsoleerd) en de verschillende schaalniveaus. Zo is er op het vlak van coalities gewerkt met enerzijds de hoofdingang en top-down analyses en anderzijds het niveau van de burger, de zogenaamde 'zij-ingang'.

Er werd gebruik gemaakt van verschillende workshops om stelselmatig de analyse en de mogelijke toekomstbeelden uit te werken en te verfijnen en af te toetsen. Onder punt 2.3 wordt een overzicht gegeven van de deelnemers aan de workshops en de doelstellingen van deze workshops.

2.2 Onderzoekslagen

Deze studie is opgebouwd uit een aantal onderzoekslagen. Ze vormen de structuur voor de lezing van Zeebrugge en de stapsgewijze opbouw van brede toekomstverkenningen tot een concreet actieplan:

1. Systemen (Hoofdstuk C) : vier verschillende invalshoeken om het aanwezig potentieel en analyse vorm te geven.
2. Hefbomen (Hoofdstuk D): drie verschillende hefbomen (kwalitatieve wijken, publiek raamwerk, antropologische dimensie), drie verschillende schaalniveaus met elk hun eigen waarde binnen revitalisering, uitwerken van de kwaliteiten gevonden in de systemen met als doel deze te bewaren en versterken. De hefbomen zijn gebiedsdekkend, houden alle opties open
3. Toekomstverhaal (Hoofdstuk E): specifieke keuze voor opnieuw een systeem op drie schaalniveaus (cruciale plekken, het verbindend publiek raamwerk er tussen en activering op niveau van de burger.)
4. Randvoorwaarden (Hoofdstuk F): Zeesluis en de Nx met de havenringweg zijn bepalende voorwaarden voor de inplanting en haalbaarheid van de revitaliseringsstudie.
5. Actieplan (Hoofdstuk G): concreet overzicht van mogelijke acties.

2.3 Workshops

a. Deelnemers

Heel wat gevestigde actoren en betrokken (overheids)instanites werden uitgenodigd voor de verschillende workshops. In de loop van het onderzoeksproces werd de samenstelling van de workshops uitgebreid. In de tweede en derde workshop tijdens fase 2 werden ook de inzichten van Simply Community, de antropologische ingang, gedeeld. Dit leidde tot andere inzichten en soms tot verfijning van de onderzoeksresultaten.

b. Workshop 1

Tijdens de eerste workshop (12 december 2016) werden de schetsen en concepten voor de vier systemen – 'Zeebrugge als Stad', 'Zeebrugge als Werkplek/Haven', 'Zeebrugge als Kustplaats', 'Zeebrugge als Polder' – als onderlegger en provocatie gebruikt om de tafels en gesprekken te structureren. Die gesprekken legden nieuwe kansen en mogelijkheden bloot per systeem, maar keken onvermijdelijk ook naar de relatie met de andere aspecten. Zo werd bijvoorbeeld vanuit 'Zeebrugge als Werkplek/Haven ook over 'Zeebrugge als Stad' en 'Zeebrugge als Kustplaats' gedacht, en omgekeerd. Zoals toegelicht bij aanvang van de eerste workshop dienen deze werksessies om in een aantal stappen toe te werken naar de samenkomst van de vier systemen in één visie of stadsproject.

b. Workshop 2

De tweede workshop (17 januari 2017) ging dieper in op vier transversale thema's die tijdens de eerste workshop aan ongeveer elke tafel in meer of mindere mate aan bod kwamen. Dat zijn vier kwesties die niet in één systeem, maar in de verkenning van alle systemen voor Zeebrugge belangrijk zijn. Om verder te kunnen bouwen aan de systemen en hoe ze in een revitaliseringsstrategie kunnen samenkomen (wat centraal stond in de derde workshop op 15 februari) werd meer kennis en inzicht verworven, en mogelijke scenario's verkent, voor de volgende vier thema's:
1. Leefbare, logistieke machine
2. Verbonden in regio, stad en wijk
3. Diverse, aantrekkelijke woon(werk)milieus
4. Zorgzame buurten

c. Workshop 3

In de derde workshop (15 februari 2017) werd er op zoek gegaan naar stabiele interventies die de potenties van alle vier systemen kunnen oogsten. Dit leverde een open gesprek op waarbij twee grote items naar voor werden geschoven:
1. Tram/trambus: hoe kan de huidige hinder van de tram opgelost worden? Is een alternatief openbaar vervoerssysteem als een trambus de oplossing?
2. Kritische massa/woontypologieën: hoe kunnen via een aantrekkelijk woonaanbod meer inwoners aangetrokken worden? Hoe kan hierdoor het onevenwicht tussen eerste en tweede verblijvers rechtgetrokken worden? En welke rol kunnen de haven en haar werknemers hier in spelen?

Workshop 12 december 2016

Tafel 1: Zeebrugge als STAD
moderator: Nik Naudts (AWB), Koen Van Den Troost (Tractebel)
Koen Timmerman (Stad Brugge)
Steven Becaus (Seafront)
Bert Van Severen (Ruimte Vlaanderen)
Bart Lambrecht (OCMW-Brugge)
Rik Goetinck (MBZ)
William Van Severen (Lokale politie ZB)
Politie Brugge sectie Noord
Scheepvaart politie Zeebrugge
Steve Timmermans (MDK)
Rik Houthaeve (Sweco)
Ans Vanhevel (Stad Brugge)

Tafel 2: Zeebrugge als Werkplek/ Haven
moderator: Joachim Declerck (AWB), Dieter Van Hemelrijck (Tractebel)
Stefaan Barbery (Provincie W-Vl.)
Dieter Coussée (voka)
Frederik Buffel (MOW / Nieuwe Zeesluis)
Pieter Balcaen (ECS)
Joachim Coens (MBZ)
Steve Demulder (Stad Brugge)
Lut Laleman (Stad Brugge)

Tafel 3: Zeebrugge als Kustplaats
moderator: Harold Vermeiren (51N4E)
Michel Gilte (Westtoer)
Christoph Coene (Icarus)
Sofie Vanneste (WES)
Liesbet Billiet (Westtoer)
Michel Monbaliu (Feestcomité Zeebrugge)
Dieter Dewulf (Stad Brugge)

Tafel 4: Zeebrugge als Polder
moderator: Sis Pillen (AWB)
Siska Van de Steen (VLM)
Hannelore Maelfait (Provincie W-Vl.)
Tom Vermeersch (Provincie W-Vl.)
Mathias Vanden Bulcke (VMM)
Maarten Vansteenhuyse (Stad Brugge)

Workshop 17 januari 2017

Tafel 1: Leefbare, logistieke machine
moderator: Bart Van Gassen (Tractebel), Koen Van Den Troost (Tractebel)
Rik Goetinck (MBZ)
Lieven Van Eenoo (MOW)
Pieter Lenaers (MOW / Nieuwe Zeesluis)
Goele Vansevenant (MOW)
Ilse Vansevenant (Groendienst Brugge)
Dieter Coussée (voka)
Lut Laleman (Stad Brugge)

Tafel 2: Verbonden in regio, stad en wijk
moderator: Harold Vermeiren (51N4E), Dieter Van Hemelrijck (Tractebel)
Hannelore Deblaere (MOW)
Michel Gilté (Westtoer)
Els Demeestere (Provincie W-Vl.)
Luc Maene (Bioloog, Stad Brugge)
Ann Bal (Ibis Styles)
Dieter Dewulf (Stad Brugge)
Maarten Vansteenhuyse (Stad Brugge)

Tafel 3: Diverse, aantrekkelijke woon(werk)milieus
moderator: Nik Naudts (AWB)
Steven Becaus (Seafront)
Koen Timmerman (Stad Brugge)
Tineke Dewint (Stad Brugge)
Julie Dalle (Ruimte Vlaanderen)
Steve Timmermans (MDK)
Ans Vanhevel (Stad Brugge)

Tafel 4: Zorgzame buurten
moderator: Ruth Soenen (Simply Community), Sis Pillen (AWB)
William Van Severen (Lokale politie ZB)
Politie Brugge sectie Noord
Scheepvaart politie Zeebrugge
Michel Monbaliu (Feestcomité Zeebrugge)
Geert Pollin (Buurtwerk Zeebrugge)
Chloë Dalle (Uitbaatster strandbar)
Robin Geens (Strandbar/havenarbeider)
Bert Van Severen (Ruimte Vlaanderen)
Sofie Rapsaet (Stad Brugge)

Workshop 15 februari 2017
(Plenair behandeld)

- Harold Vermeiren (51N4E)
- Dieter Vanhemelrijck (Tractebel)
- Michel Gilté (Westtoer)
- Dieter Coussée (voka)
- Chloe Dalle
- Steve Timmermans (MDK)
- Lut Laleman (Stad Brugge)

- Joachim Declerck (AWB)
- Joachim Coens (MBZ)
- Pieter Lenaers (Nieuwe Zeesluis)
- Lokaal politie agent Brugge sector Noord
- Michel Monbaliu (Feestcomité)
- Maarten Vansteenhuyze (Stad Brugge)

- Nik Naudts (AWB)
- Koen Van Den Troost (Tractebel)
- Steven Becaus (Seafront)
- Rik Goetinck (MBZ)
- Steve Daele (scheepvaartpolitie)
- Geert Pollin (Buurtwerk)
- Sofie Haspeslagh (Stad Brugge)

- Sis Pillen (AWB)
- Ruth Soenen (Simply Community)
- Koen Timmerman (preventie dienst Brugge)
- Fons Verhelst (APZI)
- Frederik Buffel (Nieuwe Zeesluis)
- Sofie Vanneste (WES)
- Dieter Dewulf (Stad Brugge)

2.4 Schema methodiek

De revitaliseringsstudie is, zoals reeds aangegeven, geen losstaand onderzoek, maar heeft als vertrekbasis de vele lopende studietrajecten en projecten voor en in Zeebrugge. Om een antwoord te bieden op het revitaliseringsvraagstuk werden vier potentiële systemen naar voor geschoven: 'Zeebrugge als Stad', 'Zeebrugge als Haven/ Werkplaats', 'Zeebrugge als Kustplaats' en 'Zeebrugge als Polder' (Hoofdstuk C. Systemen). Via interviews en workshops werd de kennis van zowel bepalende actoren als burgers getoetst. Zo werden de vier systemen stelselmatig verfijnd, opnieuw voorgelegd en uiteindelijk verwerkt tot een synthese, waarbij de vier invalshoeken de basis vormden voor verdere analyse en ontwerp. Om de vastgestelde kwaliteiten en mogelijkheden uit de synthese te bundelen, te bewaren en te versterken, werden drie hefbomen ontwikkeld (Hoofdstuk D. Hefbomen): kwalitatieve wijken, publiek raamwerk, antropologische dimensie, die op de verschillende schaalniveaus van Zeebrugge inwerken en een gebiedsdekkend kader bieden om zo open mogelijk over de toekomst van Zeebrugge na te denken. Het samenleggen van deze drie lagen levert een verfijning op, die het toekomstverhaal (Hoofdstuk E. Toekomstverhaal) vormt. Door de onderlinge connectie via de activering op lokale schaal, leveren ze specifieke plekken met hun onderlinge verbindingen op. Ze bieden een duidelijk raamwerk van voor het realiseren van de revitalisering via het actieplan (Hoofdstuk G. Actieplan). Hiervoor wordt een tijdspad van concrete acties samengevoegd met beleidslijnen om zo tot concrete beleidsacties te komen voor de Stad Brugge en andere betrokken actoren.
Om de stap naar realisatie te zetten, zijn sommige van deze acties, niet alle, afhankelijk van de randvoorwaarden (Hoofdstuk F. Randvoorwaarden) van grote projecten zoals de keuze van de nieuwe zeesluis en de aanleg van de Nx met een havenringweg.

C. SYSTEMEN

COALITIES

Interviews met burgers

Interviews met actoren

Workshop 1 Workshop 2 Workshop 3

VERKENNINGEN

4 systemen

Synthese

INVENTARISATIE

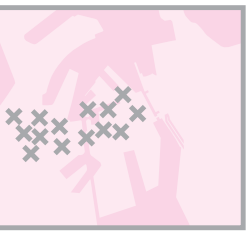
Lopende projecten

D. HEFBOMEN

E. TOEKOMSTVERHAAL

F. RANDVOORWAARDEN

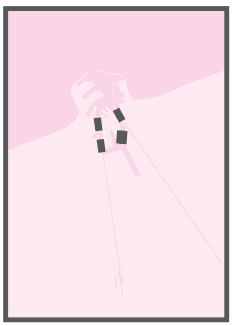
G. ACTIEPLAN



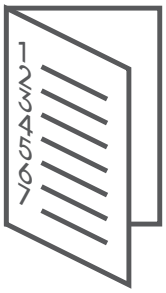
ntropologische dimensie



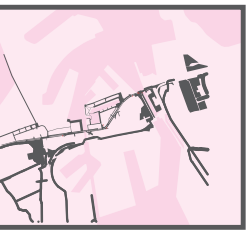
Activering op termijn



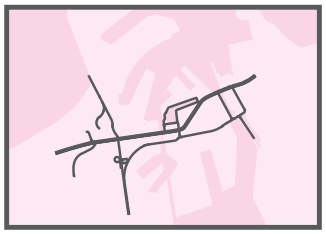
Ranking zeesluisvarianten



Actieplan



bliek raamwerk



Verbindend raamwerk



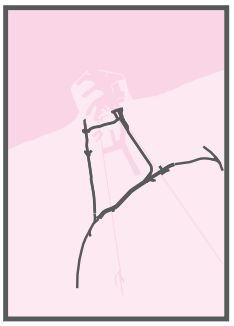
Beleidsacties



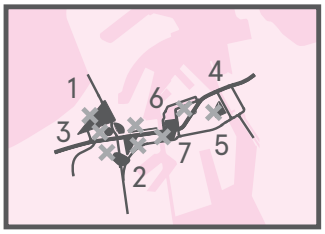
alitatieve wijken



Cruciale plekken



Nx met havenringweg



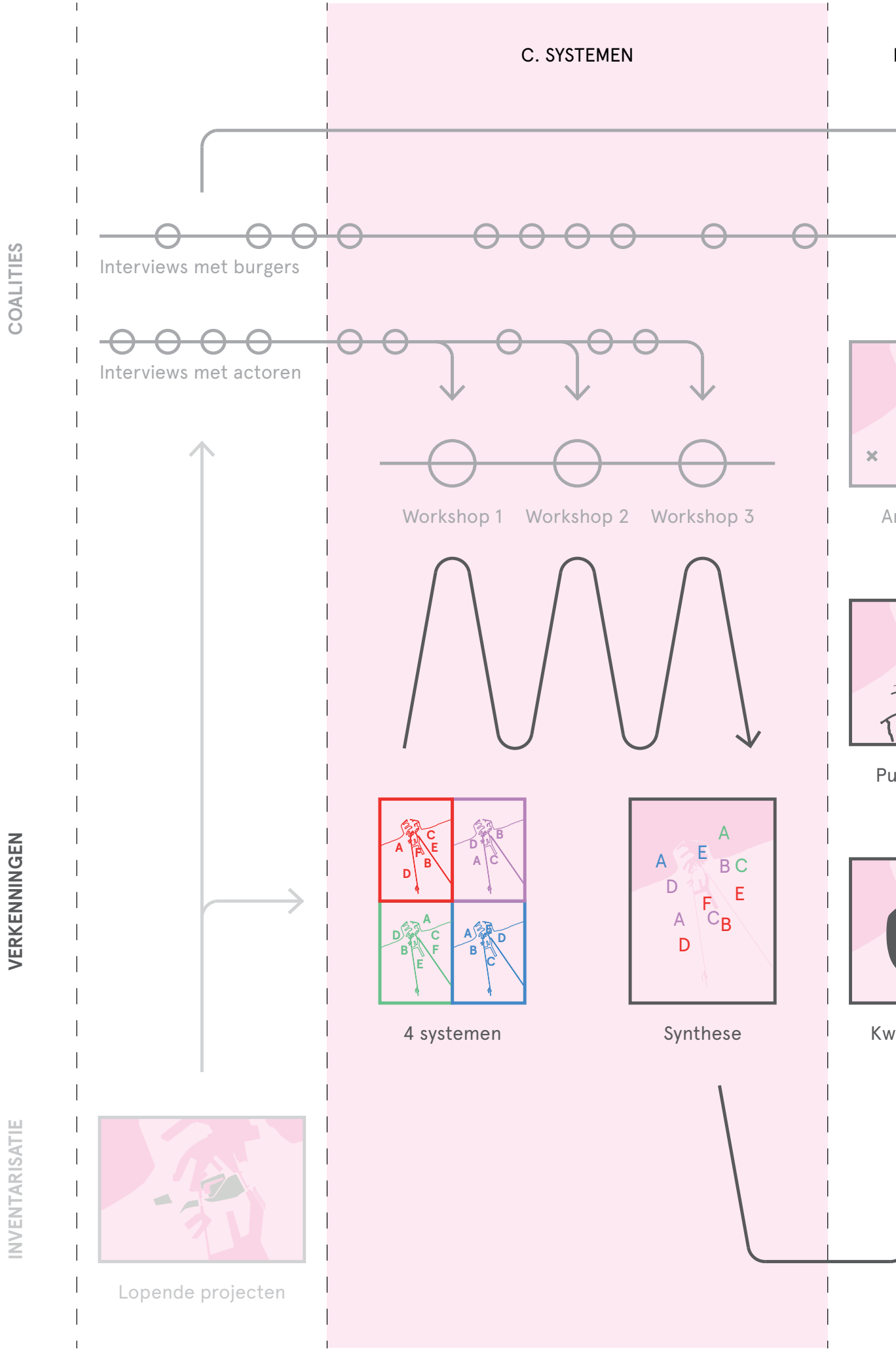
Tijdspad van concrete acties

Vooraleer tot een concreet actieplan te komen werd Zeebrugge, binnen de contouren van deze opdracht, vanuit 4 verschillende invalshoeken bekeken: ‘Zeebrugge als Stad’, ‘Zeebrugge als Werkplek/Haven’, ‘Zeebrugge als Kustplaats’ en ‘Zeebrugge als Polder’. Hoe zijn deze vier afzonderlijke systemen vandaag al aanwezig en hoe zouden ze er in de toekomst kunnen uitzien?

Naast de verschillende lopende projecten en de huidige beleidscontext kunnen we ook heel wat dynamieken, potenties en kwaliteiten ontwaren die vandaag niet of onderbenut worden. Deze mogelijkheden werden gebundeld in vier typerende systemen die nu al aanwezig zijn in Zeebrugge. Deze systemen bieden een welbepaalde invalshoek om de bestaande situatie te doorgronden en bloot te leggen aan de hand van een aantal breder geformuleerde concepten.

De vastgelegde onderverdeling stelt ons in staat om de verschillende kwaliteiten en potenties op gelijkwaardige basis aan te halen, waarna ze worden samengebracht in een duidelijke synthese. De vier systemen leggen zo mogelijke theoretische concepten voor het gehele gebied van Zeebrugge bloot waarbij bepaalde systemen uiteraard wel meer kans maken op bepaalde plekken.

C. SYSTEMEN

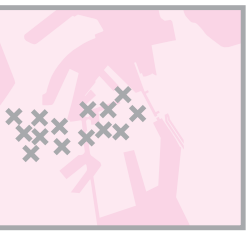

C. SYSTEMEN
COALITIES
Interviews met burgers
Interviews met actoren
Workshop 1
Workshop 2
Workshop 3
VERKENNINGEN
4 systemen
Synthese
INVENTARISATIE
Lopende projecten

D. HEFBOMEN

E. TOEKOMSTVERHAAL

F. RANDVOORWAARDEN

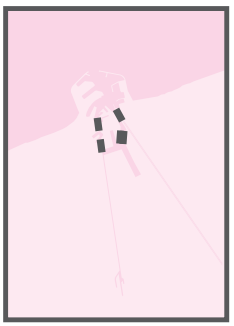
G. ACTIEPLAN



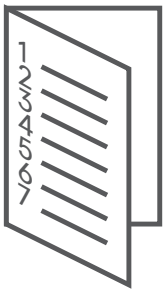
ntropologische dimensie



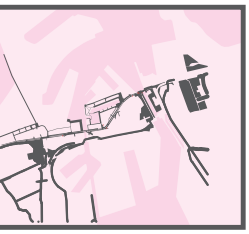
Activering op termijn



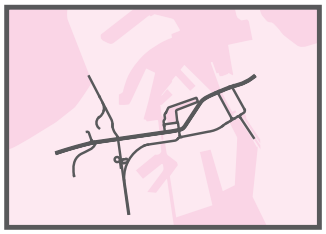
Ranking zeesluisvarianten



Actieplan



bliek raamwerk



Verbindend raamwerk



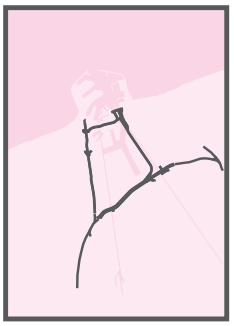
Beleidsacties



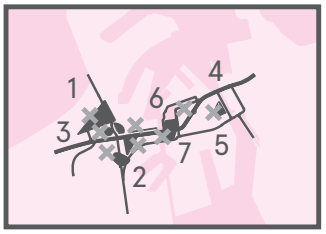
alitatieve wijken



Cruciale plekken



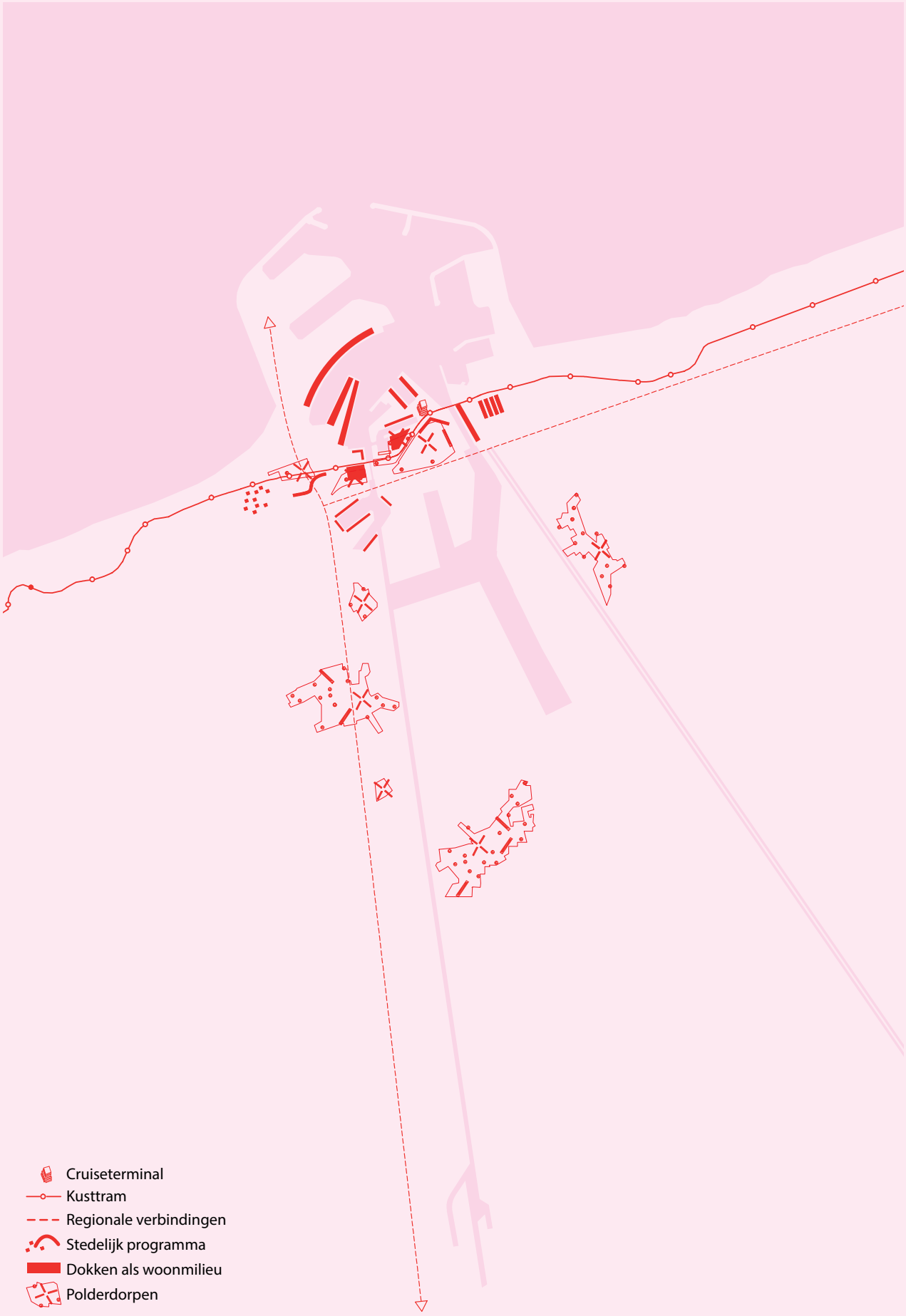
Nx met havenringweg



Tijdspad van concrete acties

1. Zeebrugge als Stad

‘Zeebrugge als Stad’ biedt een uitzonderlijk decor voor het implementeren van allerhande stedelijke programma’s met een eigen identiteit. De bestaande bedrijvigheid kan als stimulans dienen voor het verder genereren van werkgelegenheid. Bovendien is het belangrijk te investeren in een aangename woon-werkomgeving in nabijheid van de haven, zodat Zeebrugge een woonplaats wordt voor al wie er werkt. Zodoende maakt Zeebrugge in de toekomst nog meer deel uit van de stad Brugge, historisch bestaande uit verschillende, verbonden stedelijke kernen. Om dit geheel tot een aangename leefomgeving te maken, met een lagere mobiliteitsbehoefte, een sterke identiteit en hoge levenskwaliteit, is er nood aan een dynamische, multifunctionele werking van elke kern.



Overzicht van theoretische concepten ‘Zeebrugge als Stad’


1



1.1 Kwaliteiten en potenties

a. Bestaand

Het bebouwd weefsel situeert zich hoofdzakelijk rond de N34 en de kustlijn. Zeebrugge-Dorp zit als een enclave ingesloten tussen beide sluizen en de Noordelijke Insteekterminal. De polderdorpen zoals Zwankendamme, Lissewege en Dudzele spreiden zich doorheen het open polderlandschap. Hoewel de bestaande infrastructuur een verbindende functie tussen de kernen en het buitengebied vormt, is de onderlinge relatie met het stedelijk gebied Brugge duidelijk voor verbetering vatbaar. Dit zowel fysiek als programmatorisch.

b. Toekomstig

De vraag binnen dit systeem heeft hoofdzakelijk betrekking tot de rol die Zeebrugge tegenover Brugge kan spelen. Wordt het projectgebied geïnterpreteerd als satellietstad of een Brugse wijk (Brugge aan Zee)? De zoektocht is gericht op een nieuw (stedelijk) programma die de aantrekkelijkheid van Zeebrugge kan vergroten - zowel op lokale als regionale schaal.

1.2 Theoretische concepten

a. Dokken als woonmilieu

De maritieme beeldkwaliteit van het Prins Albertdok en het Tijdok is vandaag erg bepalend voor het karakter van de voormalige Vissershaven en woonomgeving. Ook andere dokken waar in de toekomst havenactiviteiten verdwijnen, kunnen potentieel worden ingezet voor de ontwikkeling van woon- en andere stedelijke functies.

b. Polderdorpen 2.0

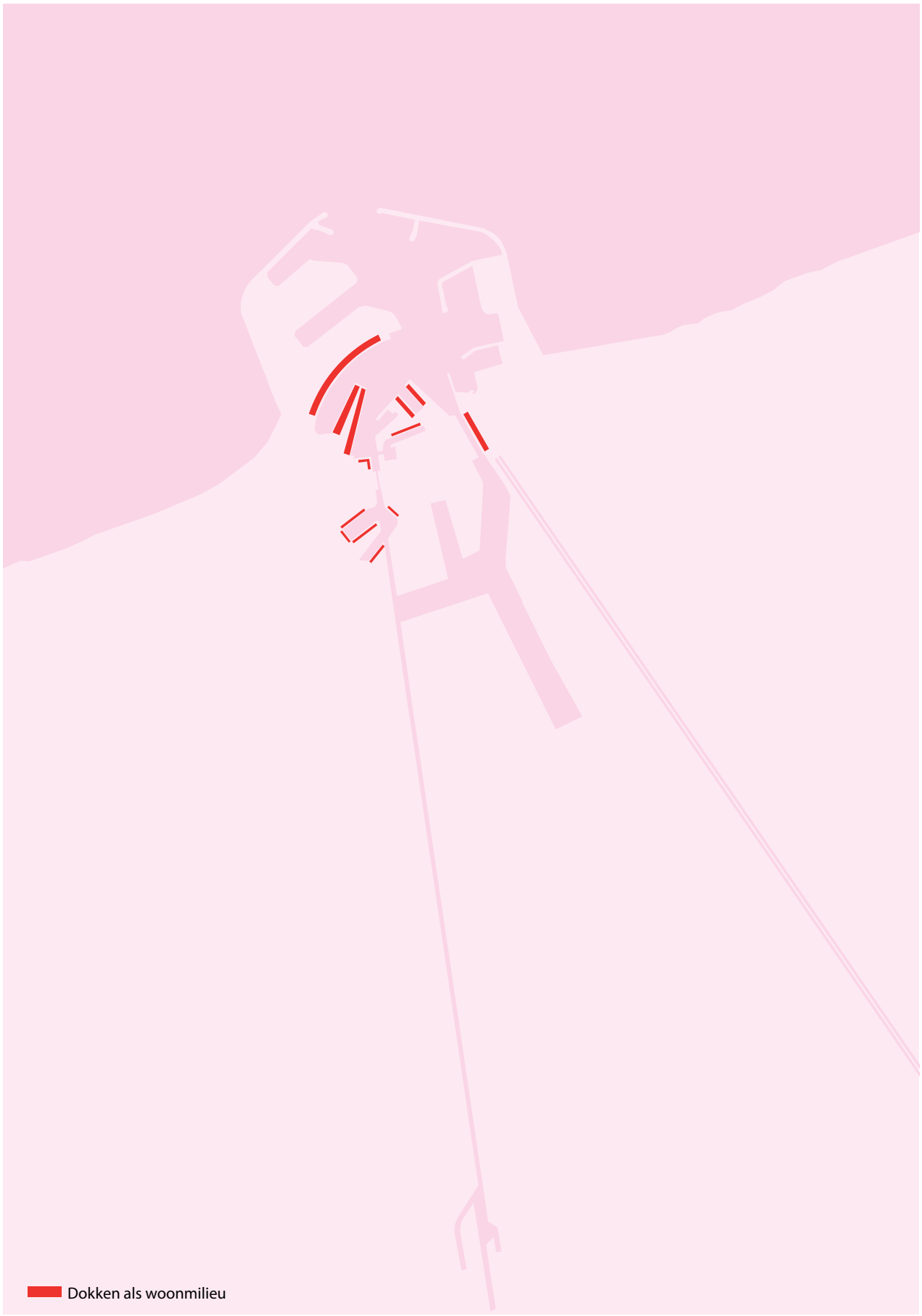
In dit concept wordt bekeken hoe Zeebrugge-Dorp versterkt kan worden in relatie tot, de omliggende polderdorpen, het polderlandschap en andere landschappelijke elementen (vb. de kanalen). Zeebrugge-Dorp ligt op lagergelegen poldergrond, als enige gebied in Zeebrugge en de haven. Deze specifieke kwaliteiten kunnen ingezet worden om Zeebrugge-Dorp, nauw verbonden met de drie andere wijken, in te schakelen in een grootschaliger systeem van polderdorpen (zie concept van Poldertraject).

c. Kusttramontwikkeling

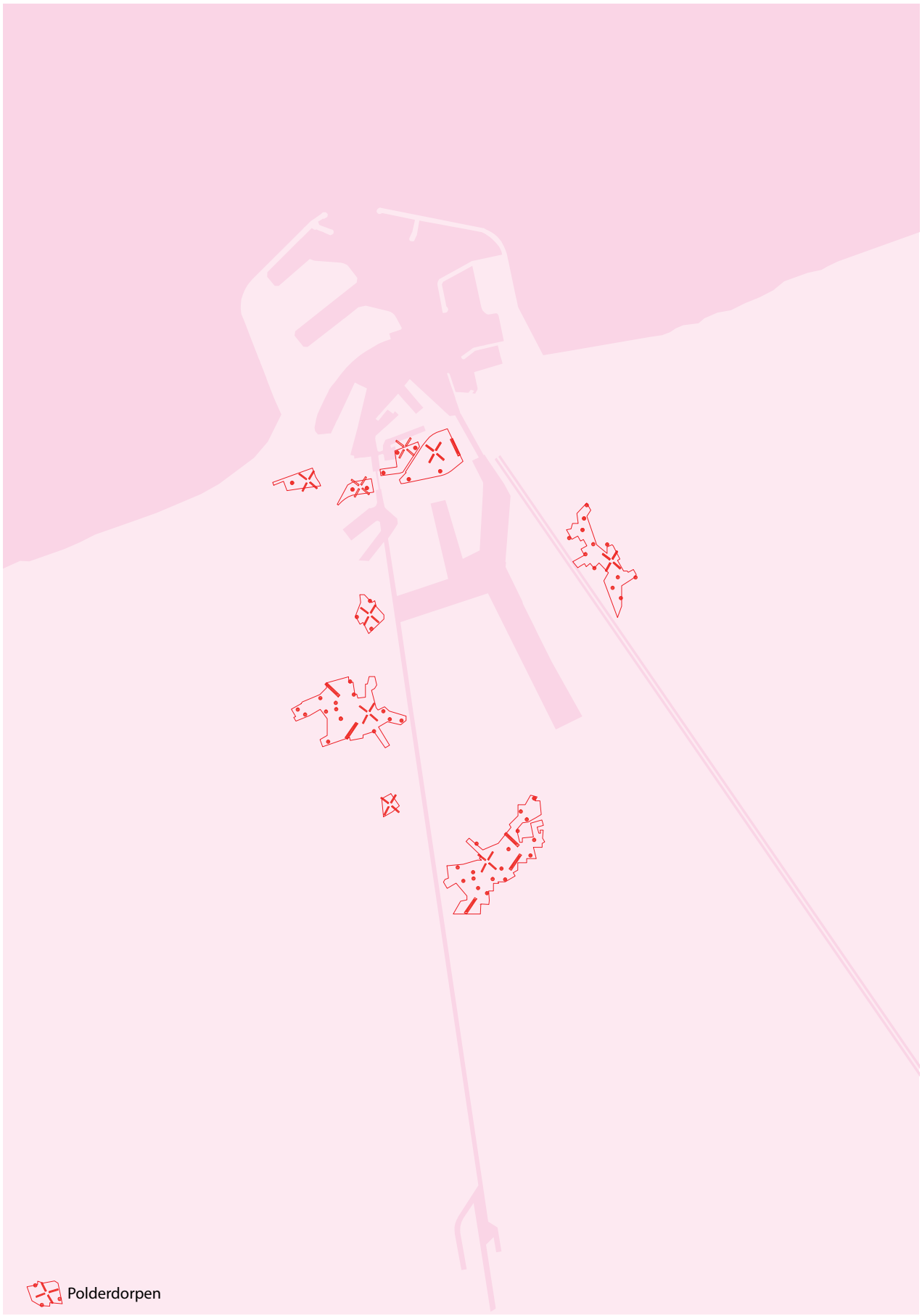
De kusttram wordt -zoals dat in de rest van de Belgische kust het geval is- verder uitgebouwd als drager van stedelijke ontwikkeling. Niet alleen een woonprogramma, maar ook andere voorzieningen worden ontwikkeld in relatie tot dit unieke openbaar vervoersysteem, met specifieke aandacht voor frequentie van tramhaltes en het tracé zelf.

d. Regionale voorzieningen als trekker

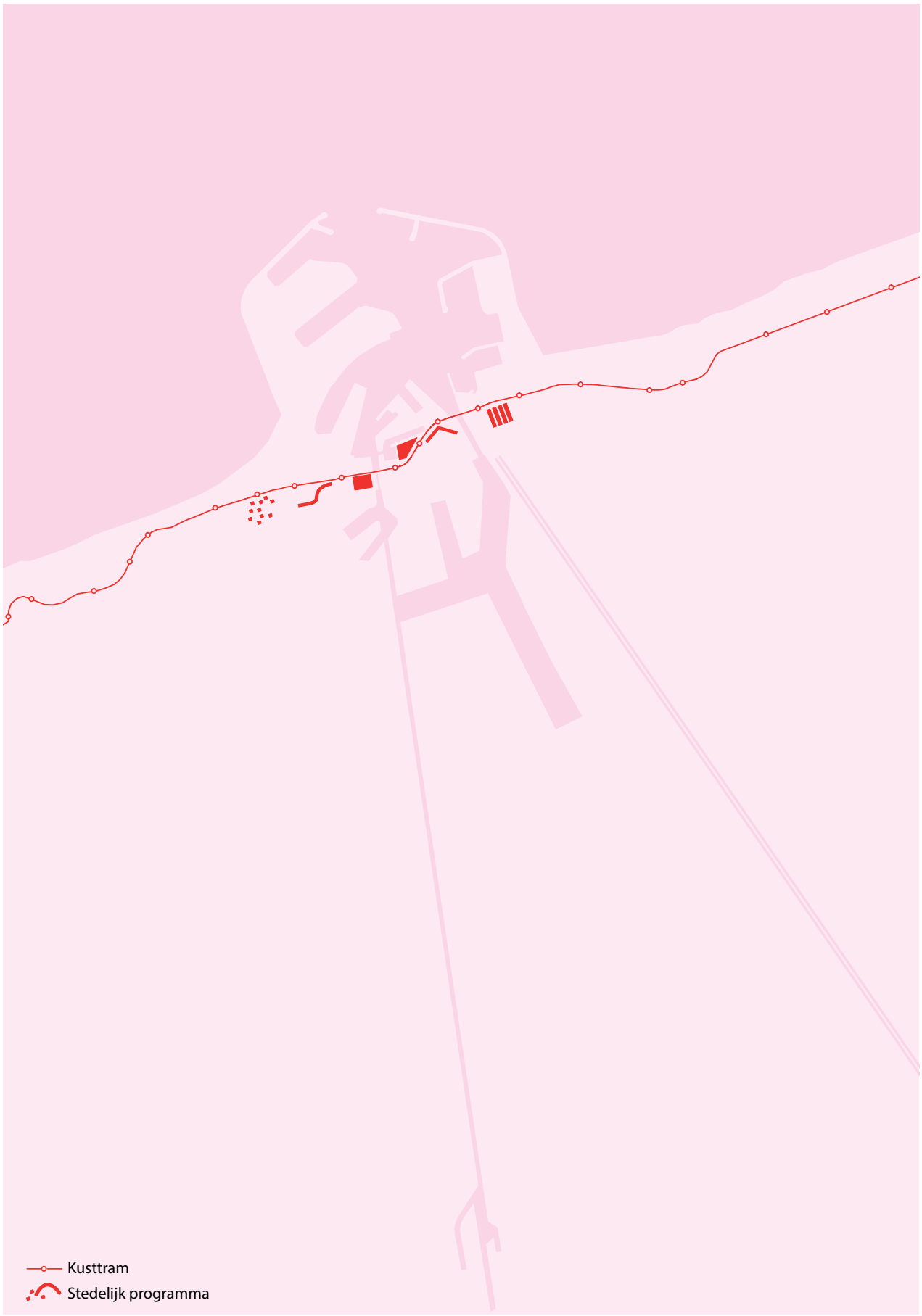
Regionale of grootstedelijke functies (recreatieve, culturele of commerciële) worden normaal gezien in en rond het Brugse stedelijke gebied gelokaliseerd. De revitalisering van Zeebrugge kan een aanleiding zijn om af te wegen welke van de functies gebaat zouden zijn bij de nabijheid van de kust of andere vestigingskwaliteiten die Zeebrugge te bieden heeft.



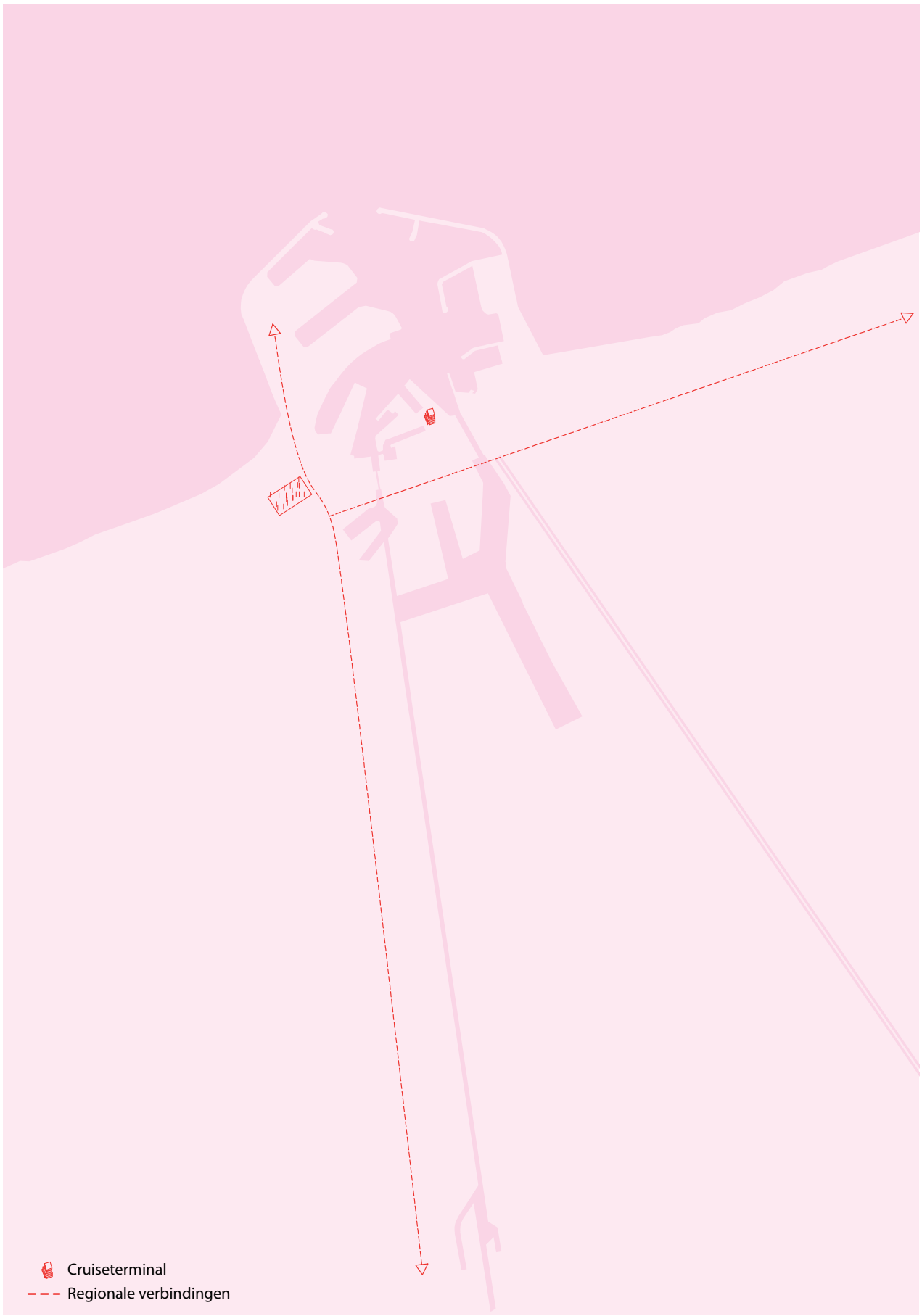
a. Dokken als woonmilieu



b. Polderdorpen 2.0

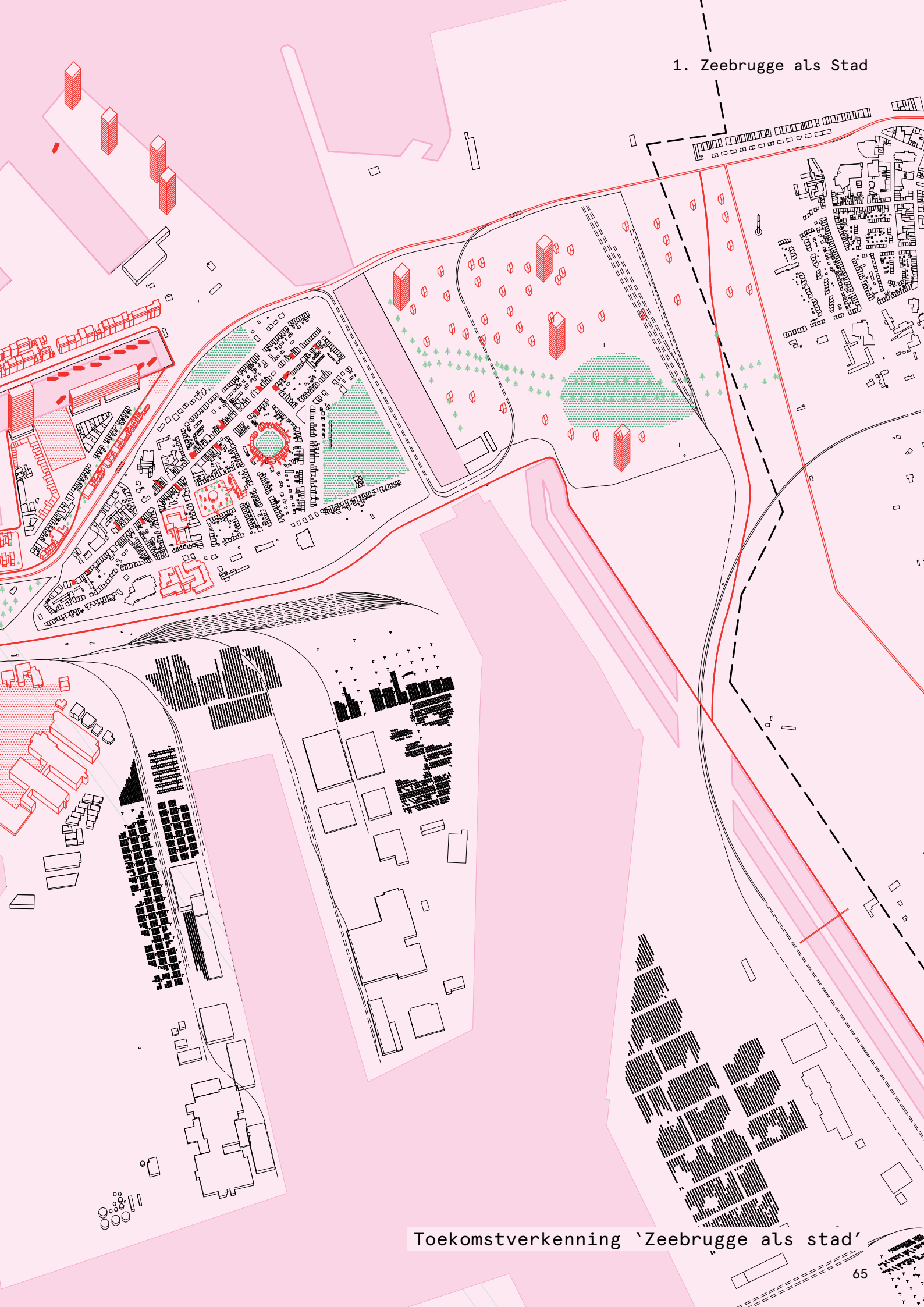


c. Kusttramontwikkeling



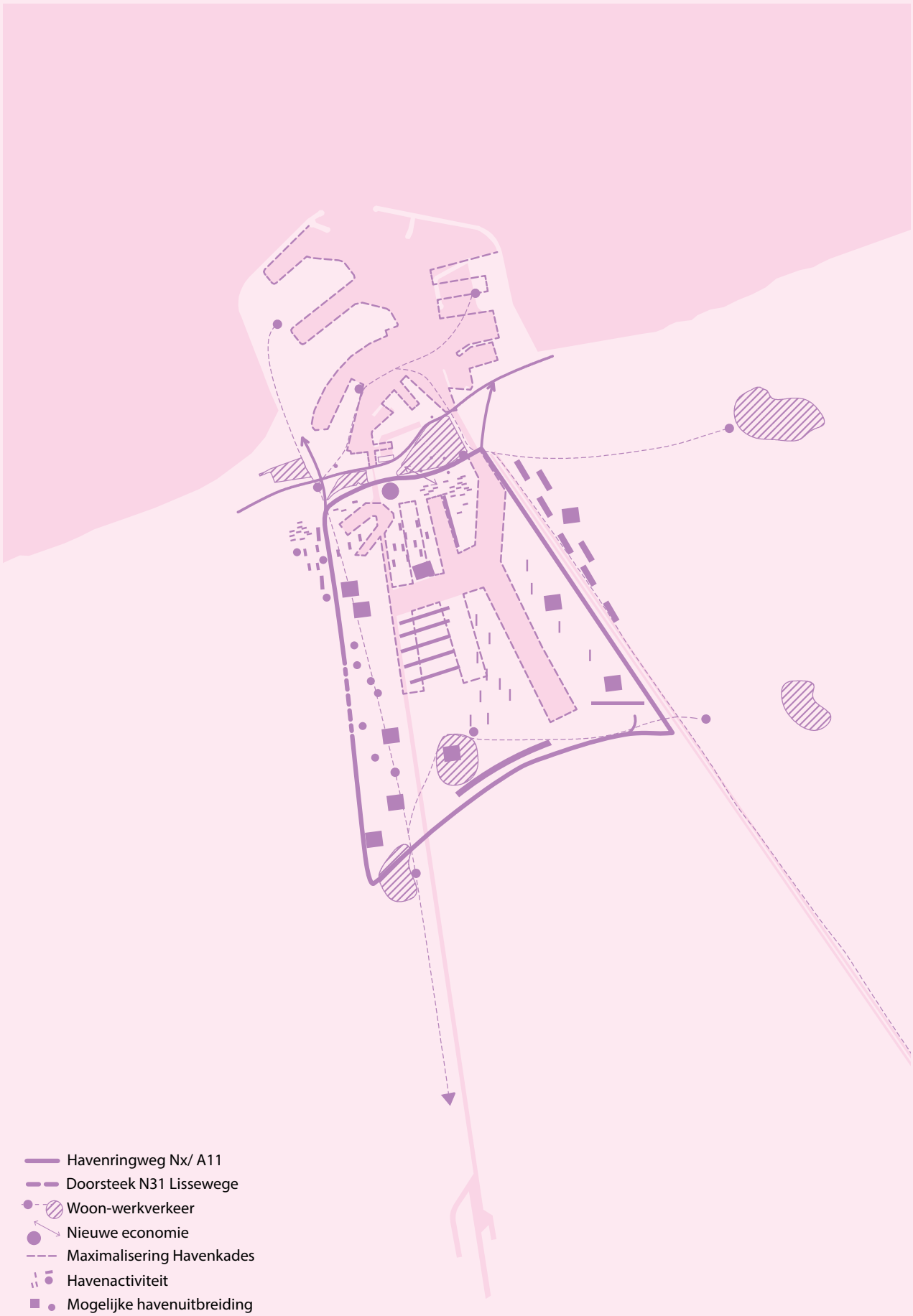
d. Regionale voorzieningen als trekker





2. Zeebrugge als Haven/ Werkplaats

‘Zeebrugge als Haven/Werkplaats’ speelt in op het aanwezige potentieel van Zeebrugge als internationale haven. Met doordachte infrastructurele ingrepen kan de haven in de toekomst verder groeien en al haar potenties ten volle benutten. Zo kan de haven zich blijvend inpassen in het netwerk van wereldhavens tussen Hamburg en Le Havre. Bovendien versterkt het haar rol in de samenwerking met de Antwerpse zeehaven en andere Belgische havens landinwaarts. De haven wordt, naast een containerhaven en roll-on/roll-off, nadrukkelijker betrokken bij de productieve ruimte van de stad. Het stedelijk-economisch karakter en de aantrekking van Zeebrugge ten opzichte van Brugge en de rest van de regio wordt dan ook gevormd door de verdere, duurzame ontwikkeling van de haven. Tenslotte kan de haven een significante (inter) nationale rol spelen in de opwekking (windenergie) en distributie (gas) van energie. Zeebrugge is de draaischijf voor grootschalige distributie van deze energie vanop zee en vanuit de haven naar het binnenland.



Overzicht van theoretische concepten ‘Zeebrugge als Haven/ Werkplaats’





2.1 Kwaliteiten en potenties

a. Bestaand

De grote ontwikkeling van de haven kent een aanvang vanaf de jaren ’70. Vandaag zijn er ambities voor een verdere uitbreiding. Landschappelijk heeft de ontwikkeling van de Zeebrugse haven uiteraard een grote ruimtelijke impact gehad. De Dudzeelse polder is vandaag nog het enige gave restant van het oude open poldergebied in de haven. De zone is bedoeld als reservegebied voor zeehavenactiviteiten op lange termijn. Met de groei van de haven wordt ook de weg- en spoorinfrastructuur verder uitgebreid. Binnenin de haven zorgt de sluis voor een centrale breuklijn tussen de zeehaven en het gebied ten zuiden van het verbindingsdok.

b. Toekomstig

De bestaande bedrijvigheid situeert zich nu vooral in de bedrijvenzone Herdersbrug, rond de Pathoekeweg en de Kolvestraat. De vraag die voor dit systeem wordt gesteld is of de verdere uitbreidingen van het logistiek centrum zich in de toekomst verder moeten uitdijen op zee. Of zijn er landinwaarts (langsheen de kanalen, of in de wijken van Zeebrugge zelf) opportuniteiten, waar bedrijvigheid, gezien de nabijheid tot Brugge en andere kernen, gekoppeld kan worden aan verstedelijking en dus ook een stedelijk-economisch karakter kunnen hebben?

2.2 Theoretische concepten

a. Havenringweg

Een ringweg rond het zeehavengebied zorgt dat er een hiërarchie komt in de verschillende schalen van infrastructuur aanwezig in en rond Zeebrugge. Waar de schalen nu niet afgestemd zijn op hun gebruik en waar mobiliteit tot op vandaag eerder een rem dan een motor vormt voor nieuwe ontwikkelingen, kan een havenring ervoor zorgen dat de wijken van Zeebrugge gevrijwaard worden van zwaar wegverkeer.

b. Nieuwe economie

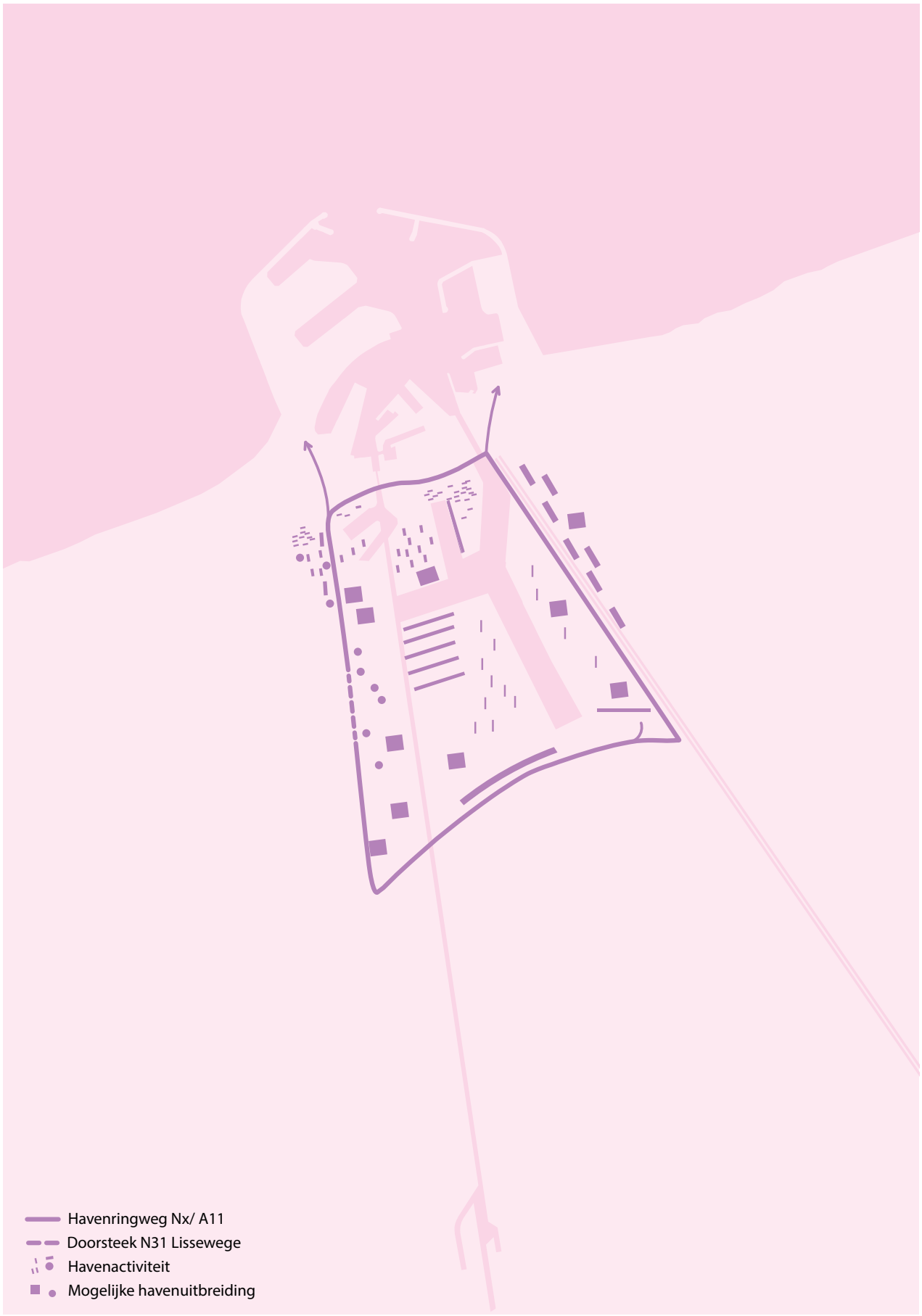
De meeste dokken zullen in de toekomst het kloppend hart van de havenactiviteiten van Zeebrugge blijven vormen. Sommige dokken worden in de toekomst misschien minder cruciaal in de ondersteuning van de zeehaven en zouden ingezet kunnen worden als nieuwe werkomgevingen voor andere types van bedrijvigheid: meer stedelijke en kleinschalige vormen van industrie, die een publiek karakter van een deel van het havengebied mogelijk maken.

c. Lokaal en regionaal woon- en werkverkeer

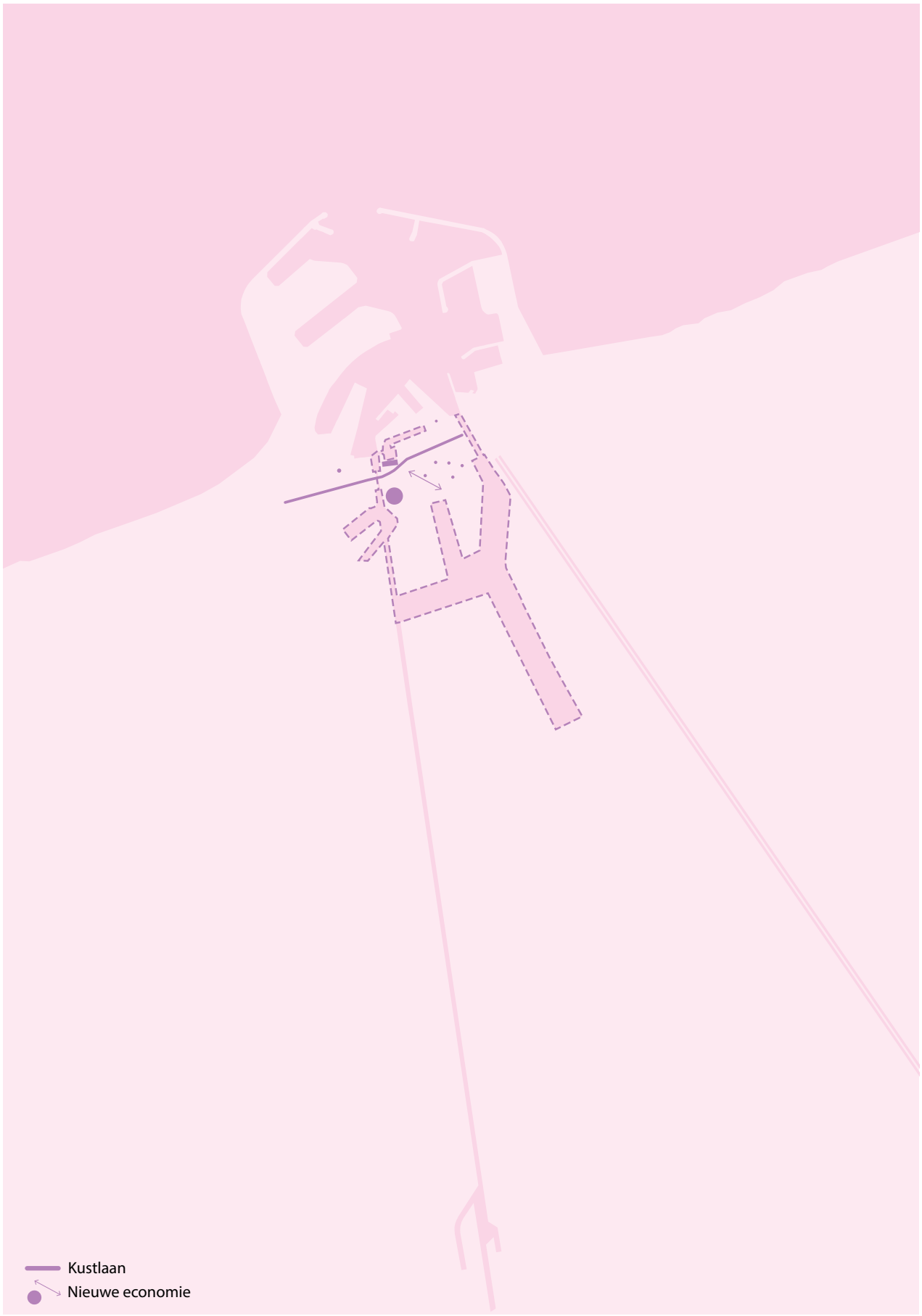
Er zou nog meer ingezet kunnen worden op de wijken van Zeebrugge en de omliggende polderdorpen als woonomgeving voor de werknemers in het havengebied. Een goed openbaar vervoer (weg, water, spoor) zou de bereikbaarheid van de haven als werkplek aanzienlijk kunnen vergroten.

d. Maximalisatie havenkades

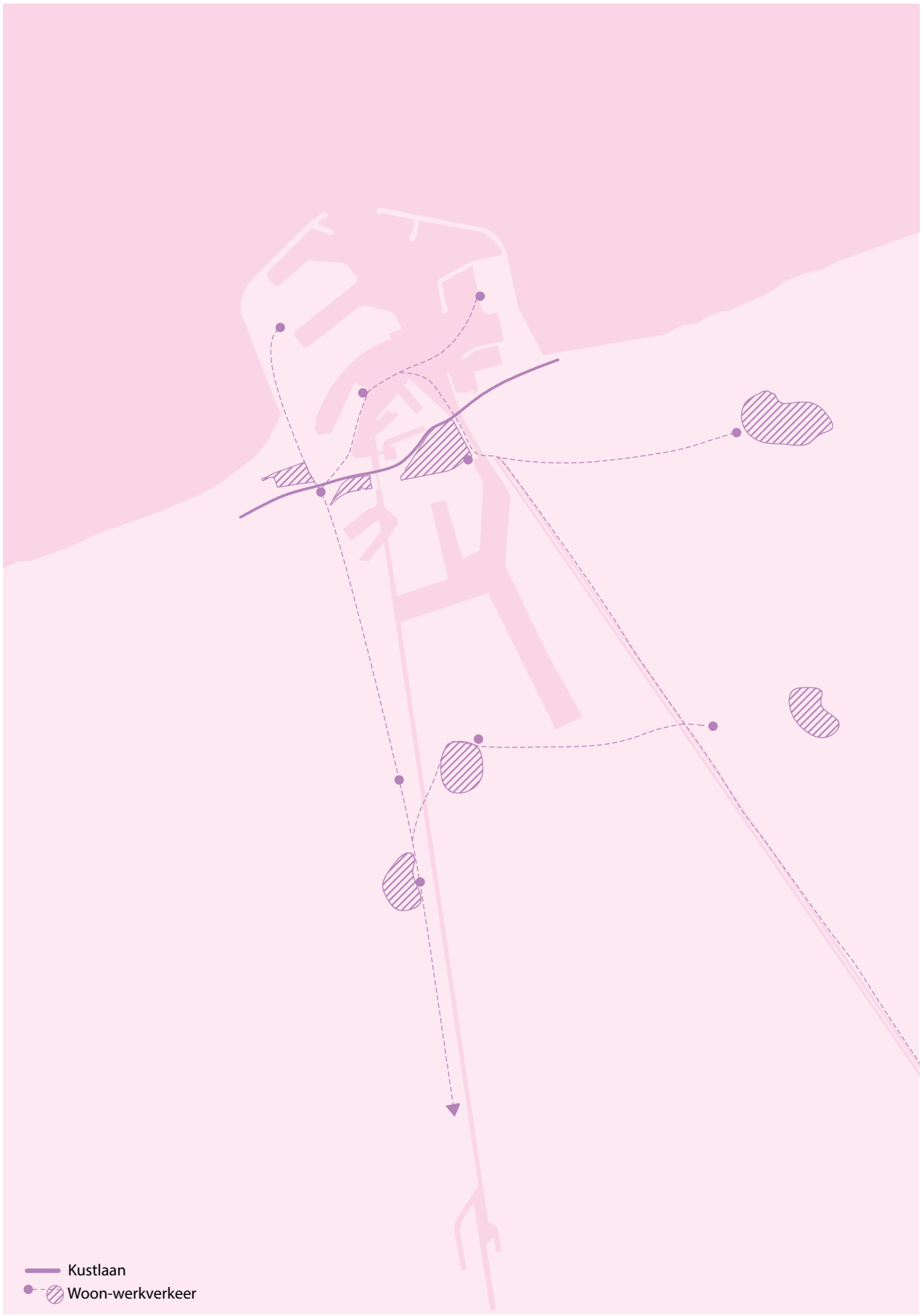
Het aantal lopende meter kade en de oppervlakte aan ontwikkelbare terreinen zijn cruciaal in de rendabiliteit van de haveneconomie van Zeebrugge. Er kan nagegaan worden hoe het aantal kades gemaximaliseerd kan worden rekening houdend met een optimaal inzetbaar areaal aan haventerreinen (vb. het ‘opdikken’ van strekdammen). Ook werken in de hoogte kan in de toekomst opportuniteiten met zich meebrengen.



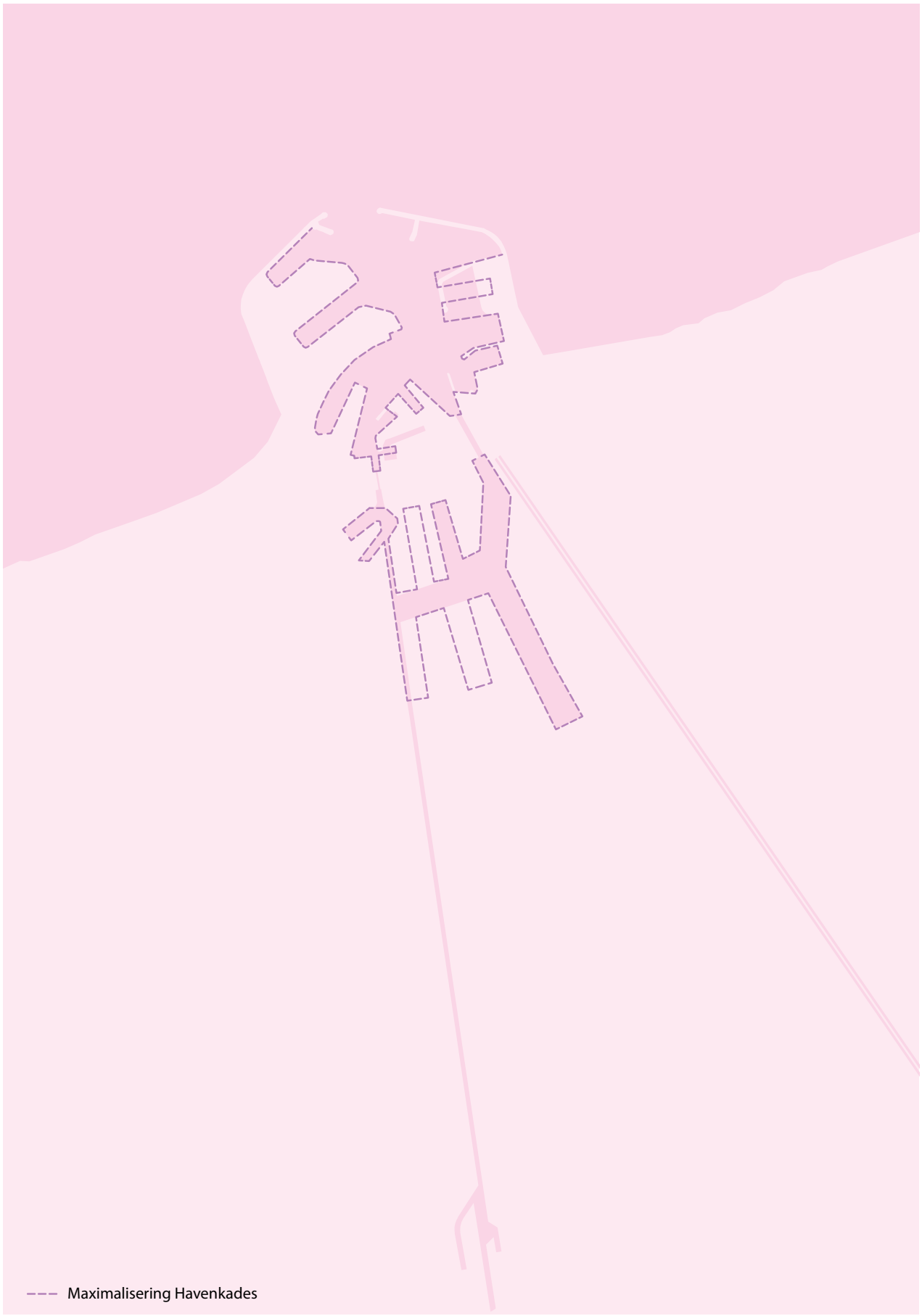
a. Havenringweg



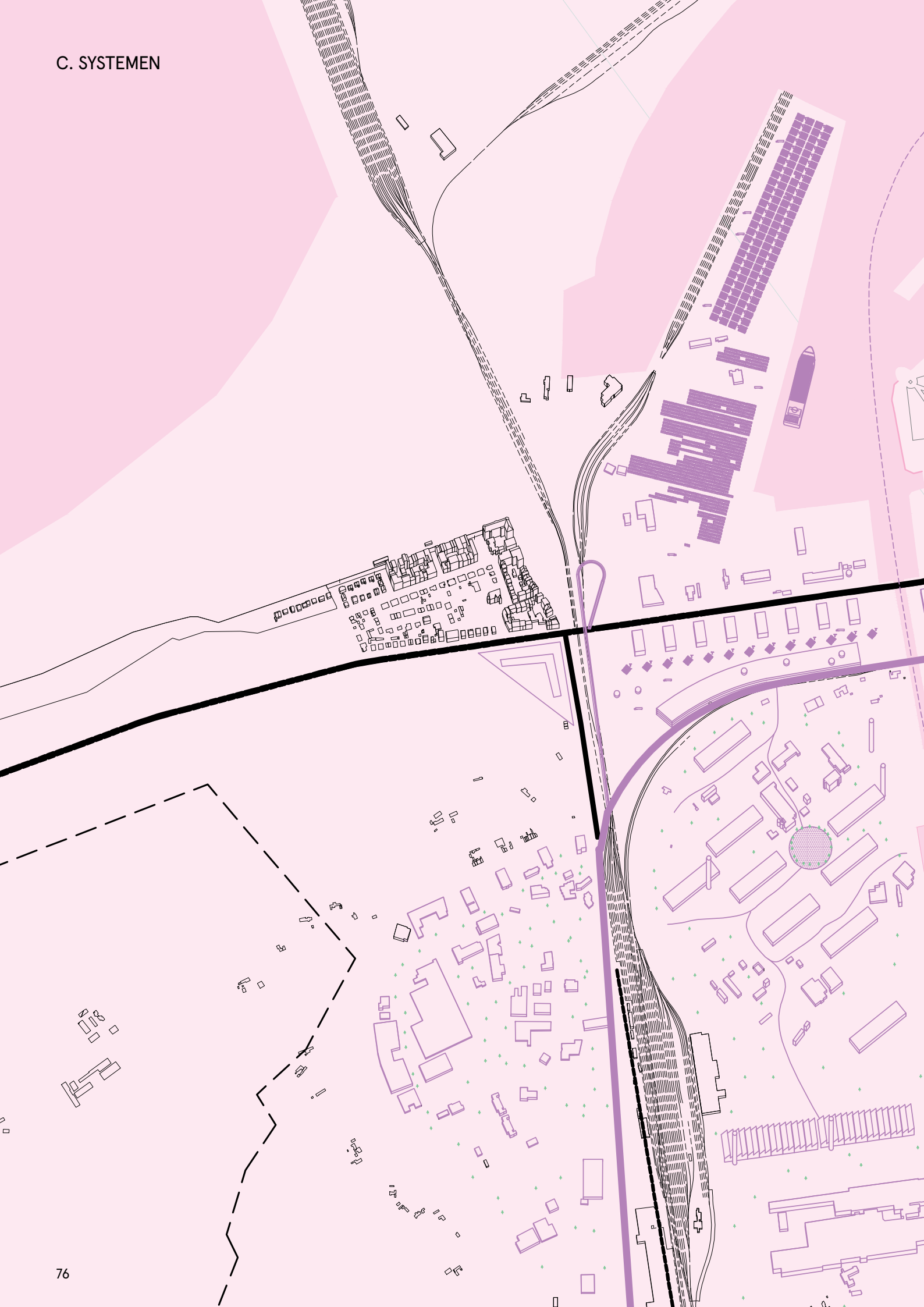
b. Nieuwe economie

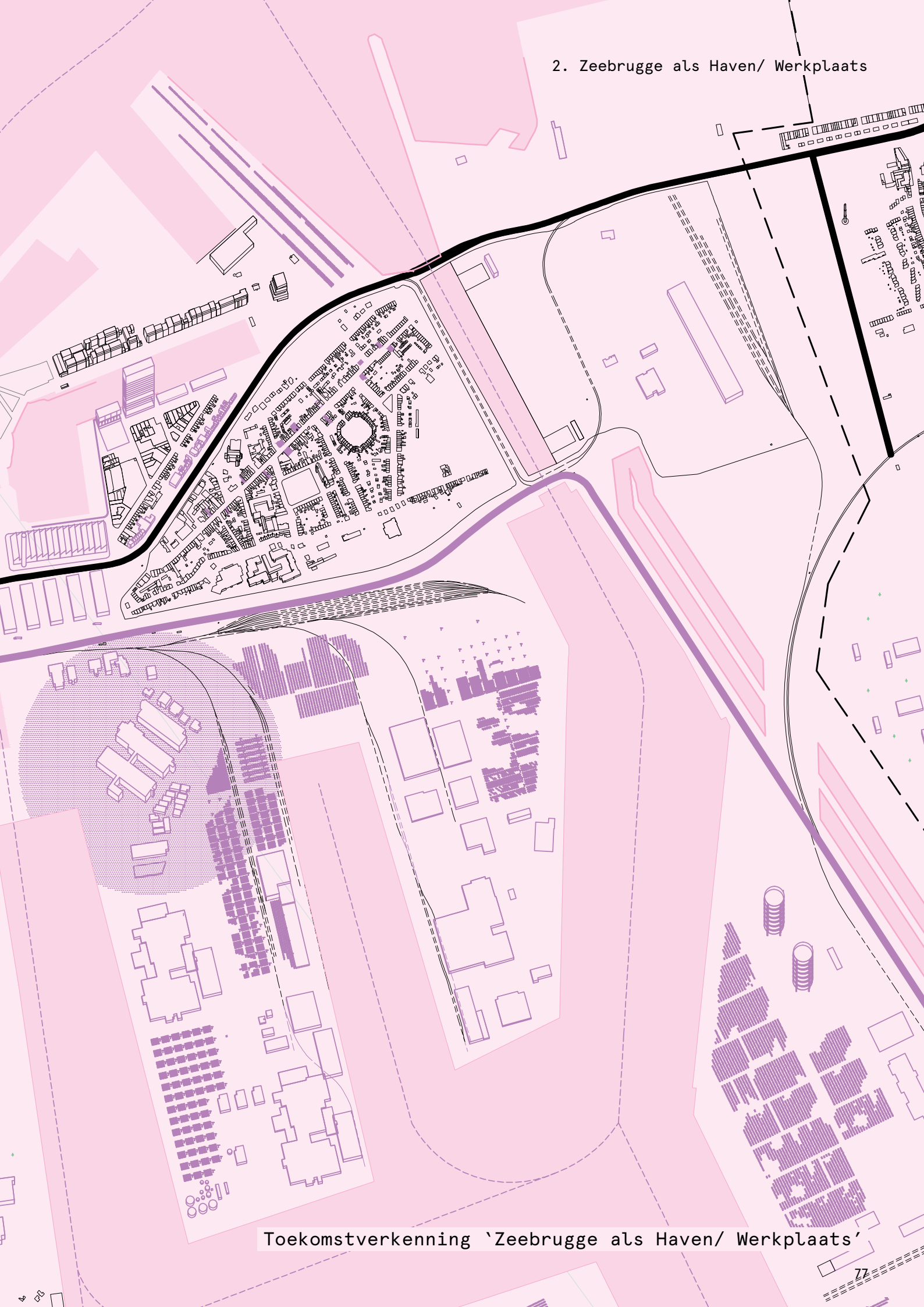


c. Lokaal en regionaal woon- en werkverkeer



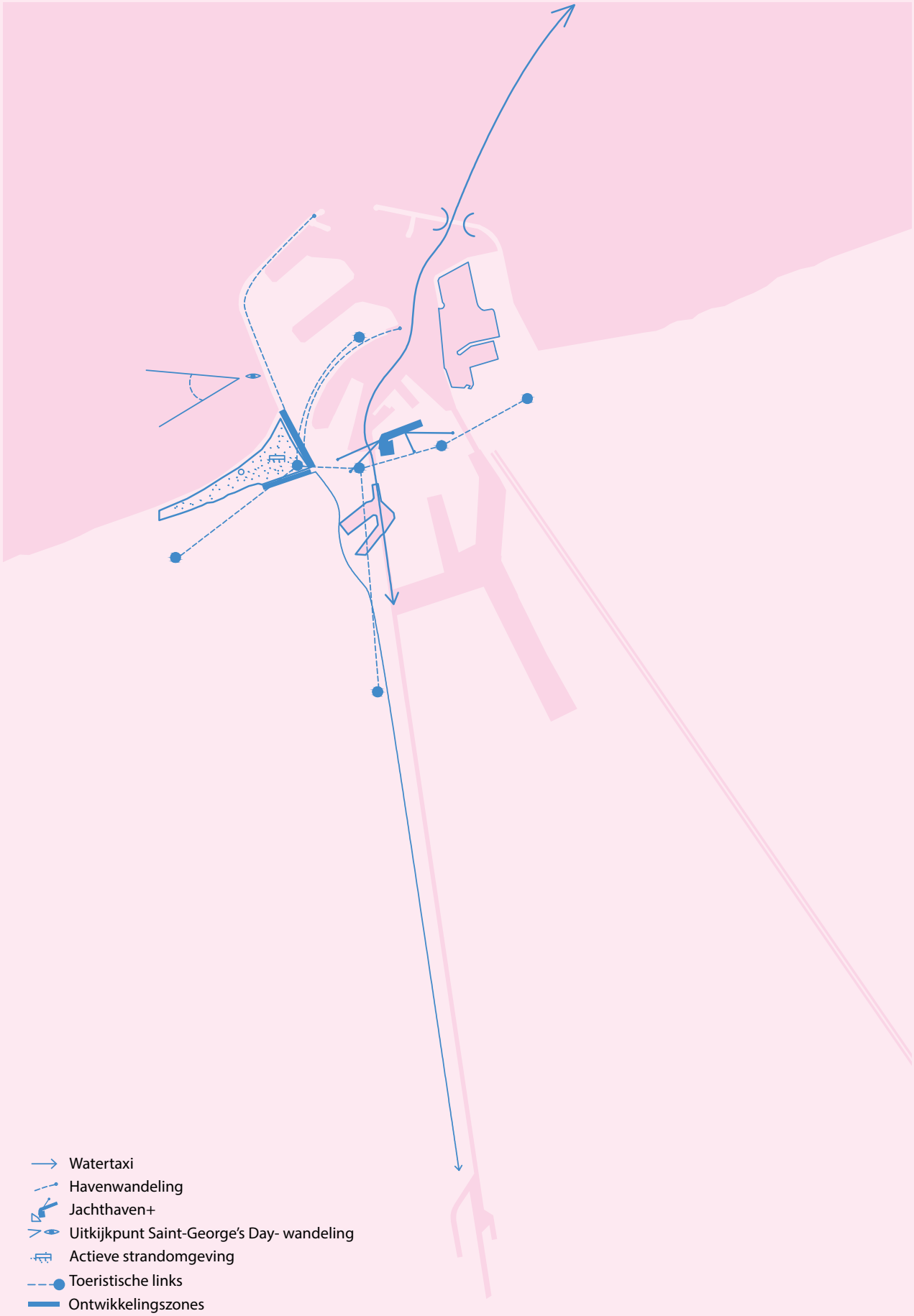
d. Maximale havenkades





3. Zeebrugge als Kustplaats

‘Zeebrugge als Kustplaats’ versterkt de positie van Zeebrugge als entiteit binnen het horizontaal landschap van de Belgische kust. Zeebrugge wordt zelden gezien als een echte kustgemeente. Het kustfront is tegelijk het meest gekende, maar ook het meest vergeten Brugse landschap. Het grote, brede strand biedt de mogelijkheid tot het organiseren van allerhande sportinitiatieven en evenementen. Het in de verf zetten van de combinatie met het havenlandschap, recreatie en omgevingskwaliteiten en het verhogen van de bereikbaarheid kan Zeebrugge doen evolueren tot een badplaats met een unieke beleving. Meer dan een strand voor de Bruggelingen kan het, een kustplaats voor iedereen worden.



Overzicht van theoretische concepten 'Zeebrugge als Kustplaats'





3.1 Kwaliteiten en potenties

‘Zeebrugge als Polder’ gaat op zoek naar de relatie van Zeebrugge met zijn waardevolle natuuromgeving en de naburige witte polderdorpen zoals bijvoorbeeld Lissewege. Hoe koesteren we dit open, vruchtbaar landbouwlandschap met kreken, vaartjes en dorpskernen met een bijzondere fauna en flora, dat onder meer aanzet tot grote fietstochten met diverse stops? Van belang is dus de fysieke afscheiding met het landschap te doorbreken met zowel functionele als recreatieve fiets- en wandeltrajecten. Zodoende vormen deze laatste een drager voor een netwerk van bijhorende functies, zoals recreatie, (agro)toerisme, sport en educatieve instellingen in een bereikbare, groene buurt.

3.2 Theoretische concepten

a. Brugge aan Zee

Zeebrugge beschikt over het breedste strand van de Belgische kust. De kwaliteit van de schaal van dit strand is nog maar recent ontdekt, maar kan in de toekomst een motor voor een nieuwe vorm van kustontwikkeling betekenen: een front dat niet alleen 'dubbel zicht' heeft op strand en zee, maar in tegenstelling tot de rest van de kustlijn ook qua bezonning gunstig georiënteerd is.

b. Havenwandeling

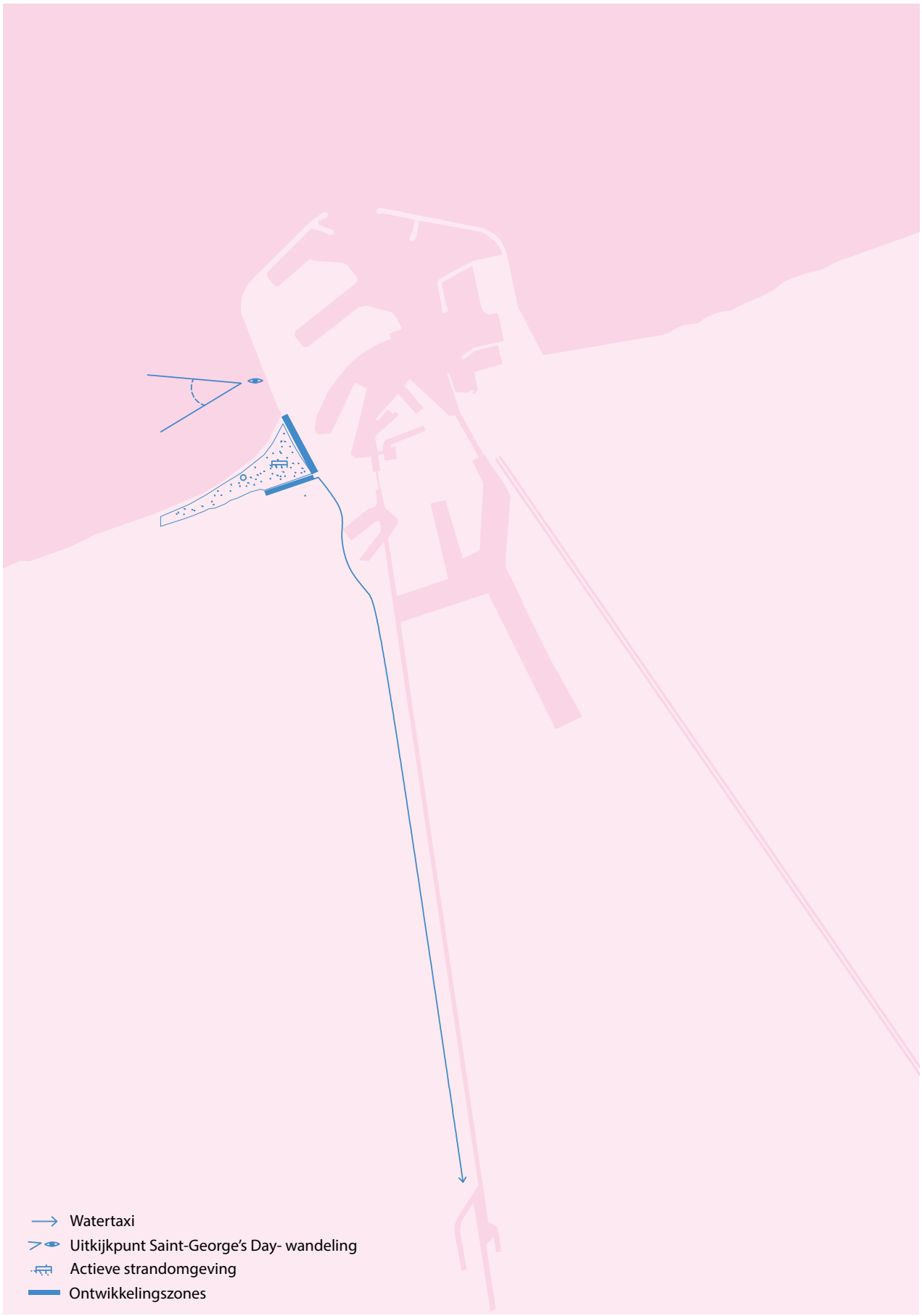
De westelijke strekdam zou, geënt op de ontwikkelingen van Zeebrugge als 'Brugge Aan Zee', ingezet kunnen worden als hoogwaardige publieke ruimte. Waar deze arm vandaag reeds geactiveerd is als traject zou er ook een punctueel recreatief programma aan gekoppeld kunnen worden. De wandeling zou vervolledigd kunnen worden met trajecten langsheen historische structuren (zoals de Môle).

c. Toeristisch recreatieve cluster

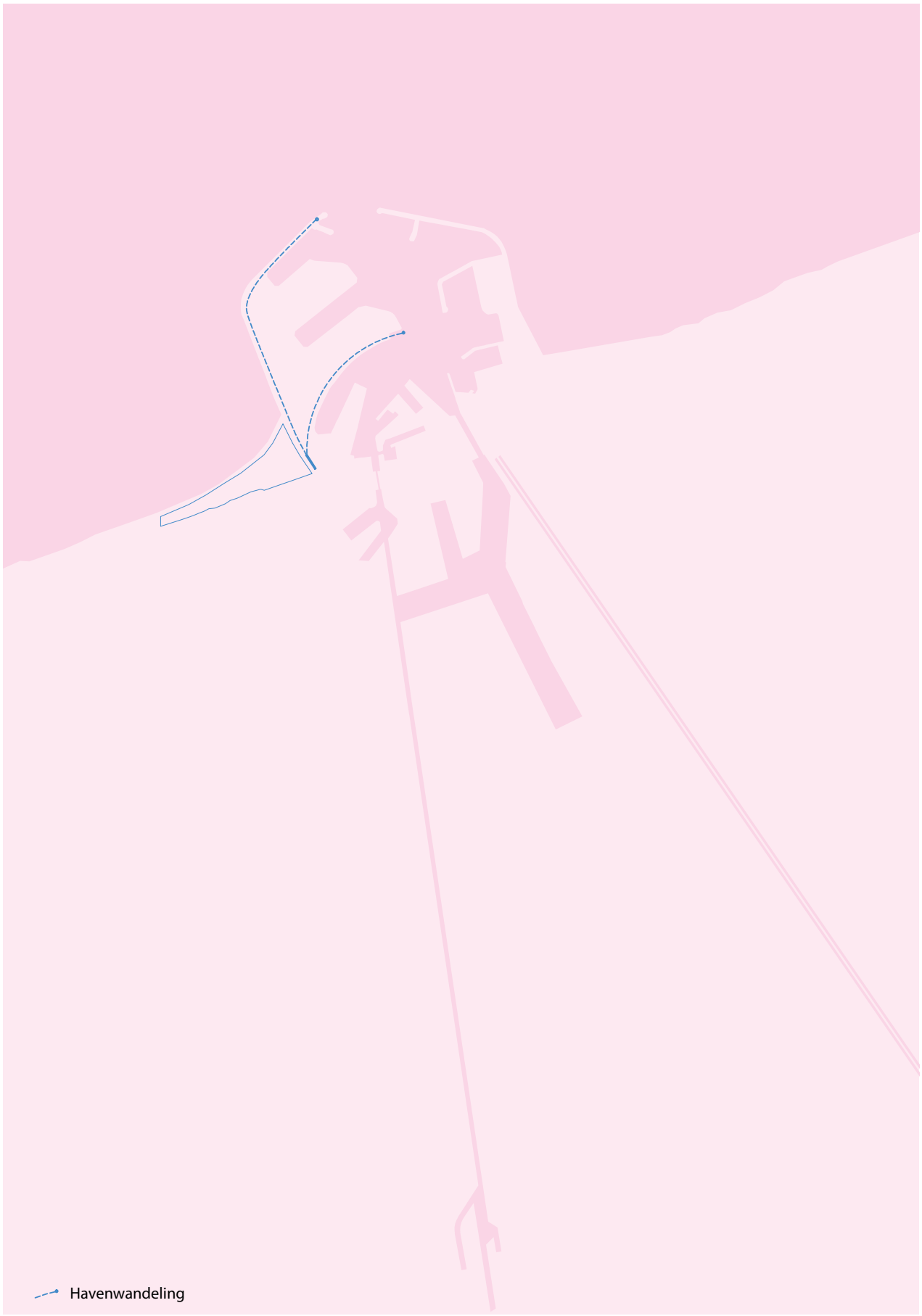
De jachthaven in de voormalige vissershaven zal in de toekomst samen met de vernieuwde cruiseterminal het toeristisch kerngebied van Zeebrugge en omgeving betekenen. De manier waarop deze recreatieve cluster verder uitgebouwd kan worden in relatie tot de nodige kustverdedigingswerken moet ten gronde onderzocht worden (vb. sluis i.p.v. een muur rondom het Tijdok en het Prins Albertdok).

d. Jachthaven+

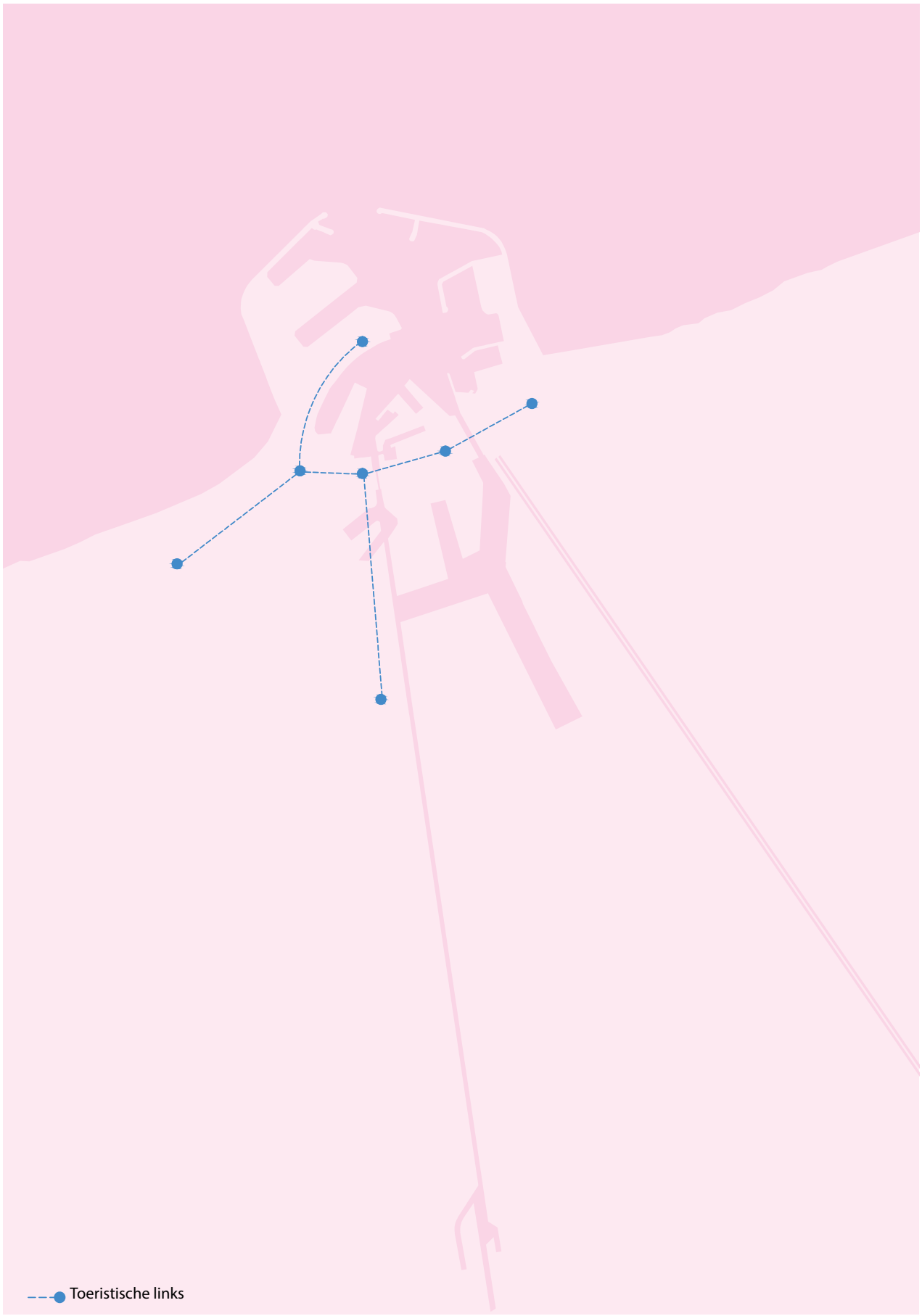
De jachthaven zou zowel landinwaarts als verder zeewaarts uitgebreid kunnen worden. Hiermee kan zowel de pleziervaart op binnenwateren als op zee gestimuleerd worden. Infrastructurele ingrepen die deze laatste faciliteren (zoals een opening in de oostelijke strekdam) dienen verder onderzocht te worden.



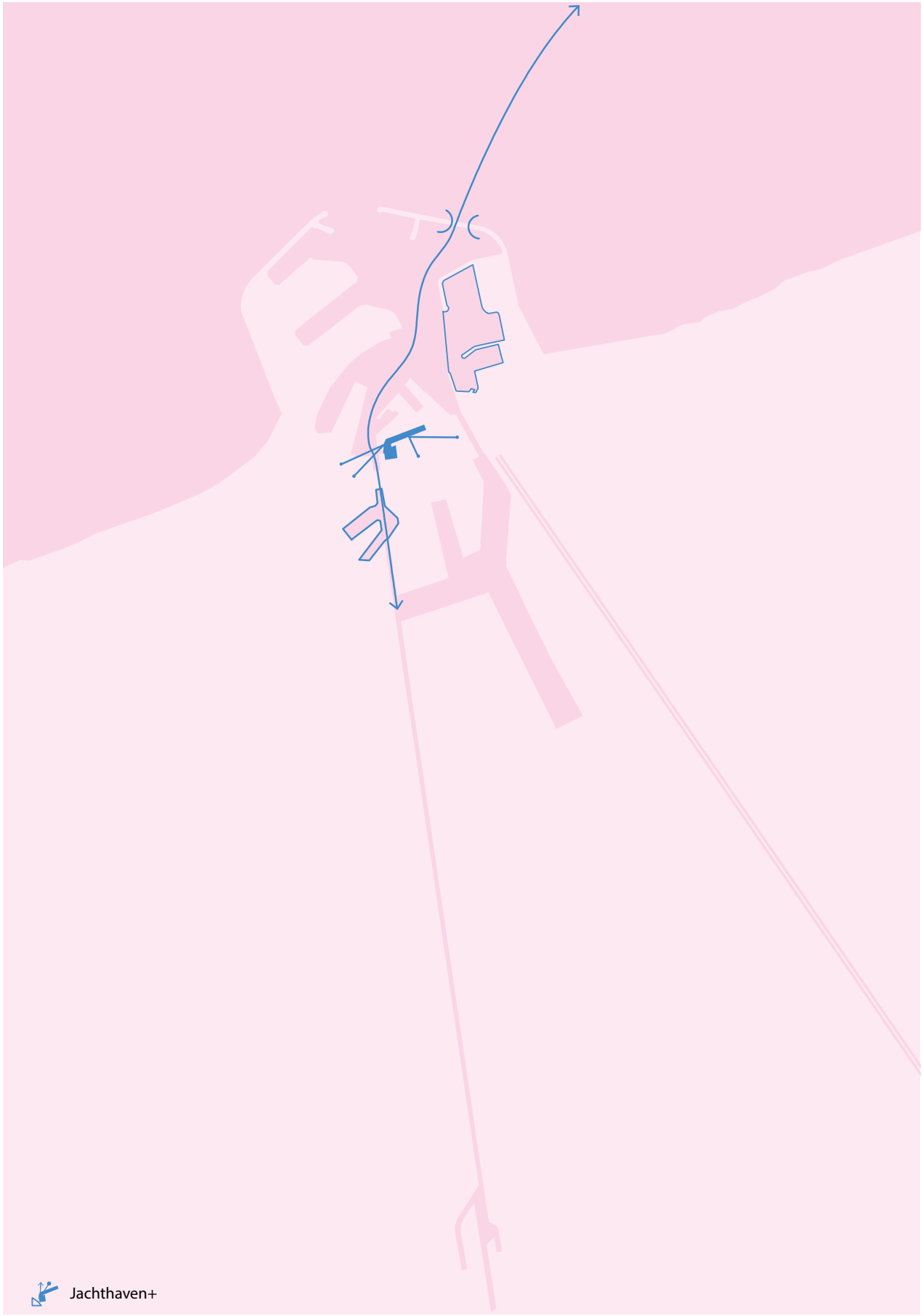
a. Brugge aan Zee



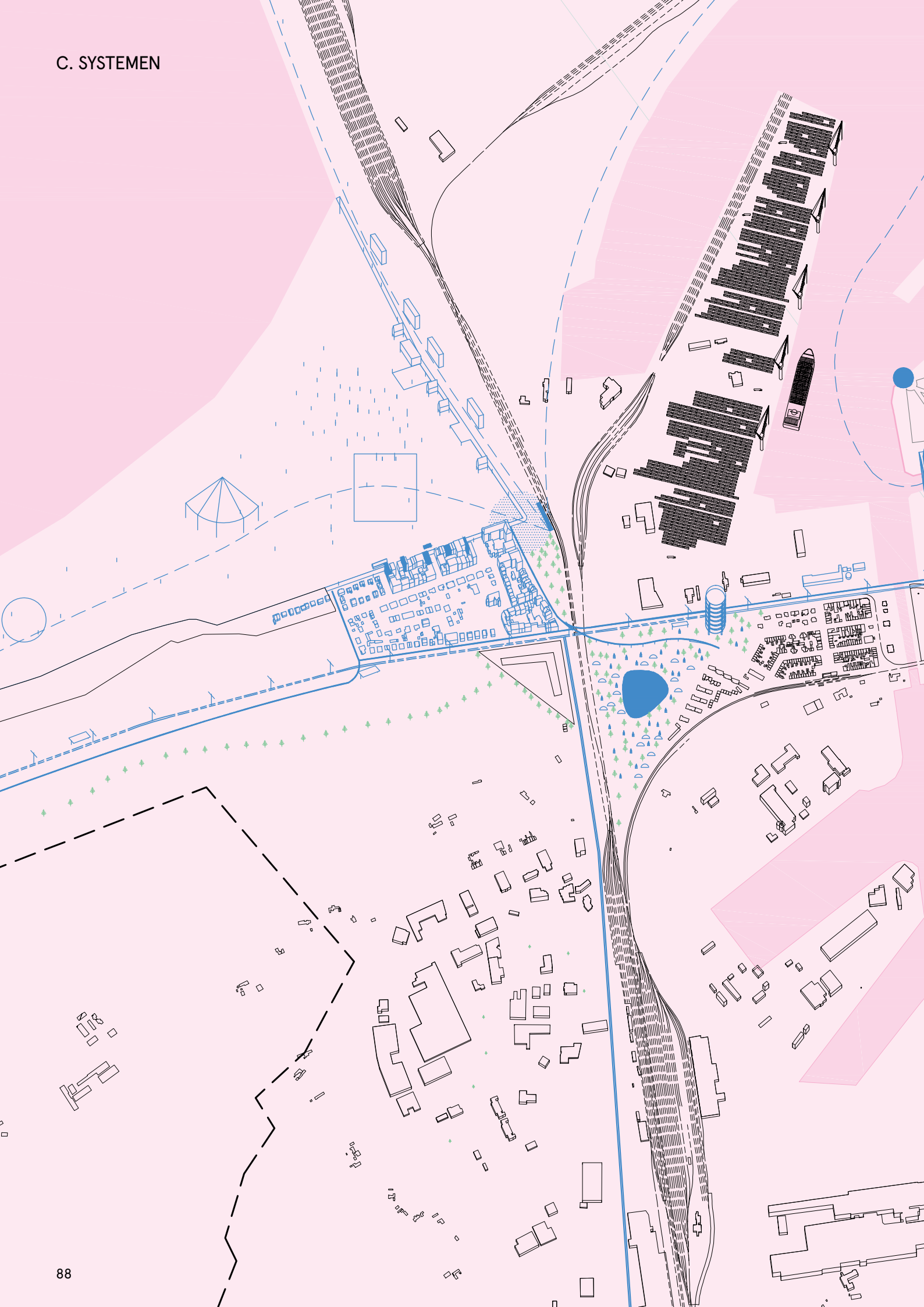
b. Havenwandeling

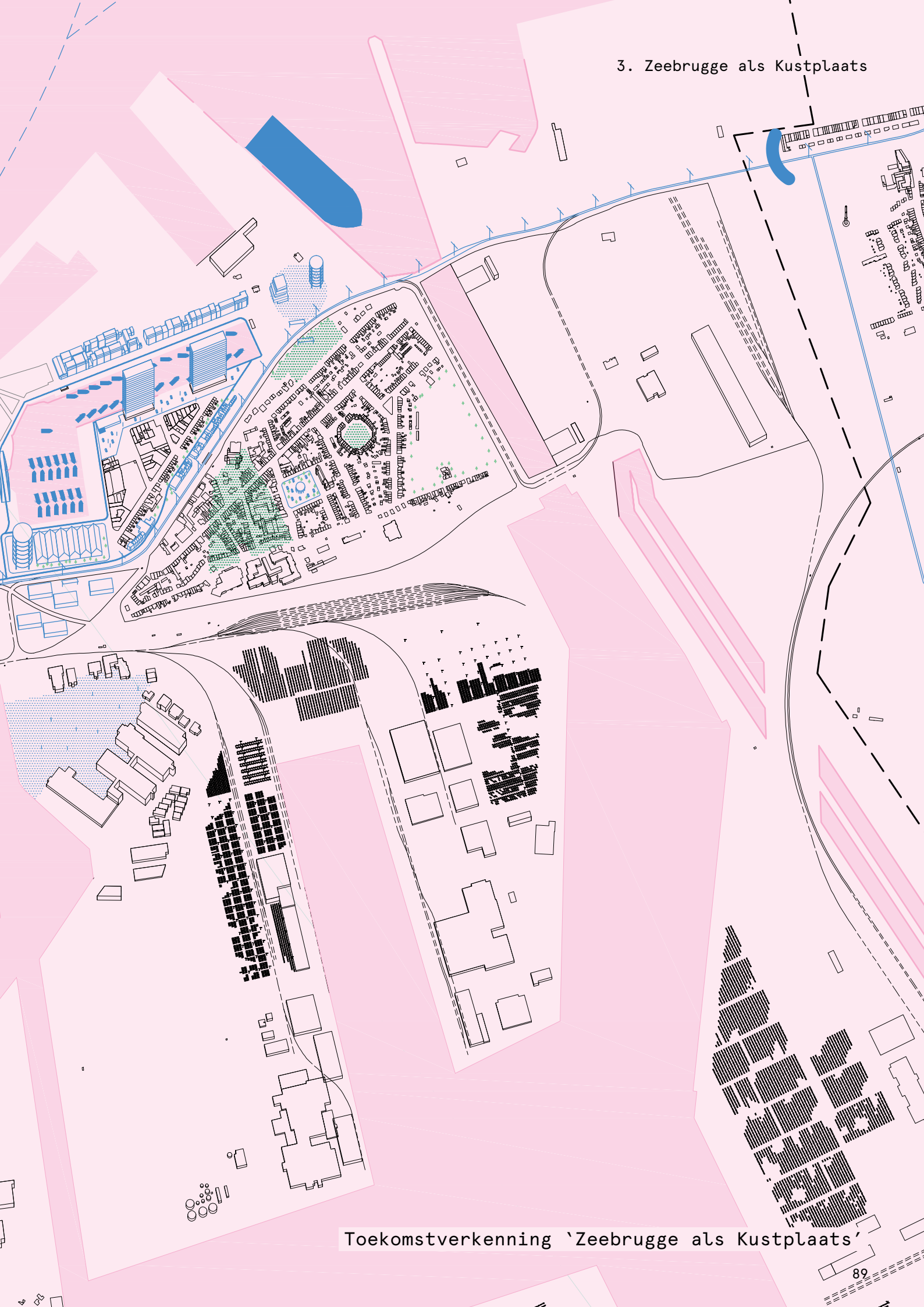


c. Toeristisch recreatieve cluster



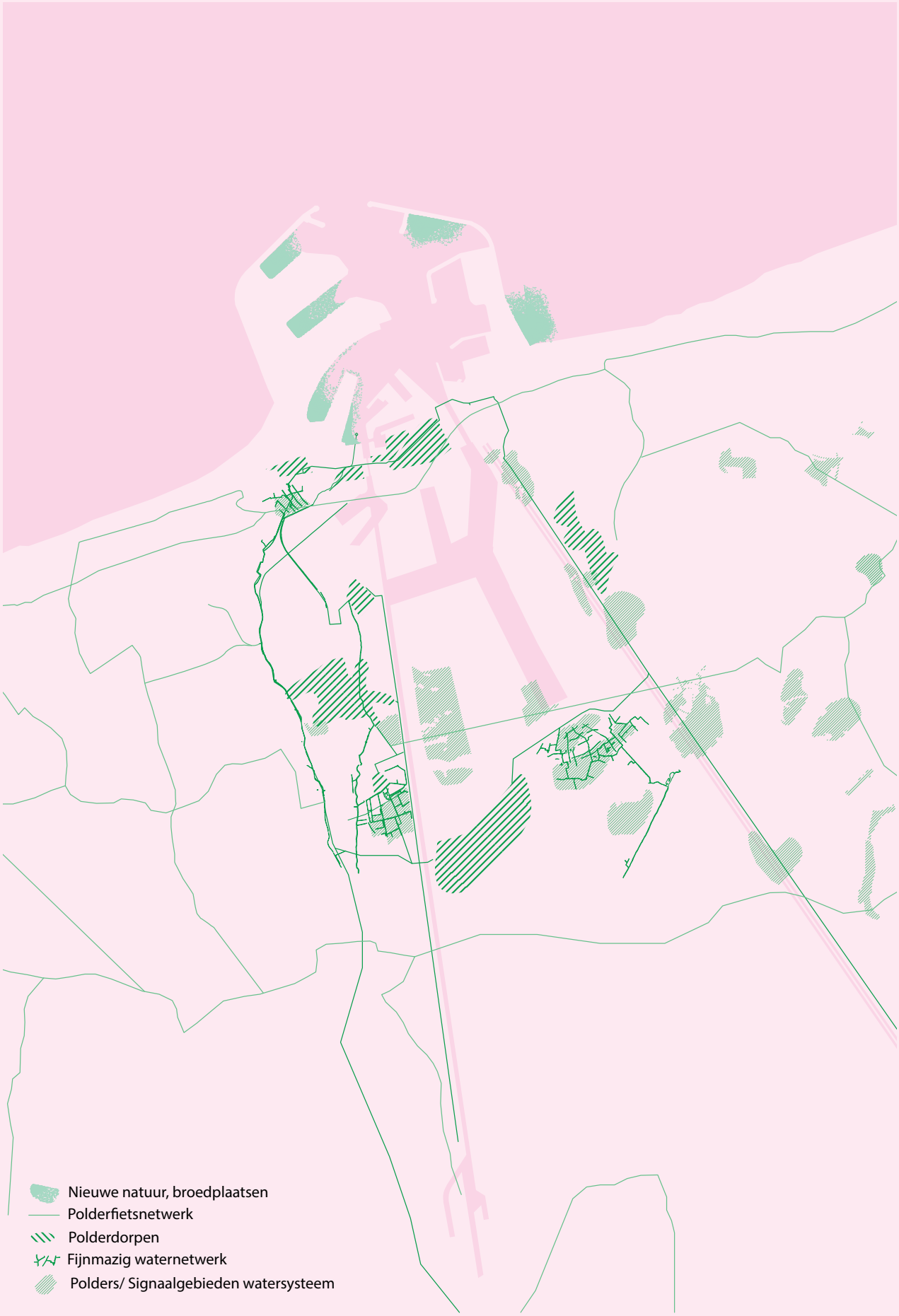
d. Jachthaven+





4. Zeebrugge als Polder

‘Zeebrugge als Polder’ gaat op zoek naar de relatie van Zeebrugge met zijn waardevolle natuuromgeving en de naburige witte polderdorpen zoals bijvoorbeeld Lissewege. Hoe koesteren we dit open, vruchtbaar landbouwlandschap met kreken, vaartjes en dorpskernen met een bijzondere fauna en flora, dat onder meer aanzet tot grote fietstochten met diverse stops? Van belang is dus de fysieke afscheiding met het landschap te doorbreken met zowel functionele als recreatieve fiets- en wandeltrajecten. Zodoende vormen deze laatste een drager voor een netwerk van bijhorende functies, zoals recreatie, (agro)toerisme, sport en educatieve instellingen in een bereikbare, groene buurt.



Overzicht van theoretische concepten ‘Zeebrugge als Polder’





4.1 Kwaliteiten en potenties

a. Bestaand

De manier waarop het landschap zich gevormd en ontwikkeld heeft, is tot op vandaag bepalend voor het landschapsbeeld in de regio van Zeebrugge. De kustpolders maakten oorspronkelijk deel uit van de Vlaamse Vallei. De Middeleeuwse inpolderingen geven het ontstaan aan van een (half)open polderlandschap met polderdorpen en verspreide hoeves. De percelering is eerder kleinschalig en onregelmatig en het wegenpatroon is slingerend. De Zeebrugse wijken hebben echter een zeer beperkte relatie met die waardevolle omgeving.

b. Toekomstig

Dit systeem zet in op de toegankelijkheid van dit polderlandschap. Het fysiek betrekken van de wijken zou kunnen via zachte netwerken of het doortrekken van de landschappelijke structuur doorheen het havengebied (verweving daar waar mogelijk). In een verdere toekomst zou het polderlandschap als kwalitatieve woonomgeving de woonuitbreiding of vernieuwingsbouw kunnen structureren. Door bijvoorbeeld daar waar de toegankelijkheid tot het landschap laag is het woon- of havenprogramma te laten uitdoven en herlokaliseren.

4.2 Theoretische concepten

a. Poldertraject

De toegankelijkheid en het ervaringsniveau van het polderlandschap worden vergroot door een grootschalige infrastructuur voor recreatief en functioneel traag verkeer aan te leggen. Deze lus ontsluit de verschillende polderdorpen alsook de wijken van Zeebrugge zelf. Een secundair meer fijnmazig netwerk van fiets- en jaagpaden sluit aan op deze lus en zorg voor een optimaal bereik vanuit de meer afgelegen woongebieden.

b. Historisch landschap

Op sommige plaatsen in de omgeving van Zeebrugge is de historische gelaagdheid van het landschap nog aanwezig. Het zeestrand loopt over in duinen die geflankeerd worden door natuurlijk waardevol bos om vervolgens uit te monden in het polderlandschap zelf (bijvoorbeeld ter hoogte van de Fonteintjes, het Zeebos en de Oudemaarspolder). Deze waardevolle sequentie moet bewaard worden.

c. Nieuwe natuur

Estuariene natuur zoals we die kennen in ’t Zwin is schaars aan de Belgische kust. Het gebied binnen de strekdammen kan, op de plaatsen waar door reorganisatie of herlokalisatie havenactiviteiten in de toekomst minder belangrijk worden, door het proces van natuurlijke sedimentatie omgevormd worden tot nieuwe vormen van estuariene natuur.

d. Adaptief waterlandschap

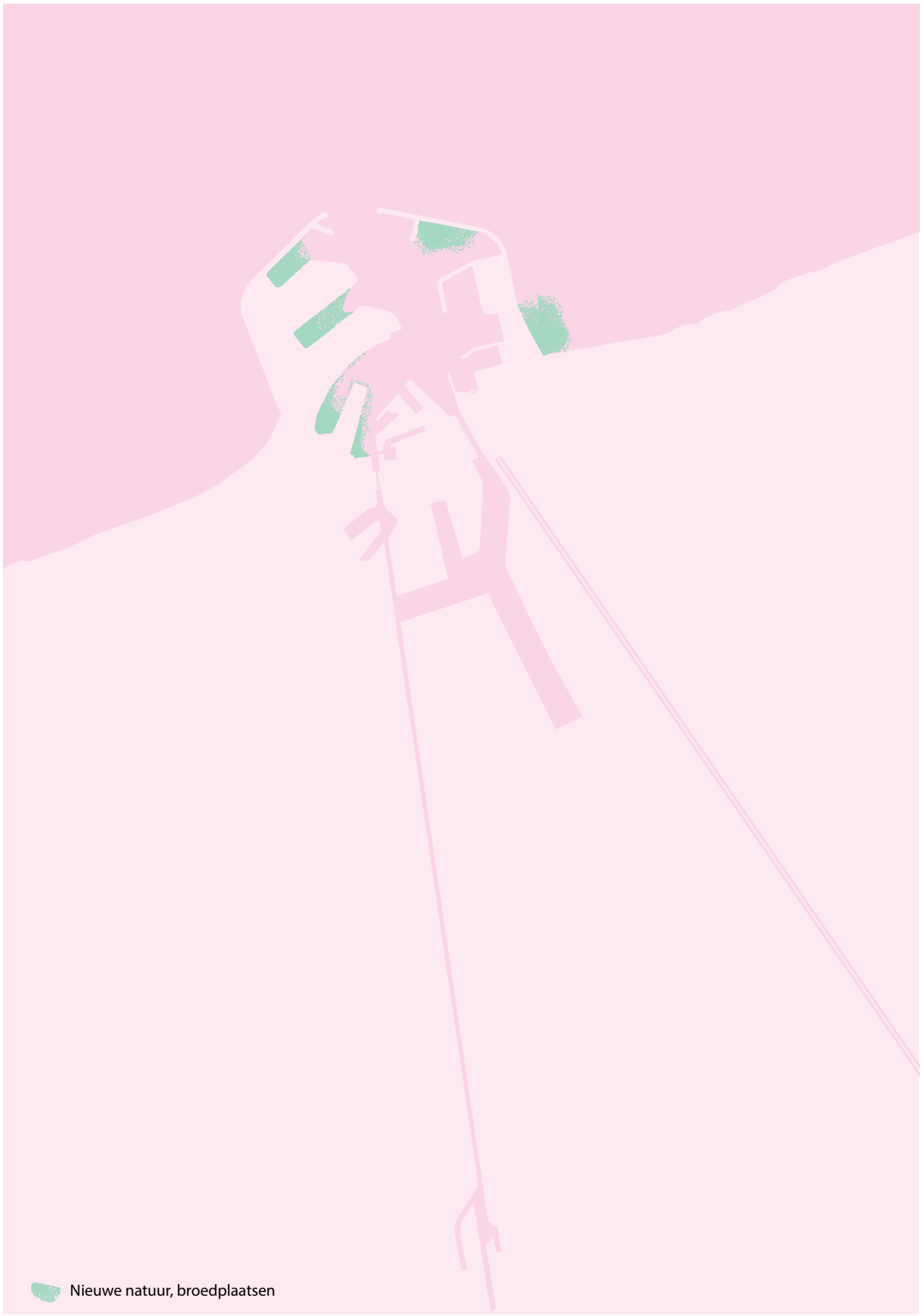
Er bevinden zich twee uitwateringspunten in Zeebrugge. Een deel van de Blankenbergse polder wordt geloosd langs de Visartsluis en een groot deel van de Oostkustpolder wordt geloosd via het Leopoldkanaal in de Noordzee. Beide lozingspunten zijn louter gravitair, er wordt dus geen beroep gedaan op pompsystemen. Rekening houdend met de klimaatsverandering en zeespiegelstijging is er nood aan een adaptief waterlandschap om deze lozingen gravitair te kunnen blijven uitvoeren.



a. Poldertraject



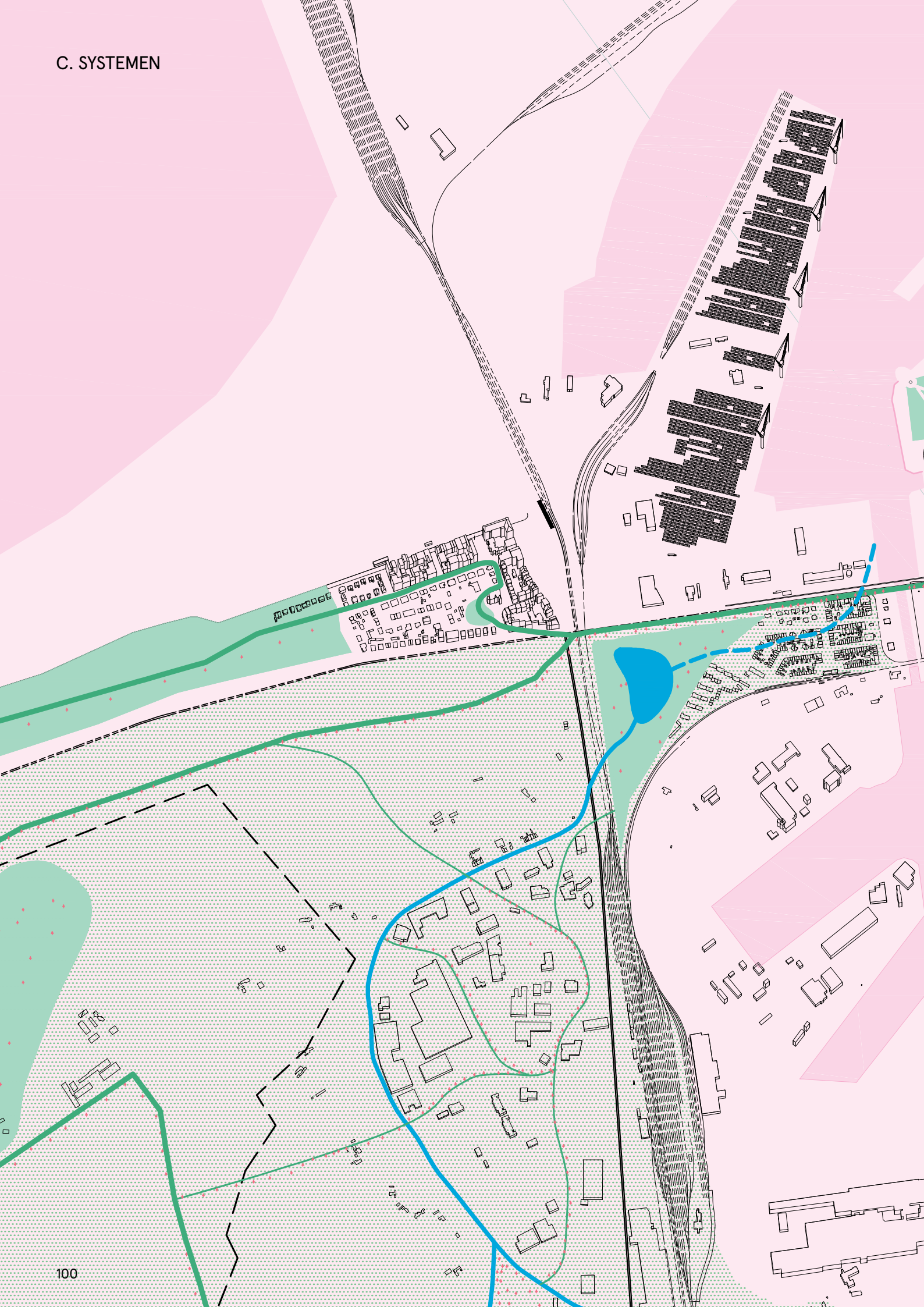
b. Historisch landschap

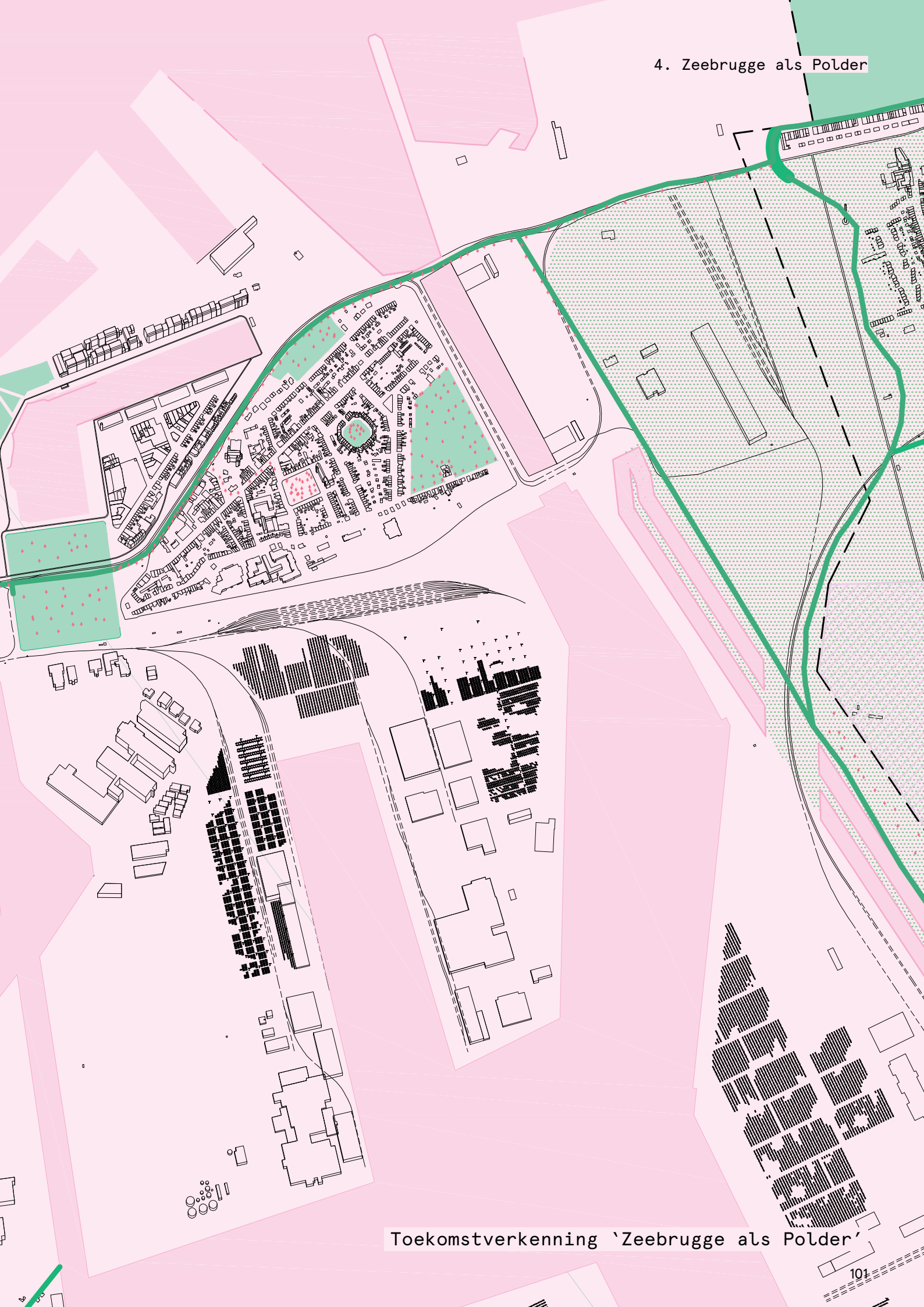


c. Nieuwe natuur



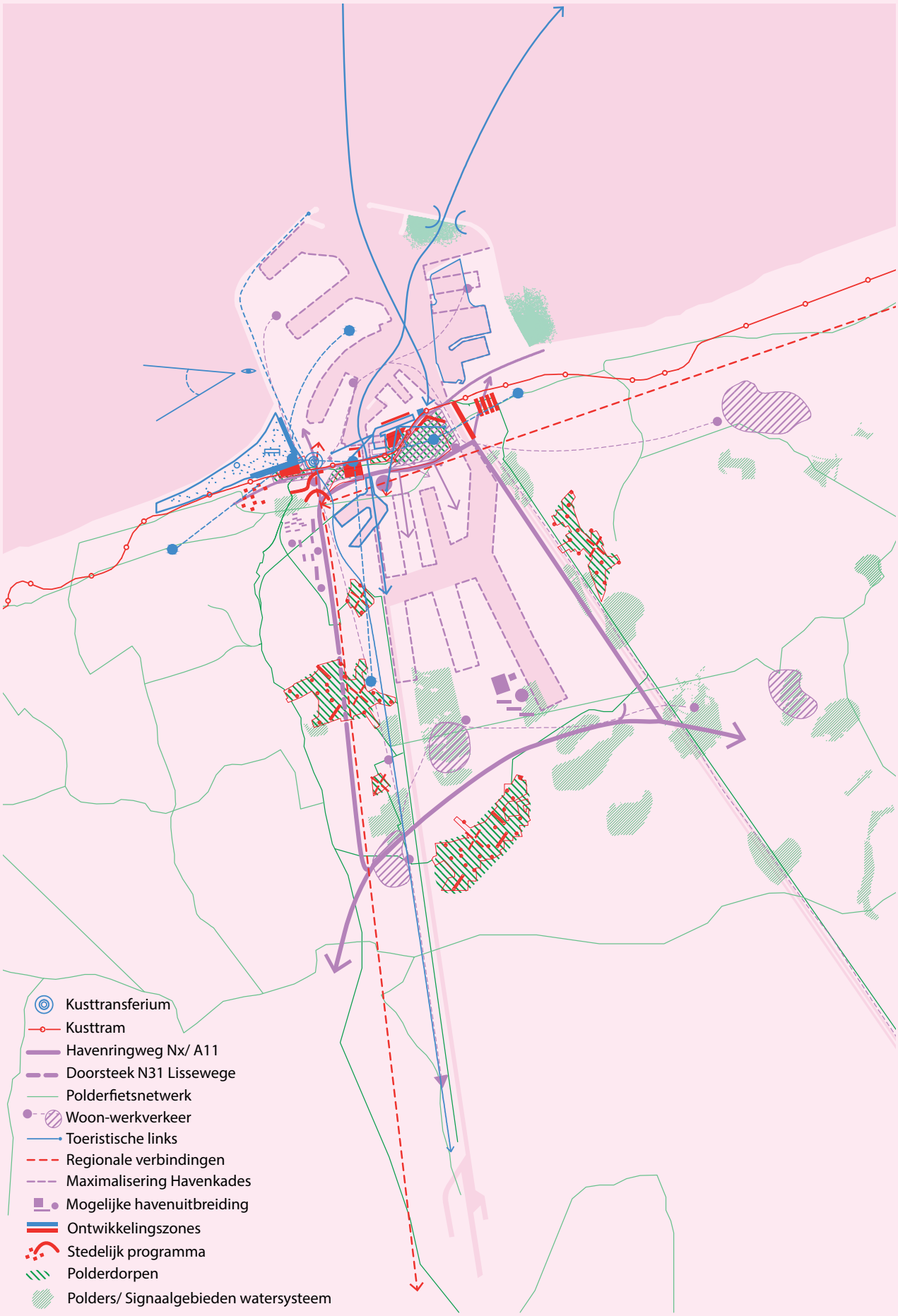
d. Adaptief waterlandschap





5. Synthese van de vier systemen

Aan de hand van de resultaten van de drie workshops (zie B.2.3 voor een kort overzicht) werden sommige theoretische concepten weerhouden en andere niet. Uiteindelijk werden de vier systemen samengebracht. De theoretische concepten die het breedste draagvlak hadden werden geïntegreerd in één geheel die als basis dient voor de ontwikkeling van een breed gedragen toekomstverhaal en het daaruit voortvloeiende actieplan. Zo wordt het verhaal niet enkel gebaseerd op vooropgestelde wensbeelden, maar vormt het een robuust plan dat zowel lokaal als op een grotere schaal verankerd is en dat de eigenheid van Zeebrugge als haven, badplaats en woonplaats onderschrijft.



Synthese van theoretische concepten van de vier systemen

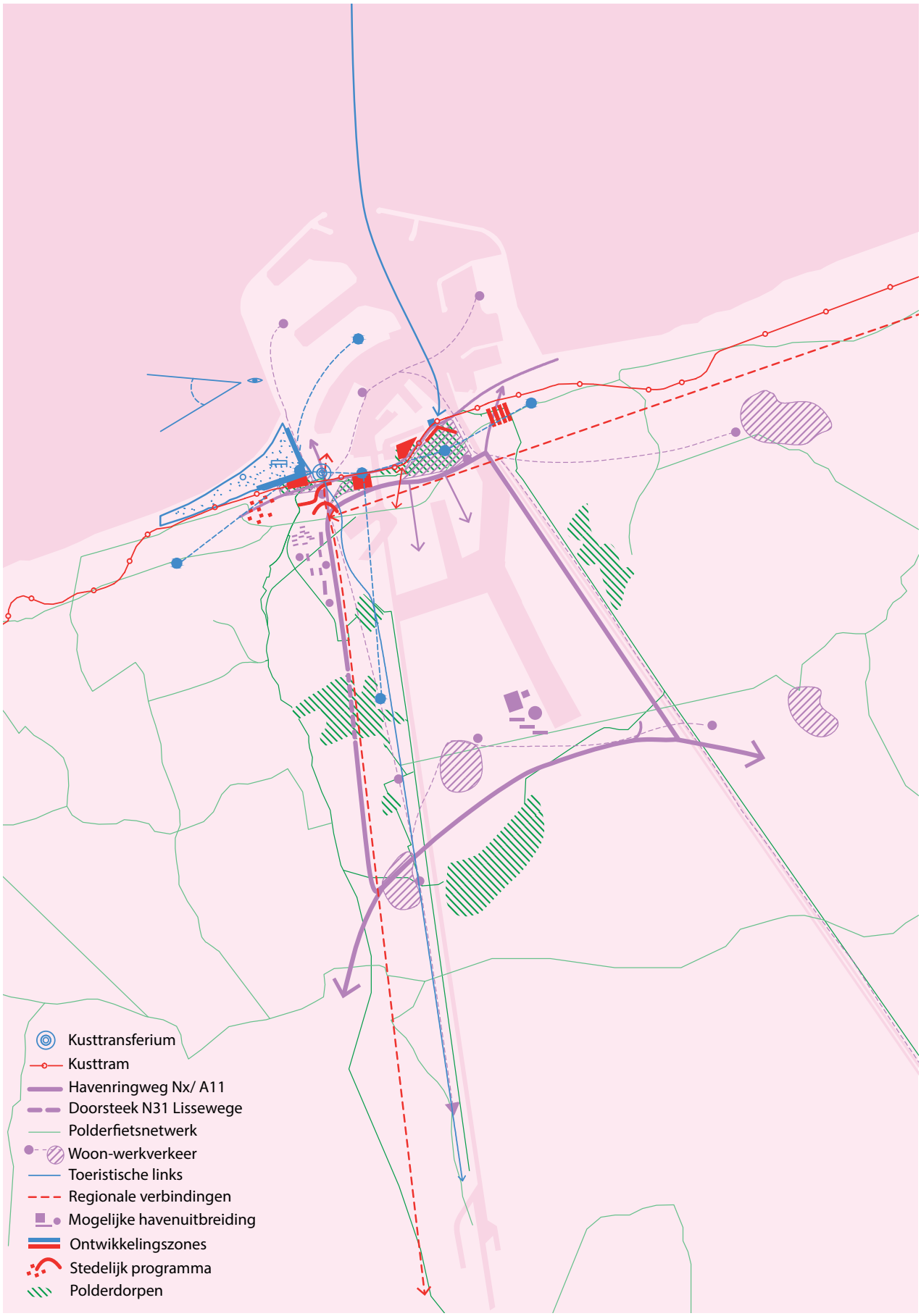
5.1 Weerhouden theoretische concepten

a. Meest gedragen concepten

1. Zeebrugge als Stad:
- Kusttramontwikkeling: zowel het toeristische als werkgerelateerde potentieel van de kusttram dient beter benut te worden. Indien minder gericht op doorgaand verkeer, kan een stedelijke tram met haltes op nieuwe locaties dienen als motor voor ontwikkeling. Vlotte bereikbaarheid van strategische woonontwikkelingen creëert een duurzamer leefmilieu. Zeebrugge versterkt bovendien haar positie binnen het oost-west netwerk langsheen de Belgische kust, waarbij haar unieke mix van kustvoorzieningen en haven in de verf gezet worden.
- Regionale voorzieningen als trekker: Zeebrugge dient de regionale voorzieningen beter te ontwikkelen. Op dit moment zijn Seafront en de passagiers- en cruiseterminal de enige grote trekkers. Meer inzetten op maritiem toerisme met een uniek programma, kan zorgen voor meer kritische massa vanuit het binnenland. Een vernieuwd aanbod is nodig om cruisepassagiers in Zeebrugge te houden.

2. Zeebrugge als Haven/ Werkplaats:
- Havenringweg: intern havenverkeer dient geoptimaliseerd te worden, zowel ten voordele van de eigen werking van de haven als voor de leefbaarheid in het algemeen. De haven heeft nood aan een efficiëntere verbinding tussen de voor- en achterhaven. De nieuwe tracés dienen de Kustlaan en kern van Zeebrugge te ontlasten van zwaar havenverkeer, zodat deze vrijkomen voor een stedelijker programma. De ingebruikname van de A11 is een eerste stap in de goede richting.
- Regionaal woon- en werkverkeer: het openbaar vervoer is op dit moment slecht afgestemd op de haven en de woonplaatsen van de werknemers. Daarnaast is ook een betere verbinding met Brugge nodig. Nu is er het mobiliteitsproject `Samen mobiel' vanuit APZI, waarbij shuttles worden ingezet, maar dat is geen volwaardige oplossing op lange termijn. Bij het versterken van het openbaar vervoeraanbod (kusttram, verbinding brugge, watertaxi, ...) dient een vlotte woon-werkrelatie vooropgesteld te worden. Verder is er een duidelijke nood aan functionele fietstrajecten tussen de haven en omliggende woongebieden. Fietsroutes dienen gescheiden te worden van de weginfrastructuur om in een veilige doorgang te voorzien. Mensen dienen zonder wagen de haven te kunnen bereiken.

3. Zeebrugge als Kustplaats:
- Brugge aan Zee: Brugge is historisch gezien een haven- en kuststad. Het verder doorgroeien van de stedelijke activiteiten richting het noorden kan deze band nieuw leven inblazen. Een goede verbinding met de historische binnenstad biedt voor beide locaties extra mogelijkheden op vlak van verblijfstoerisme. Het breedste strand kan voorzien in een alternatief gebruik t.o.v. de andere badsteden. Zo kan Zeebrugge op termijn evolueren van `het strand van de Bruggeling' tot een volwaardige kustplaats. Dit echter steeds met aandacht voor de eigenheid en de kenmerkende rust van Zeebrugge.



a. Meest gedragen concepten

- Toeristisch recreatieve cluster: de kades rondom de jachthaven, de voormalige Vissershaven, de cruiseterminal kunnen herontwikkeld worden als kloppend hart van Zeebrugge, met wateractiviteiten, visrestaurants, een speeltuin,... . Via zachte verbindingen met het strand, kan een belevingsnetwerk gevormd worden dat toeristen en bewoners naar Zeebrugge brengt en ter plaatse houdt.

4. Zeebrugge als Polder:
-Poldertraject: een uitgebreid veilig en comfortabel fietsnetwerk doorheen het polderlandschap kan de band van Zeebrugge met dit waardevolle, groene landschap versterken. Het recreatieve traject kan de omgeving bereikbaarder maken en de kwaliteiten belichten en bekender maken. De nieuwe fietsverbinding tussen Zwankendamme en Lissewege is bijvoorbeeld een goede aanzet.

b. Meest gecontesteerde concepten

1. Zeebrugge als Stad:
- Dokken als woonmilieu: de haven is nog steeds in ontwikkeling en zoekt dus (zeldzame) ruimte om uit te breiden, het herinrichten van dokken als woongebied of werkgebied niet-gerelateerd aan havenactiviteit is momenteel dan ook niet aan de orde. Wel is langsheen de westelijke strekdam, aan de zijde van het strand nieuwe ontwikkeling mogelijk met een goede aansluiting op het station. Dit kan resulteren in extra kritische massa voor het strand en heeft een unieke oriëntatie met zicht op zowel strand als haven.

3.Zeebrugge als Kustplaats:
- Havenwandeling: de connectie tussen de haven en het stedelijke weefsel dient versterkt te worden, maar eerder langsheen de grenzen en vooral in functie van zicht en geluidsbeperking. De bufferzones tussen industrie en woonweefsel moeten de haven niet wegsteken. Omwille van de werking van de haven, het private eigendom, et cetera is toetreding tot de havengebieden echter niet wenselijk. Wel kan de nijverheid doorgetrokken worden naar onder meer de Werfkaai, de Rederskaai en de Tijdokstraat om de unieke positie van Zeebrugge als haven en kustplaats te bestendigen.

4. Zeebrugge als Polder:
- Nieuwe natuur: aandacht en ruimte voor de natuur is wenselijk, maar eerder door de bestaande elementen te versterken (bijvoorbeeld de verbinding van de kern van Zeebrugge met het polderlandschap, de kreekrug langs de oostzijde van de haven of waardevolle duinlandschappen langs de kustzijde). Nieuwe natuur door natuurlijke sedimentatie ter hoogte van de dure dokken is niet mogelijk binnen het ontwikkelingsperspectief van de haven.

5.2 Conclusies in functie van revitalisering

a. Verbindingen en infrastructuur

Een eerste wezenlijk onderdeel om tot een toekomstvisie te komen bestaat uit het herbekijken van de mobiliteitslogica's op niveau van de vier wijken en de haven, alsook de onderlinge connecties. Vanuit de optiek van de revitalisering van Zeebrugge zijn twee elementen cruciaal, nl. de aanleg van de Nx enerzijds en een havenringweg anderzijds. Beide weginfrastructuren maken op hun beurt ruimte voor de herprofilering van de Kustlaan als 'boulevard' en de organisatie van een centraal knooppunt. Dit knooppunt ligt daar waar de Kustlaan en de Baron de Maerelaan elkaar kruisen. Samen met een nieuwe verkeerswisselaar ter hoogte van de Nx en de site Knaepen kan deze site een zichtbare toegangspoort vormen voor de badplaats Zeebrugge. Zo ontwikkelt zich een duidelijk verzamelpunt waarbij er een betere afstemming mogelijk is van de verschillende transportmodi:

- fusering van de twee treinstations;
- verbinding met achterland;
- de kusttram en het netwerk van badplaatsen langs de Belgische kust;
- verbinding met centrum Brugge via de snelle openbaar vervoersverbinding,
- een tram met eigen bedding en/of watertaxi's;
- frequente verbinding met de passagiersterminal P&O
- frequente verbinding met de Cruiseterminal;
- verzamelpunt deelsystemen fietssysteem;
- startpunt fietsnetwerk voor Zeebrugge en het Polderlandschap.

De noodzakelijke verkeerswisselaar kan bijvoorbeeld ook als knooppunt fungeren voor zachte verbindingen met de polderdorpen Lissewege en Zwankendamme, binnen de visie van het Masterplan Fiets. Bovendien kan er ook een knooppunt voor het goederenspoorverkeer naar de voorhaven en een link met de huidige transportzone en 2XL voorzien worden.

Een havenring kan gerealiseerd worden door het aaneensluiten van de aan te leggen Nx, de gloednieuwe A11 en in het oosten de Alfred Ronsestraat en in het westen de Baron de Maerelaan/Zeebruggelaan/Zeelaan Voor de toekomst van de haven biedt dit een niet te onderschatten meerwaarde, vermits een vlotte verbinding tussen bedrijven en het snelwegnetwerk cruciaal is voor een gezonde economische werking. Een aantal vitale verbindingen kunnen via aantakking op de havenring geoptimaliseerd worden: de link tussen voor- en achterhaven, betere ontsluiting van de kaaien en individuele bedrijfssites zoals de International Car Operators Benelux en de PBI Fruit Juice Company, nu verscholen achter de Visveiling.

Zoals reeds aangegeven kan de Kustlaan met de komst van de Nx een grondige transformatie krijgen. Wat nu een stevige barrière vormt, kan in de toekomst juist uitgroeien tot het verbindend stedelijk (laan)element van Zeebrugge. Er is voldoende ruimte voor het ontwikkelen van stedelijke fronten, uitkijkend op de bruisende havenactiviteit, gecombineerd met groene longen en een

tramnet als verbindende publieke figuur. Door de afgenomen verkeersdrukte kan de tram ook beter afgestemd worden op de woonplaatsen en de werktijden van havenwerknemers en schoolgaande kinderen. Dit als meer duurzame en permanente oplossing ten opzichte van de huidige havenbusjes ingelegd door APZI. Bij de herwaardering krijgt de aansluiting op het profiel van Heist de voorkeur op het profiel richting Blankenberge.

b. Programma en weefsel

Naast het mobiliteitsvraagstuk en de verbindende publieke ruimte, heeft het weefsel binnen de vier wijken nood aan een nieuw elan, met een flexibeler woonaanbod en meer voorzieningen. Tegelijk moeten de doorgroeimogelijkheden van de haven gegarandeerd worden. De wijken zijn historisch gegroeid binnen de haveninfrastructuur en een verdere samenwerking werkt een duurzaam geheel in de hand. Voor nieuwe woonontwikkeling komen een aantal prioritaire hefboomsites op de voorgrond. In de Strandwijk en de Stationswijk is er nood aan meer betaalbare, grondgebonden woningen om het demografisch profiel van deze wijken te diversifiëren. De westelijke strekdam biedt een unieke zichtlocatie met de combinatie haven en kustlijn voor het plannen van een gemengde ontwikkeling. Op de Oude Vismijnsite wordt er ingezet op voltijdse bewoners, met de ontwikkeling van een eerder stedelijk leefmilieu met een actieve plint. Aandacht voor het realiseren van voldoende kritische massa over de seizoenen heen is fundamenteel voor de leefbaarheid van Zeebrugge. Nu legt het groot aantal tweedeverblijvers en de bijhorende leegstand heel wat druk op de kwaliteit van de leefomgeving.

In het havengebied, zoals op de C&Z-kaai of de visveiling is er geen ruimte voor residentiële ontwikkeling, toegankelijkheid van het havengebied is omwille van logistieke redenen erg moeilijk, de relatie is eerder gebaseerd op ‘het kijken’. Er kan echter wel een kwalitatievere kruisbestuiving gefaciliteerd worden. De horeca en gastronomische restaurants in en rond de Visserwijk en de jachthaven, kunnen bijvoorbeeld de link leggen naar de visveiling, waar een meer publieke werking tot stand kan komen.

Als vanzelfsprekend brengen dergelijke nieuwe woonontwikkelingen de vraag naar recreatieve en functionele voorzieningen met zich mee. Deze investeringen kunnen gekoppeld worden aan acties om het imago op te krikken van Zeebrugge als badplaats; met de haven, het brede strand en de nabijheid van het historisch centrum van Brugge. Hier vallen opnieuw twee aantrekkingspolen te detecteren, op te laden met een programmatie voor zowel inwoners van alle leeftijden, als tweedeverblijvers en dag- en verblijfstoeristen. Vooreerst is er het sportstrand waar naast de surfclub en het Badengebouw nog ruimte is voor nieuwe initiatieven. De jachthaven geldt als tweede locatie met een schat aan toeristische economisch potentieel. Beide omgevingen hebben ook hun rol te spelen in de verbinding met het cruise- en passagiersverkeer en het toerisme van en naar Brugge. Tenslotte moet er, tussen al deze ontwikkelingen, voldoende aandacht zijn voor het landschap en de groene omgevingen. Het behoud van en de verbinding met de

omliggende polderlandschappen en –dorpen is uitermate belangrijk. Duurzame infrastructuurwerken en stedelijke ontwikkelingen houden best rekening met het natuurlijke watersysteem en de bijhorende systemen: overstromingsgebieden zoals de zone rond Schipdonk- en Leopoldkanaal voor de Oostkustpolder, de baai van Heist en kreekrug aan de oostzijde van de haven.

Welke potentiële hefbomen kunnen ervoor zorgen dat deze systemen bewaard en versterkt worden? Op welke schaal kunnen ze opereren?

Op basis van de resultaten en vaststellingen die naar voor kwamen uit het onderzoek naar de systemen en theoretische concepten werden een aantal potentiële hefbomen naar voor geschoven. Deze hefbomen worden elk op een verschillend schaalniveau ingezet. Op wijkniveau worden vier `kwalitatieve wijken' voorgesteld, over de wijken heen een verbindend `publiek raamwerk' en op schaal van de burger wordt de `antropologische dimensie' van de revitalisering geschetst.
`Kwalitatieve wijken' zijn omgevingen waar de vier systemen van in Hoofdstuk B elk op hun eigen manier samenkomen en die elk hun eigen ruimtelijke identiteit hebben. Ze worden dus breder opgevat dan het courante beeld dat we van de vier wijken van Zeebrugge hebben.
Het `publiek raamwerk' is het netwerk aan bestaande en potentiële publieke ruimte dat de verschillende kwalitatieve wijken met elkaar en met de omliggende verstedelijking (Blankenberge en Knokke) en landschappen verbindt.
De `antropologische dimensie' geeft een overzicht van gangbare vormen van dagelijkse gebruik in Zeebrugge, van bestaande initiatieven die de leefbaarheid van de woonwijken trachten te verbeteren en van wensen en noden waar nog niet in geïnvesteerd wordt.

D. HEFBOMEN

C. SYSTEMEN

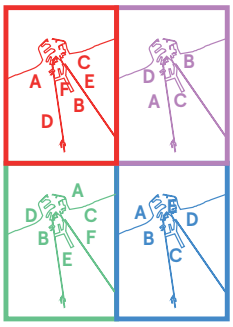
COALITIES

Interviews met burgers

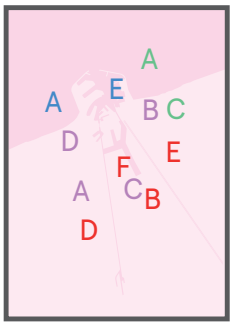
Interviews met actoren

Workshop 1 Workshop 2 Workshop 3

VERKENNINGEN



4 systemen



Synthese

INVENTARISATIE

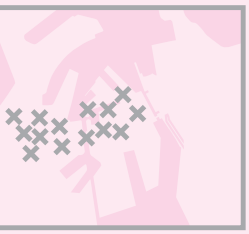
Lopende projecten

D. HEFBOMEN

E. TOEKOMSTVERHAAL

F. RANDVOORWAARDEN

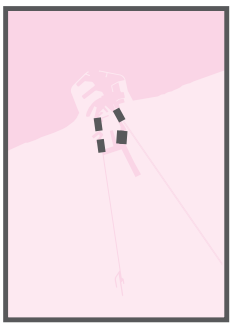
G. ACTIEPLAN



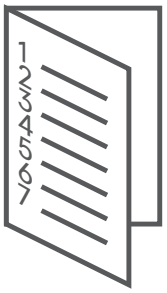
ntropologische dimensie



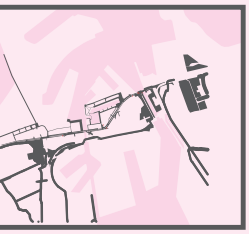
Activering op termijn



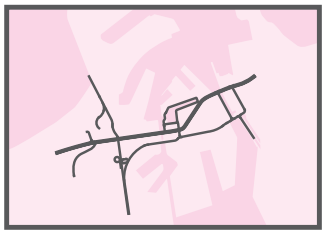
Ranking zeesluisvarianten



Actieplan



bliek raamwerk



Verbindend raamwerk



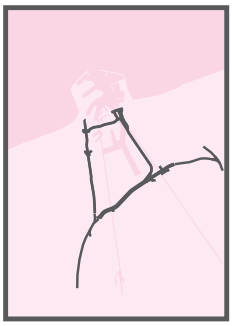
Beleidsacties



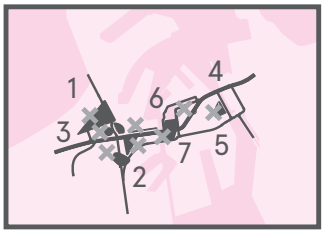
alitatieve wijken



Cruciale plekken



Nx met havenringweg



Tijdspad van concrete acties

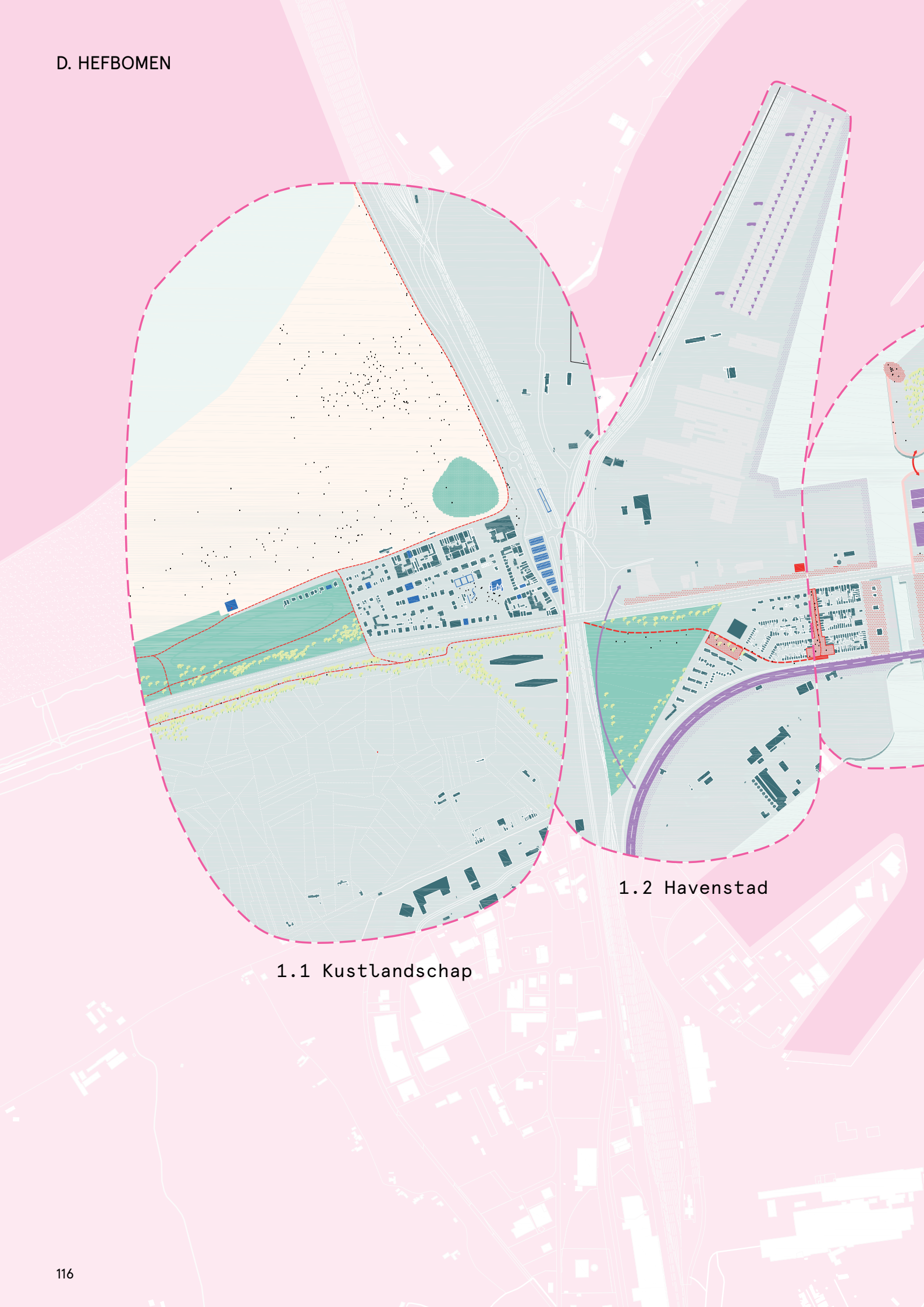
1. Kwalitatieve wijken

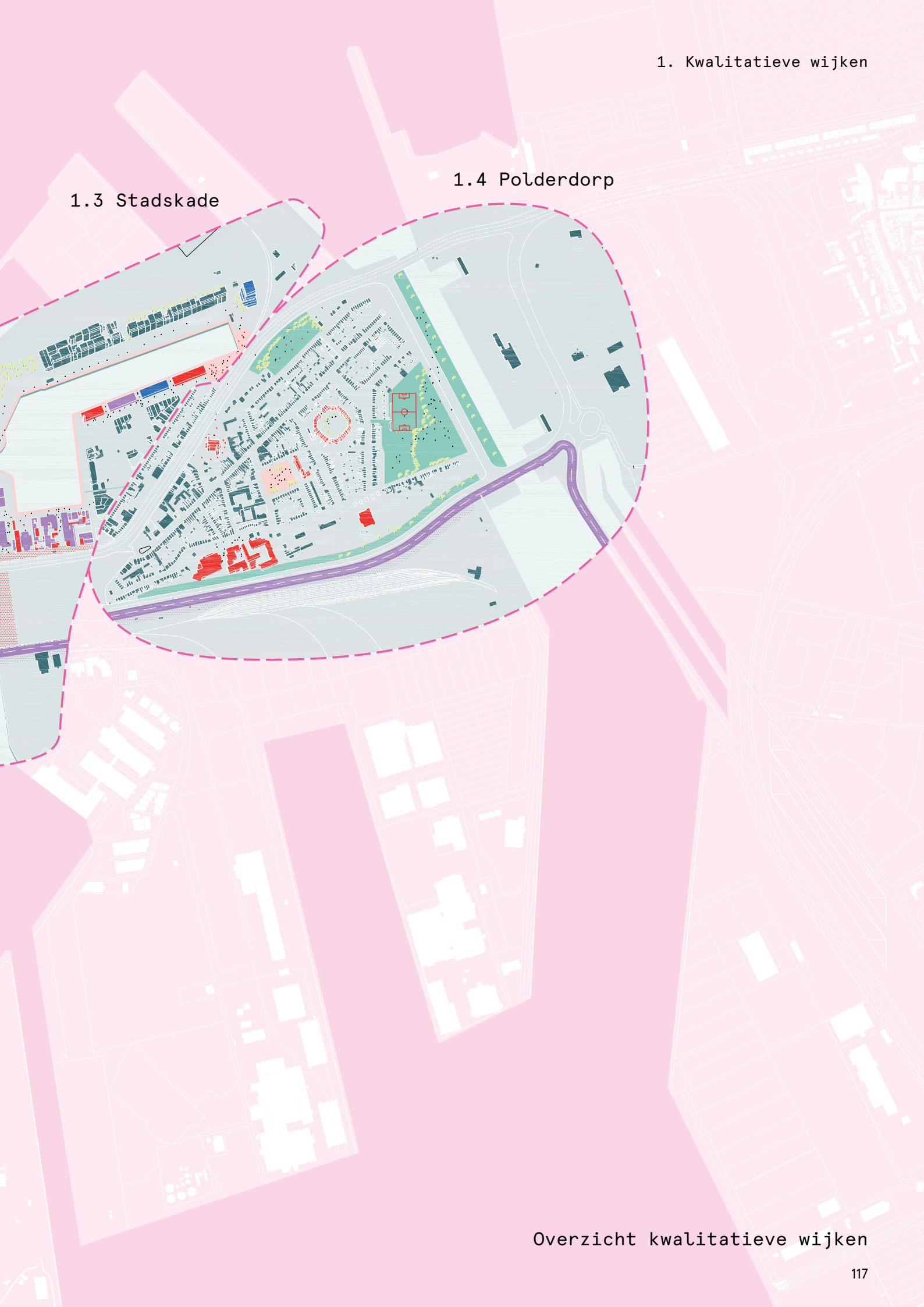
Op wijkniveau worden de vier bestaande, geïsoleerde wijken geherstructureerd tot 'kwalitatieve wijken'. Deze moeten Zeebrugge in staat stellen haar aantrekkingskracht als verblijfs-en belevingsbestemming ten opzichte van andere badsteden te vergroten. Zeebrugge wordt getypeerd door een harde fragmentatie van het stedelijk weefsel, waarbij een schaalclash aan infrastructuren en programmatische barrières het gebied doorzeeft. Deze huidige 'enclaves' kennen een enorme nabijheid van diverse rijke landschappen, er zijn tal van belangrijke mobiliteitsverbindingen en uitgebreide infrastructuren van regionaal belang.

De vier wijken hebben zo, ondanks hun sterke isolement, toch een eigen identiteit die dus in grote mate bepaald wordt door hun relatie tot de omliggende landschapsvormen (haven, polder, duinenlandschap, …). Door de huidige fysieke afbakening van de vier wijken te doorbreken en te kijken waar en op welke manier de vier systemen van tel zijn en hoe deze omgevingen in relatie staan tot het aanpalende landschap, worden de nieuwe kwalitatieve wijken gedefinieerd:

'Het Kustlandschap' zet in op de specifieke positie en potentieel van de strandwijk, het strand en haar omgeving als badplaats langsheen de Belgische Kust.
'De Havenstad' speelt met de mogelijkheden die het nauwe contact tussen haven en stedelijk weefsel biedt voor het ontwikkelen van een stedelijk, dynamische woon-werkmilieu.
'De Stadskade' stelt een heropleving van de stadshavenkades voorop, door het organiseren van een levendig milieu, met ruimte voor economisch en recreatieve activiteiten.
'Het Polderdorp' tenslotte, focust op de verdere ontwikkeling van Zeebrugge-dorp in relatie tot de omliggende economische, stedelijke en groene landschappen.

In elke van deze wijken kunnen dus de ambities van de vier systemen op een specifieke manier geïnterpreteerd en gerealiseerd worden. Daarenboven zijn de nieuwe grenzen van de kwalitatieve wijken zo gekozen dat ze de bestaande fysieke barrières opheffen en elkaar versterken.


1.2 Havenstad
1.1 Kustlandschap



Overzicht kwalitatieve wijken


KALMAR



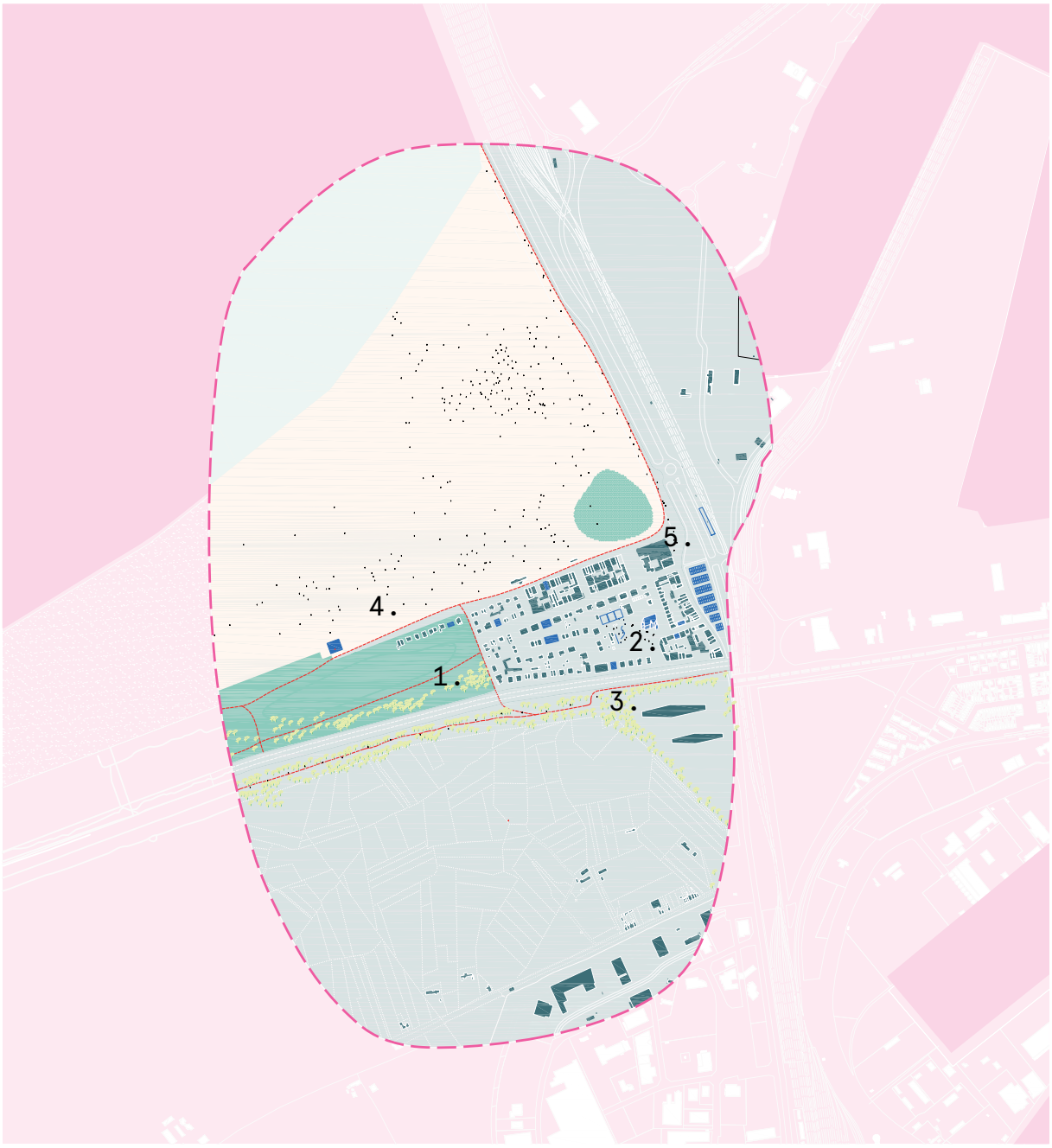
1.1 Kustlandschap

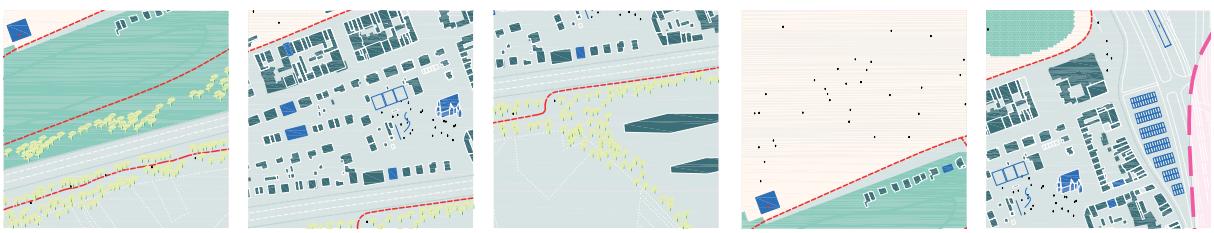
a. Bestaande kwaliteiten

De Strandwijk is de wijk bij uitstek waar Zeebrugge zich kan profileren als unieke badplaats van de Belgische kust. Naast het brede strand waar er plaats is voor jong én oud, voor sport én recreatie, voor dag- en verblijfstoeristen én vaste verblijvers, heeft het nog andere landschappelijke troeven: de duinen, het zeebos en de uitgestrekte kustpolders. In deze wijk ontbreekt het nog aan een kwalitatieve infrastructuur die deze verschillende gebruikers en bestemmingen op elkaar kan afstemmen.

b. Toekomstverkenning

1. Historisch landschap: het sterk verbonden polder , duin, water en strandlandschap vormt een sterke natuurlijke identiteit. Deze verbindingen worden extra ingezet en versterkt om de aanwezige kwaliteiten voelbaar te maken.
2. Recreatieve ankerpunten: een duidelijke visie rond de Stella Maris kerk en de verbinding met Blankenberge kan zorgen voor een recreatief draagvlak.
3. Bestaande verbindingen: koppelen van bestaande zachte verbindingen.
4. Sportinitiatieven: het Badengebouw, het bijhorende sportstrand en de surf club hebben een breed gebruikersplatform. het huidige strand heeft de ruimte om ingezet te worden als aantrekkelijke sportomgeving.
5. Ruimte en toegankelijkheid: zowel openbaar vervoer als parkeergelegenheid zorgen voor een sterk verbonden wijk met het hinterland. De ruimte is er om deze te optimaliseren maar ook nieuwe zichten, verbindingen en programma’s af te stemmen op deze kwaliteiten.





b. Toekomstverkenning

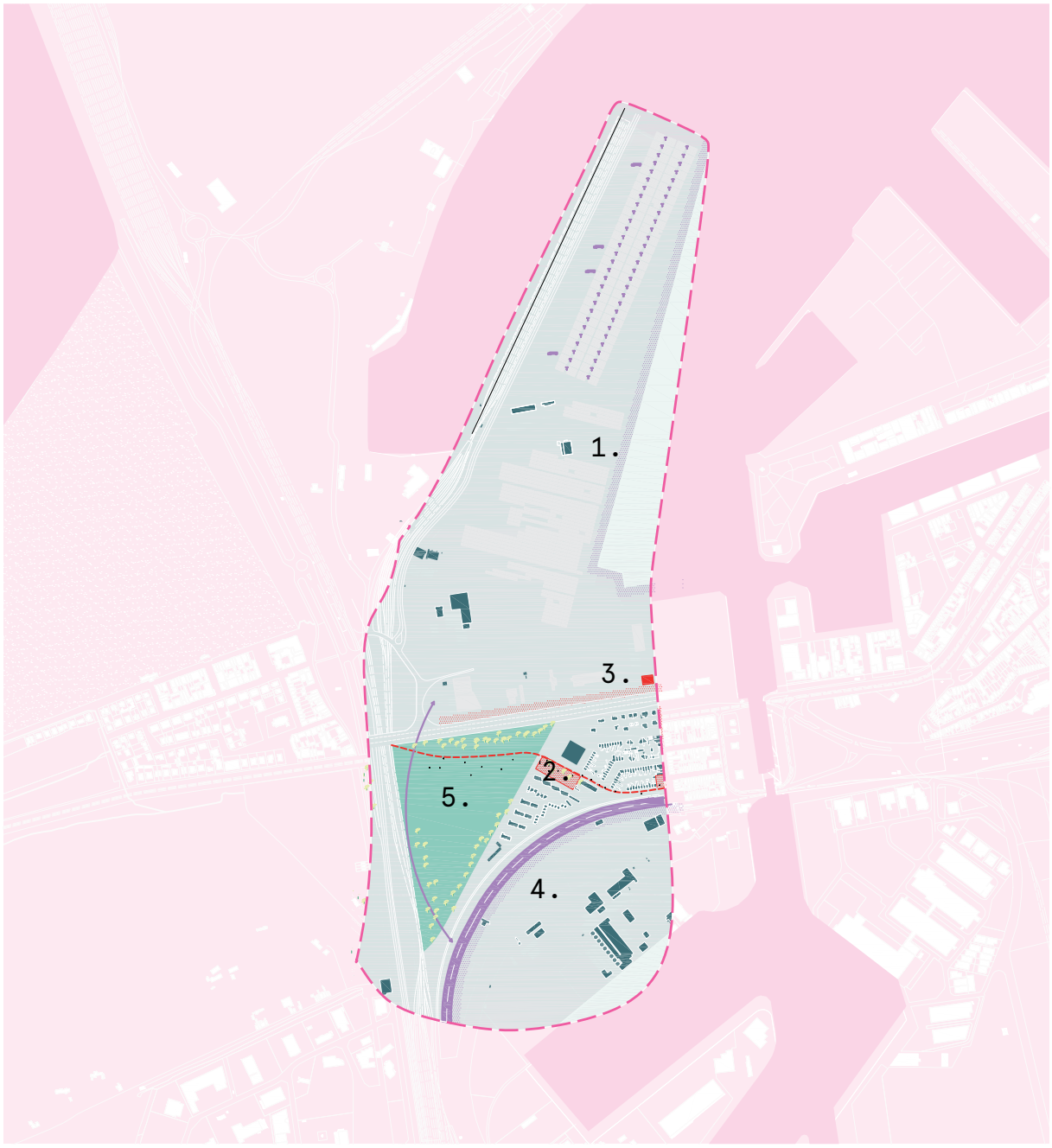
1.2 Havenstad

a. Bestaande kwaliteiten

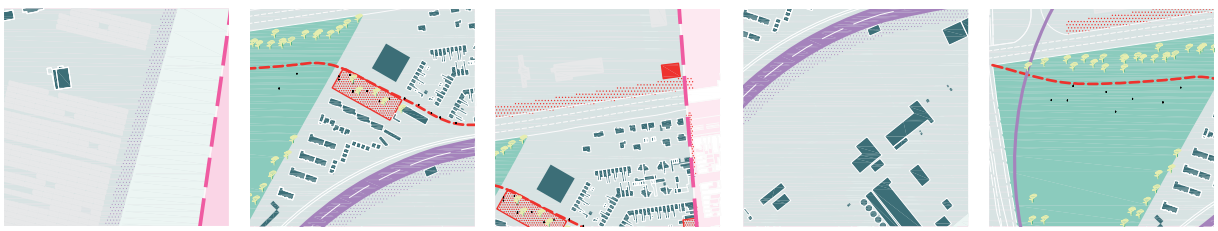
Nergens in Zeebrugge is het raakvlak tussen haven en verstedelijking zo groot als in deze wijk. Als de Kustlaan gevrijwaard wordt van zwaar havenverkeer heeft het de potentie om als stedelijke boulevard te dienen en een ruggengraat te vormen voor alle toekomstige ontwikkelingen binnen deze wijk. Het is de omgeving waar de haven haar meest stedelijke gezicht kan tonen (`front office'), en waar er ingezet kan worden op zowel bedrijvigheid als woonkwaliteit.

b. Toekomstverkenning

1. Kadelengte in de voorhaven: de kade in de voorhaven zorgt voor een sterke economische positie en vormt een belangrijk onderdeel van de strategische ligging van de Zeebrugse haven.
2. Burgerinitiatieven: desondanks de relatief lage aanwezigheid van een woonprogramma zorgen niet alleen het buurtcentrum, maar ook de volkstuintjes voor een sociale drager. De bestemming van de ex-militaire zone kan hier zorgen voor een strategische verbinding.
3. Mogelijke zachte verbindingen: ruimte om een kwaliteitsvolle voetgangers- en fietsverbinding tot stand te brengen langs de Kustlaan.
4. Economische zone langs de Nx: de nu onderbenutte zone wordt opgewaardeerd door de implementatie van de Nx.
5. Kruispuntlocatie met omgevingskwaliteit: de ligging van de ex-militaire zone Knaepen kan de verbinding tussen havengebieden, wijken en Brugge tot stand brengen. Dit met de incorporatie van omgevingskwaliteit en waterhuishouding.



1. 2. 3. 4. 5.



b. Toekomstverkenning

1.3 Stadskade

a. Bestaande kwaliteiten

De toekomst van deze wijk wordt sterk bepaald door de locatie van de nieuwe zeesluis en de keuzes inzake de kustverdediging. Naast de reeds publiek gemaakte voormalige visserskaaien, die weliswaar nog beter benut zouden kunnen worden, beschikt deze wijk over het potentieel om het netwerk van stadskades nog aanzienlijk te vergroten. Door de aanwezigheid van zowel watergebonden (scheepswerven) als lokaal ingebedde (eventueel bijvoorbeeld een carnavalsloods) bedrijvigheid kunnen deze kades naast recreatief ook economisch ingezet worden.

b. Toekomstverkenning

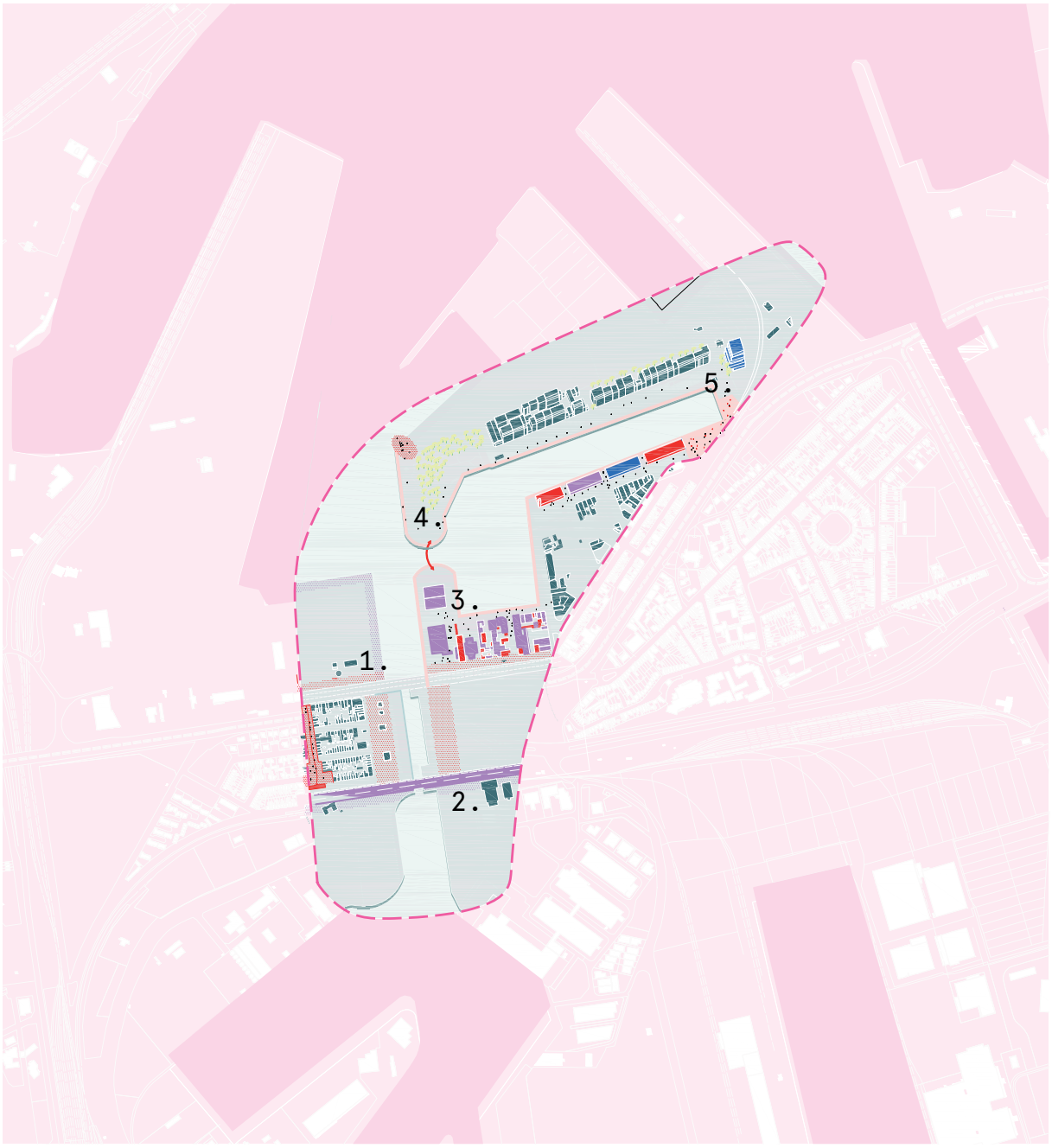
1. Mogelijkheden en activatie: de aanwezige infrastructuur zoals het station, maar ook de bufferzone langs de Visartsluis hebben de capaciteit om meerdere programma's te koppelen. Gaande van publieke ruimte, tot plaats voor ateliers en recreatie

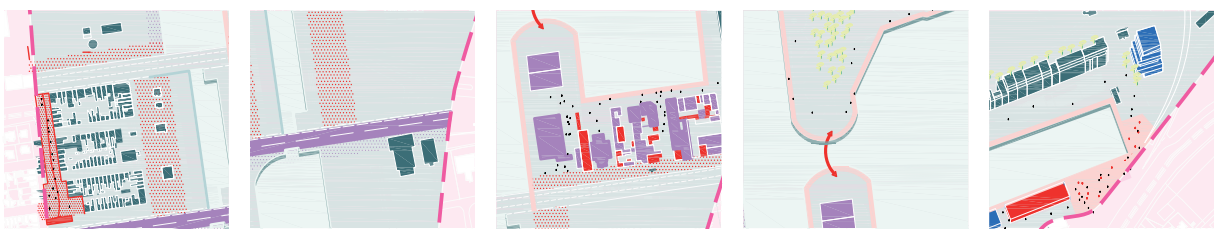
2. Economische kade: de economische kade omvat kleinschalige economische spelers zoals de vismijn en herstelplaatsen voor de reders. Onder meer bij de reconversie van de Oude Vismijnsite kan ingezet worden op economische activiteit in combinatie met wonen en recreatie. Het zijn deze kadegebonden activiteiten die een sterke rol spelen. Op die manier ontstaat een gevarieerde tewerkstelling en publieke identiteit.

3. Woon-werkomgeving: de aanwezige mix van wonen en werken geeft de aanzet naar nieuwe dynamische typologieën. Doelstelling voor projecten zoals de reconversie van de Oude Vismijnsite, is om in duurzame woonwijken te creëren door de woonfunctie te versterken in samenhang met toeristische aantrekkingskracht, recreatieve functies en het versterken van economisch activiteiten in de omgeving van de haven.

4. Recreatieve kade: de kade is naast drager voor economische activiteit ook drager voor wandelingen en een divers recreatief gebruik.

5. Plaats voor verbinding van kwaliteiten: de samenkomst van het polderdorp met de stadskade, de nieuwe ontwikkeling aan de oude vismijn, de cruiseterminal en bovenlokale mobiliteit.





b. Toekomstverkenning

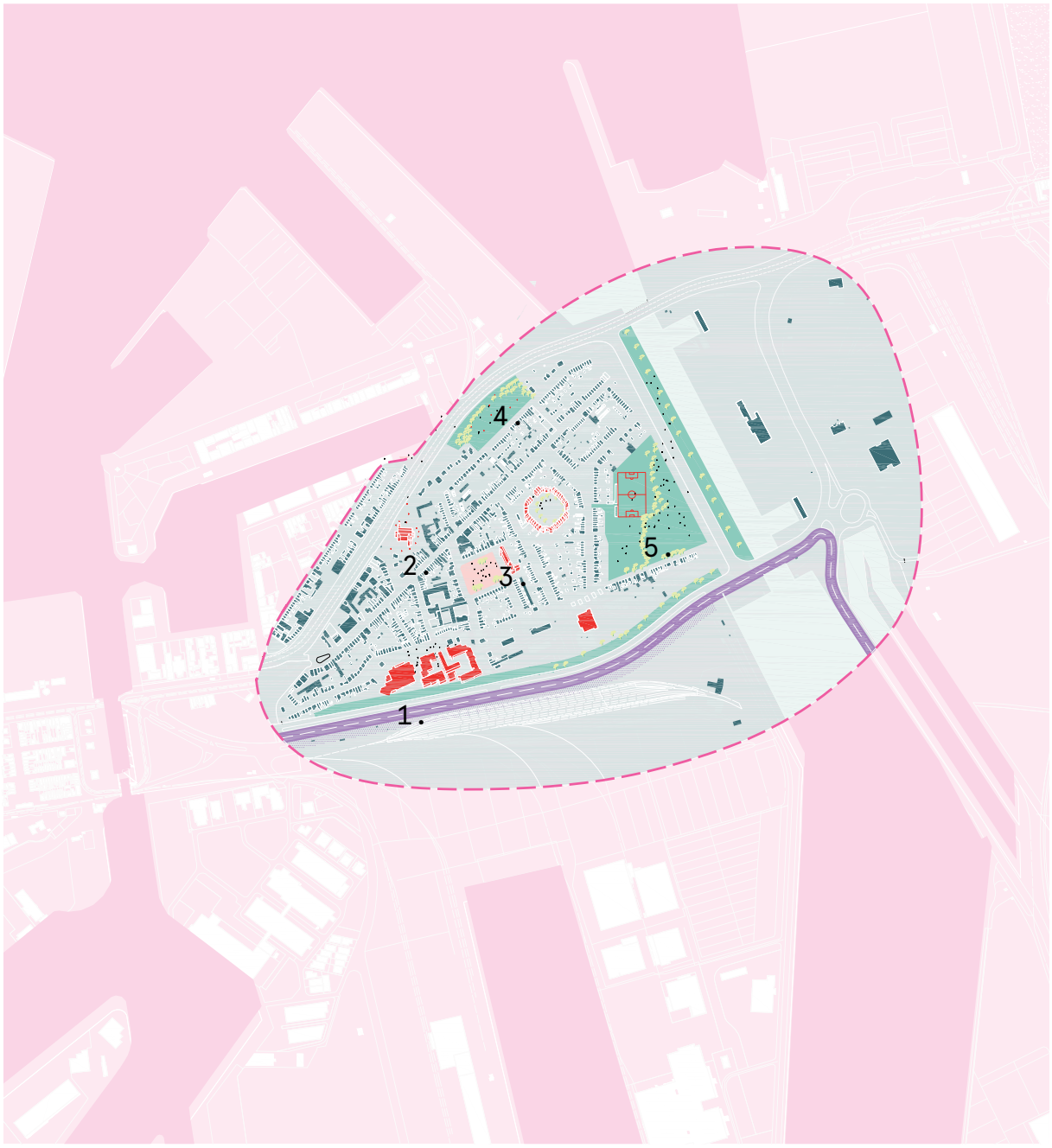
1.4 Polderdorp

a. Bestaande kwaliteiten

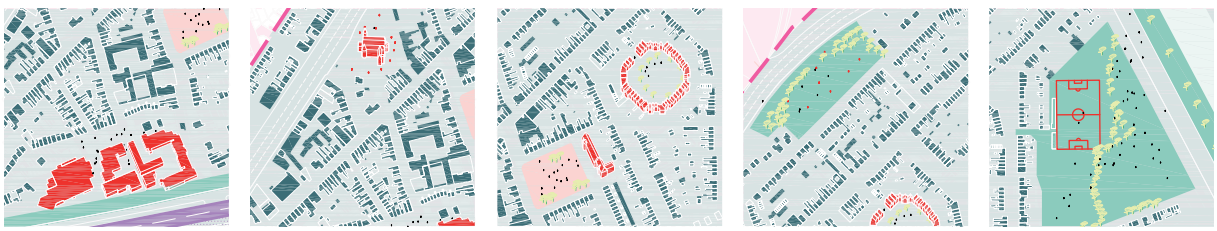
Het dorpscentrum van Zeebrugge heeft naast een solide basis aan voorzieningen (horeca, winkels, publieke en toeristische functies) ook een enorme landschappelijke troef. Het lagergelegen deel van Zeebrugge-Dorp ligt op poldergrond, een waardevolle landschapsvorm dat zich ten zuiden van de Belgische kust uitspreidt. Als polderdorp vormt Zeebrugge-Dorp een schakel tussen verschillende landschappelijke schalen. Het is de plek die verder uitgebouwd kan worden als toegangspoort van Zeebrugge: zowel ten opzichte van Knokke-Heist als de vele buitenlandse toeristen die via de cruiseterminal toestromen.

b. Toekomstverkenning

1. Scholencluster: de aanwezigheid van educatie geeft het polderdorp de mogelijkheid om woonplaats te zijn voor een divers publiek.
2.Omgevingskwaliteit: het divers gebruik, en de typologie zorgen voor een aantrekkelijk en dynamisch straatbeeld. Het verbindt meerdere programma's en maakt zachte mobiliteit mogelijk.
3. Publieke ruimte: zorgt voor een open omgeving in het polderdorp
4. Groene verbindingen: de aanwezige parken en groenstructuur zorgen voor een aaneenschakeling van kwalitatieve omgevingen. Langs de Kustlaan kan deze kwaliteit worden doorgetrokken naar een stedelijke boulevard.
5. Recreatieve grensstructuur: de rand van het polderdorp huisvest meerdere publieke en sociale programma's. Het is een groene omgeving dat echter veel meer potenties heeft en mits verdere ontwikkeling kan dit een sterkere kwaliteit vormen voor het polderdorp.



1. 2. 3. 4. 5.



b. Toekomstverkenning

2. Publiek raamwerk

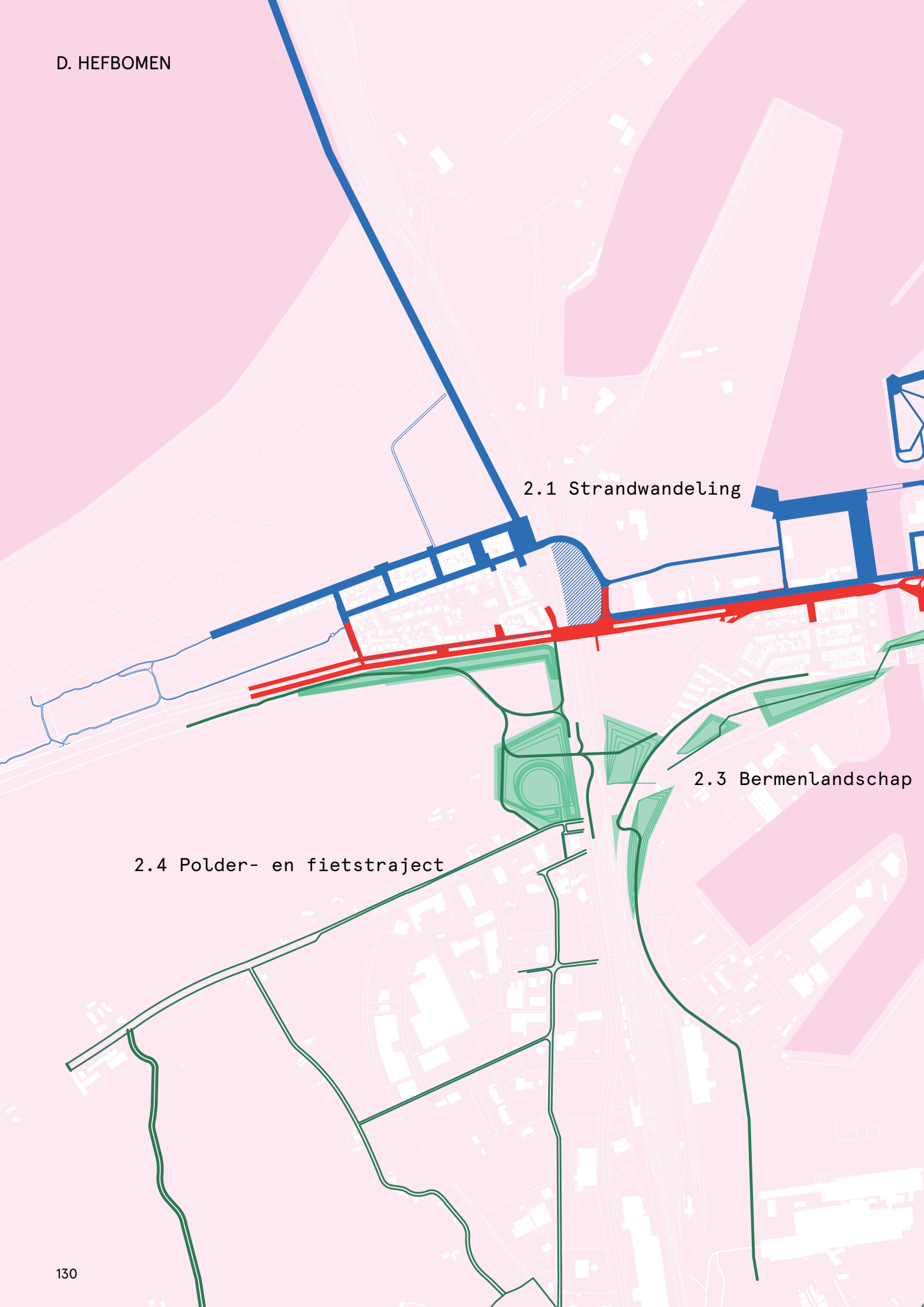
Een geslaagde revitalisering van Zeebrugge kan enkel plaatsvinden als de kwalitatieve wijken effectief stelselmatig meer een geheel gaan vormen. Hiervoor wordt een verbindend element over de wijken heen geïntroduceerd, het publiek raamwerk. Dit netwerk van bestaande en potentiële publieke ruimte verbindt zowel de wijken onderling als Zeebrugge en de omliggende verstedelijking (Blankenberge en Heist/ Knokke) en landschappen. Het vormt een kader, met in eerste instantie de maximale contour, waarbinnen de verschillende trajecten, de verschillende wijken en omstreken de mogelijkheid hebben met elkaar in dialoog te gaan op een kwalitatieve manier. De potenties kunnen per wijk versterkt worden. Op deze manier stimuleren ze verdere ontwikkeling en worden ze ingeschakeld in een groter geheel.

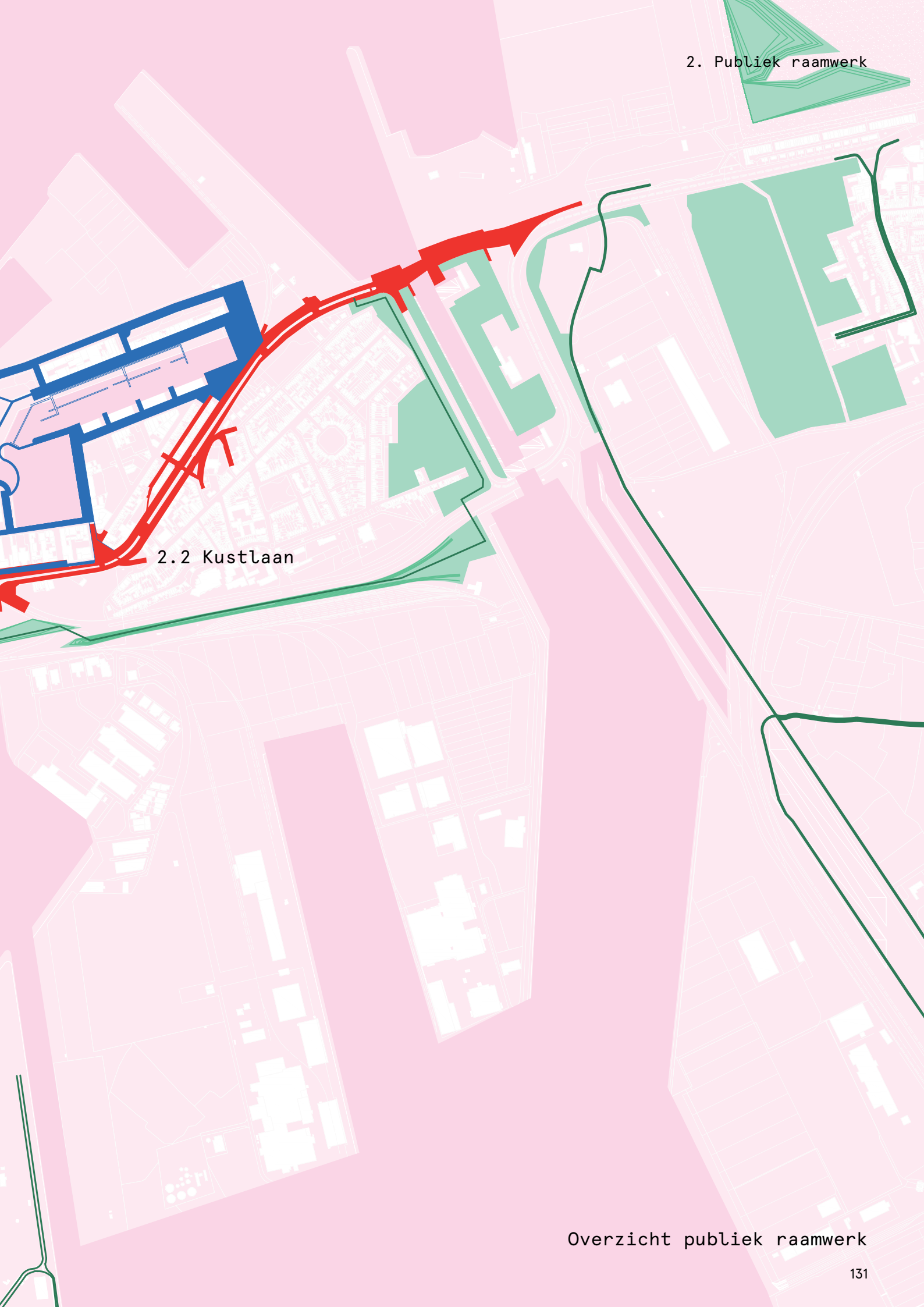
Dit publieke raamwerk komt tot stand door permanente of tijdelijke ingrepen die deels mogelijk gemaakt worden door de inrichting van de nieuwe zeesluis en gerelateerde infrastructuurwerken. De mogelijke doorbreking en barrièrewerking, verschillend per sluisvariant, beperkt telkens de capaciteit van het raamwerk. Een weloverwogen keuze is dan ook een cruciale stap in het proces.
Terzelfdertijd kunnen lopende trajecten zoals de kustverdedigingswerken, de ontwikkeling van de Vismijnsite, het Stevin-project, de cruiseterminal, … zich verankeren binnen dit publiek raamwerk, om elkaar wederzijds te versterken.

Er wordt hierbij eerst uitgegaan van een optimaal streefbeeld dat de maximale verbindingen probeert te capteren. Op die manier ontstaat een platform, met niet-voorgeprogrammeerde ruimte om te ontmoeten en te delen, ruimte voor stedelijke initiatieven en nieuwe samenwerkingen. De Stad kan op deze locaties, met private partners, stedelijke plekken par excellence ontwikkelen. Ruimtes met een vrij karakter, diverse

functies, brede vormen van gebruik, tijdelijke invullingen,… Projecten die Zeebrugge kunnen transformeren tot een aantrekkelijke verblijfplaats.

Het publiek raamwerk van Zeebrugge wordt voorgesteld aan de hand van vier hoofdfiguren:
1. De `Strandwandeling' kan hierbij punctuele onderdelen van kades omzetten tot een toegankelijk domein.
2. De `Kustlaan' vormt een boulevard die door zijn afgebouwde profilering een publieke ruimte kan vormen met kwalitatieve randen.
3. Een `Bermenlandschap' kan vervolgens restruimtes en terrain vagues - omwille van de toekomstige infrastructuurwerken- omschakelen tot een kwalitatief landschap dat als bufferzones ook nieuwe fietstrajecten kan dragen.
4. Het `polder- en fietstraject' tenslotte vormt zachte verbindingen tussen de verschillende polderdorpen, waarbij Zeebrugge strand, dorp, station en oude vismijnsite ingeschakeld worden in dit systeem.


2.1 Strandwandeling
2.3 Bermenlandschap
2.4 Polder- en fietstraject



Overzicht publiek raamwerk





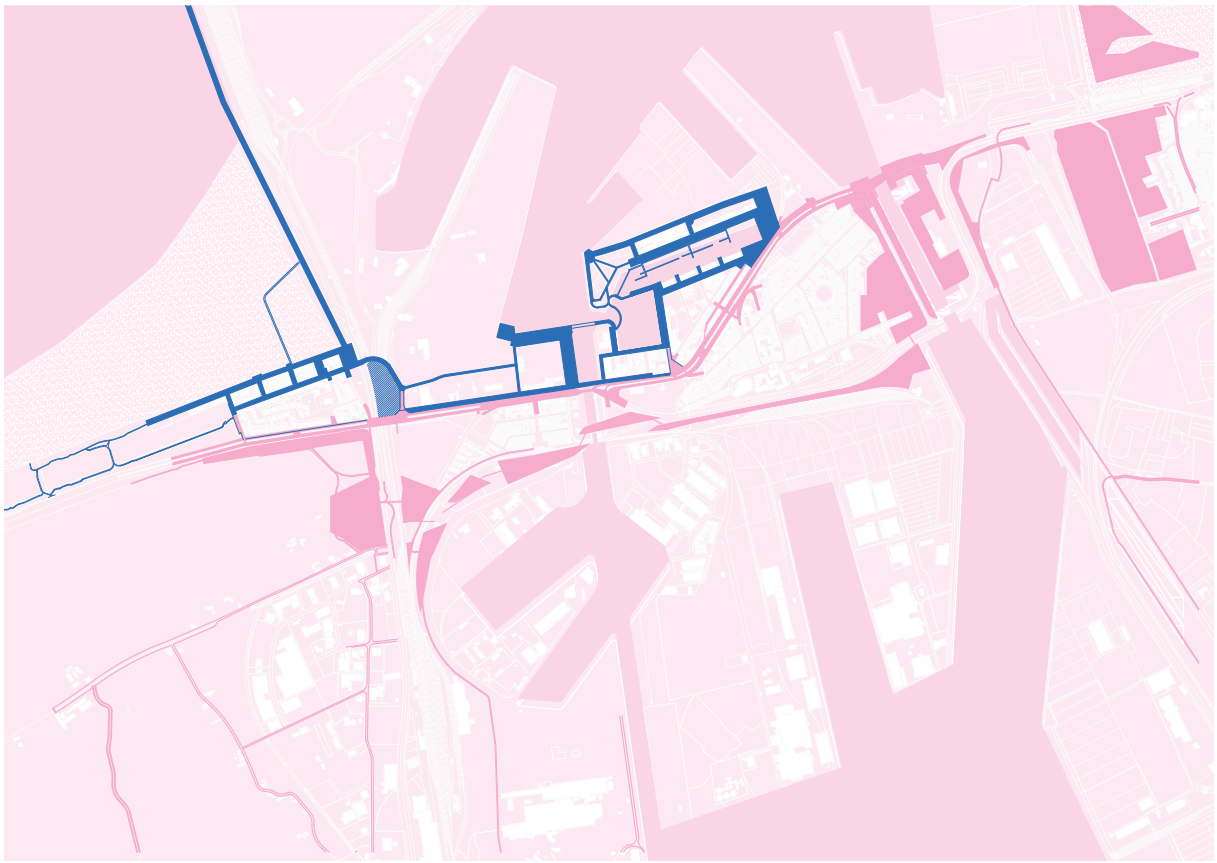
2.1 Strandwandeling

a. Bestaande kwaliteiten

In Zeebrugge zijn heel wat locaties te detecteren waar reeds zachte verbindingen zijn, zoals de dijk in de Strandwijk, de Saint-George's Day-wandeling, de omgeving van het Visserskruis en de jachthaven. Het netwerk bestaat echter voornamelijk uit fragmenten die op zichzelf staan en zo onvoldoende hun potentieel benutten. Een continue traject dat het bestaande contact met het duinenlandschap, het strand, de doorzichten op het havenlandschap en de Visserswijk bundelt, zorgt voor een wederzijds voordeel.

b. Toekomstverkenning

De strandwandeling voorziet in een alternatieve, recreatieve wandelverbinding doorheen Zeebrugge. Via 'de Fonteintjes' wordt langsheen het duinenlandschap de verbinding gelegd met Blankenberge. De Saint George's Day-wandeling en de dijk geven plaats aan de strandwandeling gekoppeld aan het sport- en evenementenstrand met het Badengebouw, de surfclub en het evenementenplatform. Via het kusttransferium en de Stationswijk kunnen wandelaars beschikken over allerhande transportmodi. Via een activeitenberm, met bijvoorbeeld een fitometer, een stedelijke tribune en een havenkijkpunt, loopt de wandeling als veilige verbinding verder naar de stadskade en de ontwikkeling op de Oude Vismijn. Als herkenbare drager verhoogt ze de levendigheid en bereikbaarheid van deze stadsdelen voor mensen van alle leeftijden.



b. Toekomstverkenning

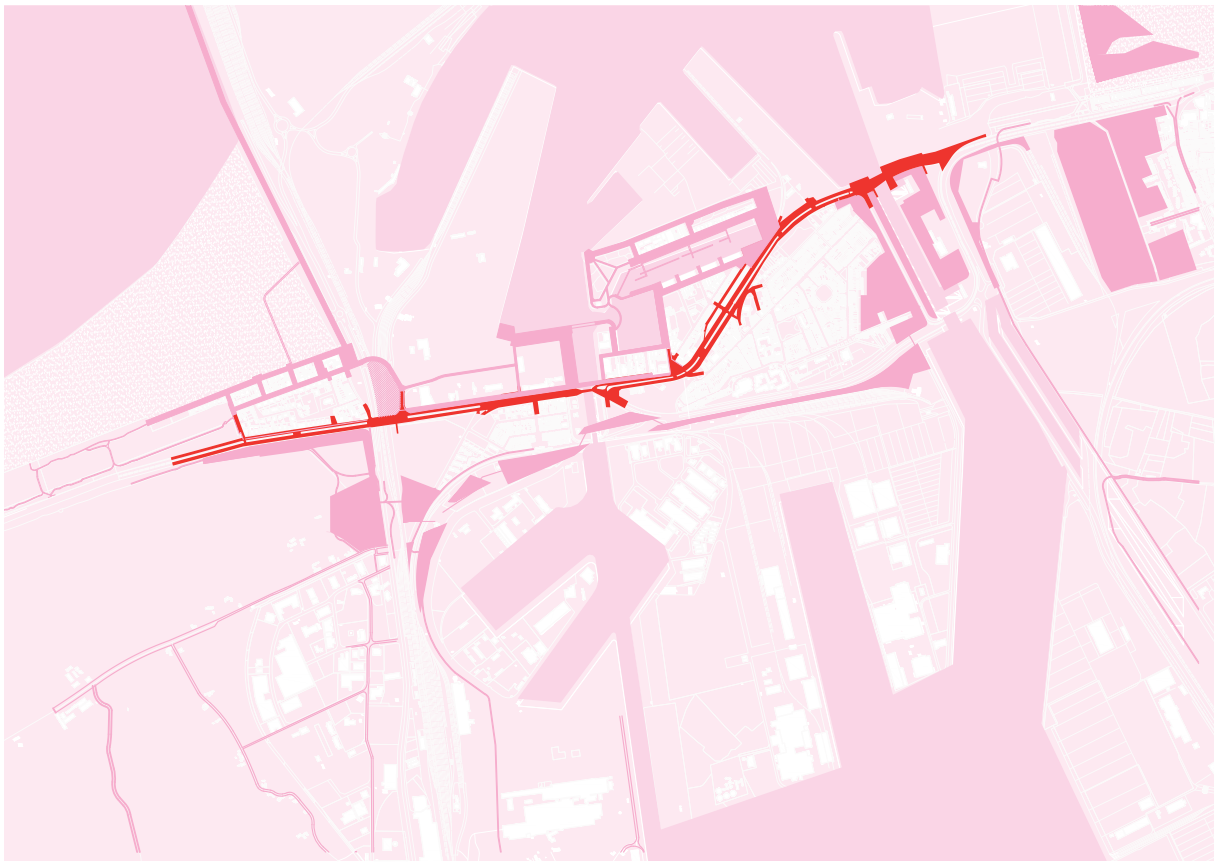
2.2 Kustlaan

a. Bestaande kwaliteiten

De huidige Kustlaan vormt de centrale figuur van Zeebrugge. Het brede profiel van de baan met de bedding van de kusttram en de open ruimte ter hoogte van de Visartsluis en de verschillende havenkades minimaliseert het kokergevoel dat deze verbindingsweg op andere plaatsen wel heeft. Toch worden deze kwaliteiten vandaag niet of onvoldoende benut. De tram en fietspaden zijn reeds aanwezig, maar zijn esthetisch en infrastructureel niet wat het zou kunnen zijn. Het wegwerken van 'missing links' en inzetten op veiligere alternatieven voor de zwakke weggebruiker zijn prioritaire acties.

b. Toekomstverkenning

De Kustlaan plaatst Zeebrugge in het netwerk van Belgische kustplaatsen. Ze vormt een hoofdverbindingselement om Zeebrugge in de toekomst te ontwikkelen als een leesbaar geheel. Via de Kustlaan kunnen de diverse programma's die Zeebrugge's bijzondere positie langsheen de kust markeren vlot verbonden worden, door middel van de kusttram. Deze boulevard werkt als katalysator voor revitalisering. De overmaat langsheen de randen biedt mogelijkheden voor een meer stedelijke ontwikkeling, als beeldbepalend karakter van Zeebrugge.



b. Toekomstverkenning

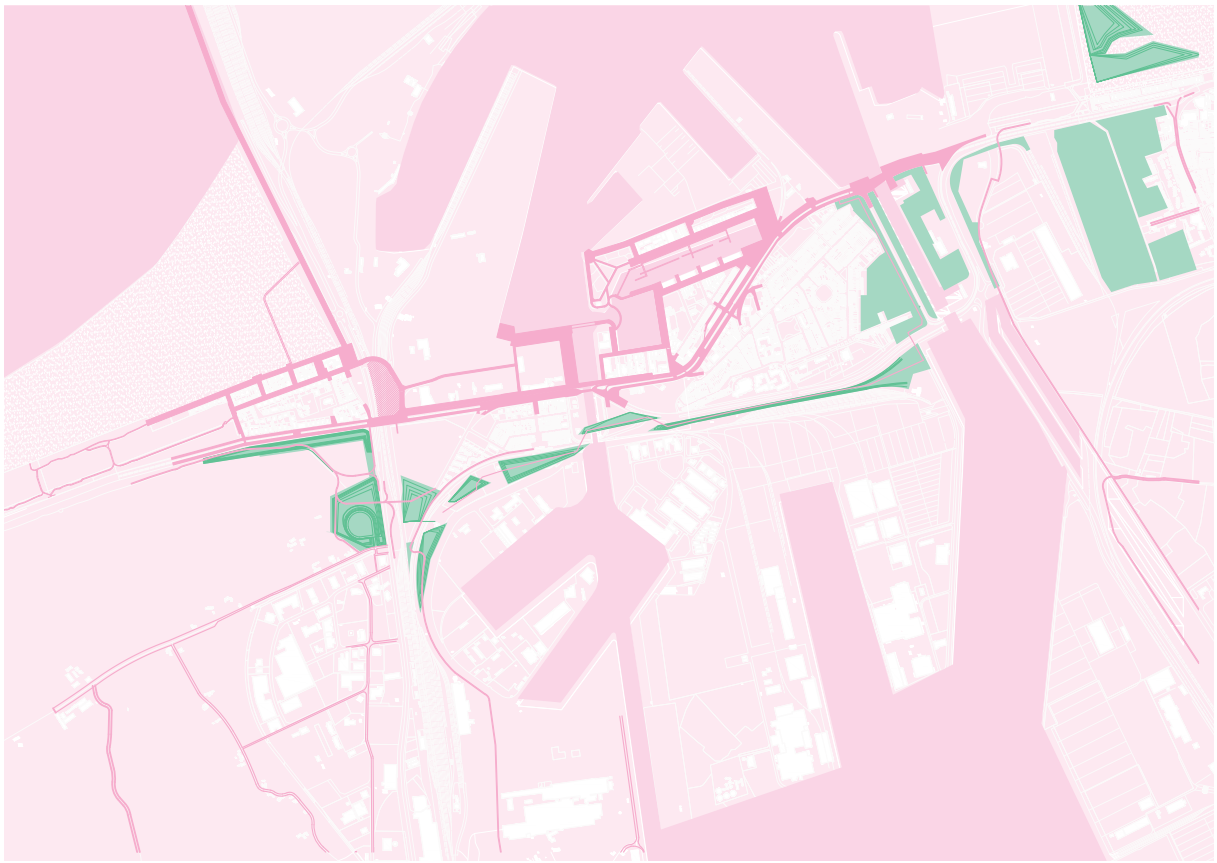
2.3 Bermenlandschap

a. Bestaande kwaliteiten

Langs de randen van Zeebrugge is reeds groen te vinden, waarvan het merendeel als buffer is gepercipiëerd, zonder verder gebruik te maken van de surplus van dergelijke groenruimtes. Langs de westkant vinden de bermen aansluiting op de Oudemaarspolder en het Zeebos. De zuidgrens vormt een groene grens tussen de Stationswijk, Zeebrugge-Dorp en de achterhaven. Langs de oostkant van Zeebrugge liggen de bermen langsheen de Vandammesluis, de Sashul, de Vuurtorenweide en de Kleiputten van Heist. De bermen bestaan uit versnipperde elementen, maar bieden de mogelijkheid tot het ontwikkelen van een groene rand voor Zeebrugge.

b. Toekomstverkenning

Het bermenlandschap is, als landschapselement, de verbinding tussen de vier wijken onderling en met het hinterland. De bermen vormen een kwalitatief platform voor ontwikkeling van zowel zachte verbindingen, groengebieden, sport- en recreatievoorzieningen, ... Ze definiëren, slingerend tussen de voor- en achterhaven, de contouren van Zeebrugge. De toevoeging van een programma en ontwikkeling van restruimtes vormen een groene tegenhanger voor de Kustlaan die fungeert als drager van de publieke ruimte.



b. Toekomstverkenning

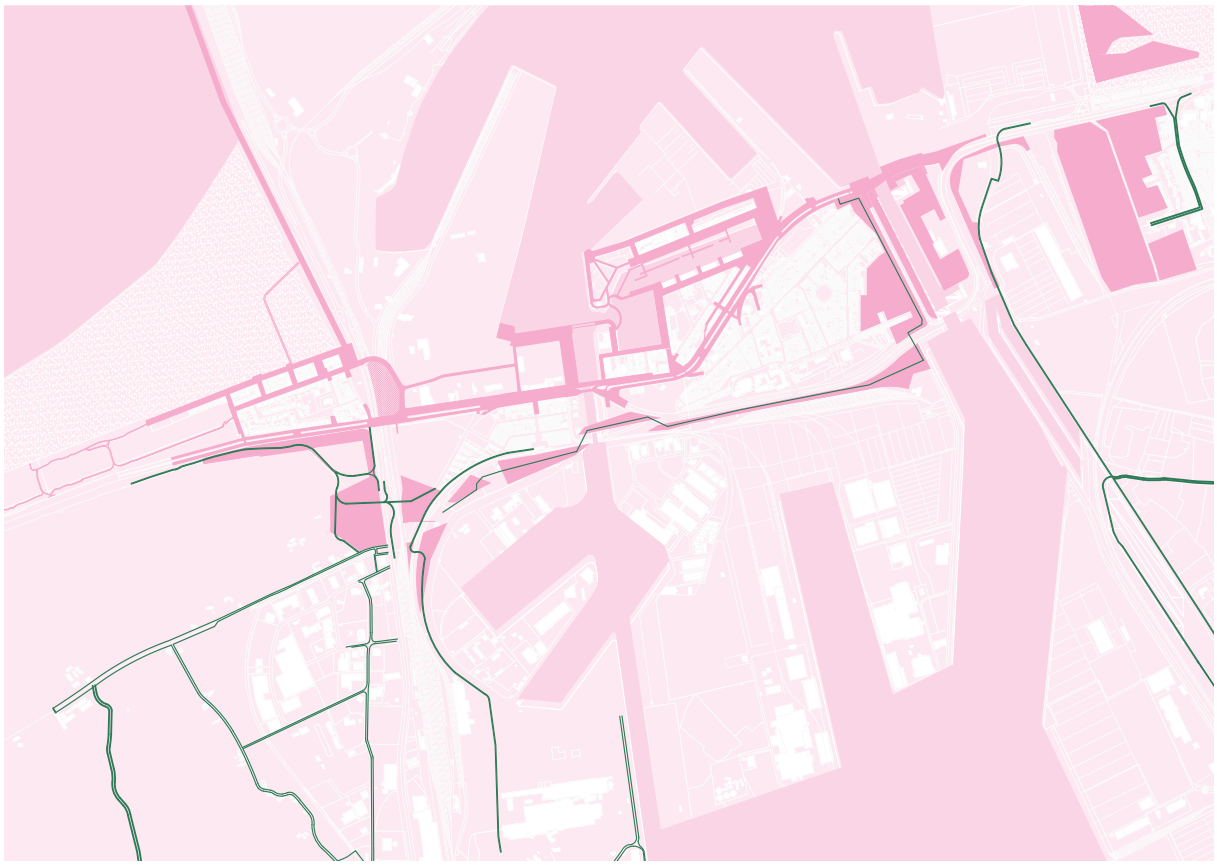
2.4 Polder- en fietstraject

a. Bestaande kwaliteiten

Er wordt reeds werk gemaakt van een zowel recreatieve als functionele bereikbaarheid van Zeebrugge met het hinterland via het `Masterplan Fiets Brugge´. De achterliggende polderlandschappen bieden een prachtig kader voor een dergelijk netwerk doorheen de uitgestrekte velden. Een stichtend voorbeeld voor de intenties rondom een dergelijke netwerk is de recent geopende fietsverbinding slingerend doorheen de weidse landschap tussen Zwankendamme en Lissewege.

b. Toekomstverkenning

De waardevolle polderlandschappen geven een extra dimensie aan Zeebrugge. Ze laten het ontwikkelen van een optimaal fietsnetwerk toe. Ruimte voor zowel de recreatieve link tussen de typische kustrecreatie, poldertoerisme en een netwerk van zachte verbindingen voor woon-werkverkeer. De trajecten verbinden vlot en veilig - los van de bestaande wegenis - Zeebrugge met de omgevende badplaatsen, polderdorpen en Brugge.



b. Toekomstverkenning

3. Antropologische dimensie

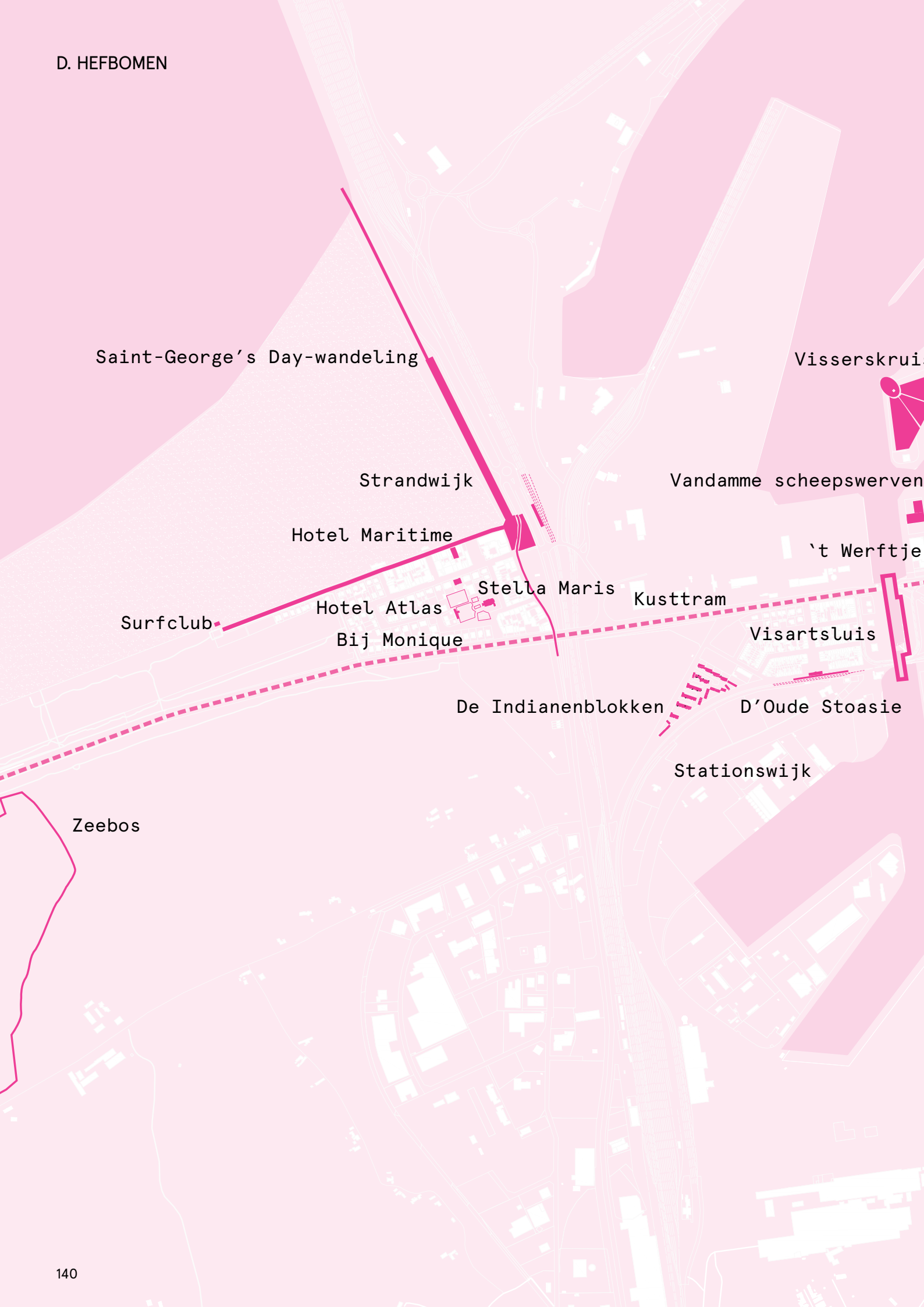
Kwalitatieve wijken en een verbindend publiek raamwerk ruimtelijk faciliteren is een nodige, maar niet voldoende voorwaarde. Een toekomstproject staat of valt met de al dan niet geslaagde ingebruikname achteraf. De antropologische dimensie speelt hierin een cruciale rol: ze geeft een overzicht van gangbare vormen van gebruik, de dagelijkse realiteit, in Zeebrugge, van bestaande initiatieven die de leefbaarheid van de woonwijken trachten te verbeteren en van wensen en noden waar nog niet in geïnvesteerd wordt.

Belangrijke coalities tussen beleidsmakers en actoren worden niet enkel gesmeed via de zogenaamde 'hoofdingang' - relaties met institutionele partners, gevestigde havenspelers, et cetera. Het observeren van aanwezige noden en behoeften, bestaande processen van toe-eigening en ruimteclaims, vormen een betekenisvolle 'zijingang' naar coalitievorming. Het is een waardevolle 'reality-check' bovenop de beschikbare en planmatige informatie.

Als onderdeel van deze opdracht werd een antropologisch onderzoek toegevoegd aan het ontwerpend onderzoek. Doelstelling was om op die manier een duidelijker zicht te krijgen op de werkelijke sociale praktijken, in plaats van te werken op basis van veronderstellingen of enkele individuele standpunten. Op die manier wordt de schijnbare polarisatie tussen grootschalige en lokale partijen doorbroken. Er wordt gezocht naar mogelijke verbindingen en overlap tussen beide, die oprechte kansen genereren voor potentiële wijkversterkende interventies.

Tijdens de maanden januari en februari van 2017 verbleef de antropologe Ruth Soenen van Simply Community, tien dagen in Zeebrugge.

Er werd overnacht in Hotel Atlas in de strandwijk. Antropologische methodes werden ingezet om Zeebrugge te verkennen en het multidisciplinair team in te lichten over de sociale context waarin de interventies zouden moeten landen.


Saint-George’s Day-wandeling
Visserskrui
Strandwijk
Vandamme scheepswerven
Hotel Maritime
‘t Werftje
Stella Maris
Kusttram
Hotel Atlas
Surfclub
Bij Monique
Visartsluis
De Indianenblokken
D’Oude Stoasie
Stationswijk
Zeebos



Overzicht locaties antropoligische dimensie





3.1 Gewoon ter plekke

Hieronder volgt een letterlijk overgenomen verslag van het relaas van Ruth Soenen. Deze inzichten werden meegegeven bij de bepaling van de cruciale plekken en het actieplan.

Typisch voor een antropologische werkwijze is de eenvoudige premisse dat de tijd wordt genomen om ter plekke te vertoeven en dit niet enkel tijdens de kantooruren. De methode zit hem in de kleine dingen. De focus ligt op bewoners maar ook op werkers die Zeebrugge daadwerkelijk als plek gebruiken. In mindere mate worden respondenten gezocht die verklaringen of grote beschouwingen willen maken over Zeebrugge. Telkens opnieuw lag de aandacht op gewone, alledaagse gedragingen.

Via Stad Brugge werd een concrete introductie opgezet bij het buurtwerk d' Oude Stoasie. Geert Pollin en Bart Lambrechts, twee medewerkers verschaften heel wat relevante informatie over hun werking en mogelijke lokale contactpersonen en –plekken.

Na deze introductie, gebeurde verdere observatie van Zeebrugge te voet en met de fiets, waarbij de verschillende wijken en het publieke domein geobserveerd werden. Ook met de kusttram werd Zeebrugge meermaals doorkruist.
Tijdens de observatie, werd er onder meer een bezoek gebracht aan de kerk en de Saint-George's Day-wandeling waar diverse gesprekken plaatsvonden.



De wandeling zette zich voort via de jachthaven en de Oude Vismijn, tot aan het Visserskruis. Naast deze observaties van op afstand, volgden er ook verkennende gesprekken in winkels, hotels, cafés, ... ((zoals bijvoorbeeld Vandamme Scheepswerven, Marine Technics, `t Kastaarke, een broodjeszaak, bij de permanentie-verantwoordelijke in het buurthuis, ...).

Nadien volgde een participerende observatie in café The Sailor, tearoom Maritime en Hotel Atlas, waar langer werd verbleven om zowel met klanten als zaakvoerders goed te kunnen doorpraten. Daarnaast werden verscheidene inwoners individueel geïnterviewd bij hen thuis, zoals bijvoorbeeld een dokter, een ouder koppel in de Strandwijk, werkende veertigers in de Vismijnwijk en arbeiders in Zeebrugge-Dorp. Zowel in de Vissershaven als in de Strandwijk werden er gerichte individuele gesprekken gevoerd met horeca-uitbaters en konden we ook interessante informatie verzamelen bij reeds gepensioneerde horeca-uitbaters. Verder werd er ook informatie verzameld tijdens de workshops waar het Feestcomité, de politie en stranduitbaters interessante informatie konden bezorgen. Extra interviews volgden met mensen uit het carnavalsmilieu, werkers in de haven, toevallige passanten, mensen werkzaam in Seafront, mensen van de petanque club,...

Op deze manier werden adressen van potentiële respondenten bijeengesprokkeld via verschillende ingangen, (Stad Brugge, collega's, deelnemers aan de workshops, en diverse betrokken bewoners, ...). Niet alle contacten konden in de voorziene tijdsperiode, tien dagen voor het gehele antropologische luik, behandeld worden. De verzamelde gegevens worden in wat volgt gestructureerd volgens een antropologische betekenisanalyse en soms ook verbonden met wetenschappelijke kennis uit het alledaagse studiedomein. Vervolgens wordt nagegaan wat deze analyse betekent voor mogelijke interventies.

3.2 Dat net iets andere dorp?

a. Geboren en getogen in …

Wonen in Zeebrugge wordt beleefd zoals leven in een dorp. Bewoners zullen tegen een onbekende in de eerste plaats zeggen waar ze geboren zijn. De feitelijke woonervaring in Zeebrugge, ook al telt die meerdere jaren, wordt op sociaal vlak minder gevalideerd. In de ogen van sommigen zijn de 'echte' Zeebruggenaren (en dus geen 'Zeebruggeling', want dat woord is afgeleid van Bruggeling) zelfs enkel diegenen van wie de moeder thuis bevallen is in Zeebrugge en dus niet in het ziekenhuis van Blankenberge. De huidige Zeebruggenaren tellen drie generaties. Zeebrugge is dan ook een jong dorp maar de echte Zeebruggenaar, zo stellen een aantal bewoners, is met uitsterven bedreigd. Ook al wonen de Zeebruggenaren verspreid over de diverse wijken, ze worden door de mensen zelf momenteel vooral gesitueerd in de wijk Zeebrugge-Dorp.

b. Het heroïsch verleden

Zeebruggenaren verwijzen meermaals naar het verleden zoals naar de 'gemengde' huwelijken van zonen en dochters uit concurrerende vissersfamilies uit Heist en Blankenberge waarbij Zeebrugge neutrale huwelijksgrond vormde. Nog meer wordt verwezen naar een eerder heroïsch verleden zoals naar de rol die Zeebrugge in WOI en WOII speelde. Van een andere aard, maar ook met een zekere heroïek omringd, is de erg levendige plek met veel horeca en uitgaansmogelijkheden die Zeebrugge (vooral de Strandwijk) ooit geweest is. Charles Aznavour en andere beroemdheden werden er bewonderd door een groot aantal (inter)nationale gasten. Horeca, daarvoor moest je in Zeebrugge zijn. Gepensioneerde horeca-uitbaters van de Strandwijk vertellen graag over de gouden zaken die ze toen deden. Door anderen wordt dan weer verteld hoe ouders en grootouders destijds hebben gestreden voor het voortbestaan van Zeebrugge. De strijd om Zeebrugge wordt vergeleken met de strijd van Doel ten aanzien van de Antwerpse haven maar kende een andere en betere afloop. De haven heeft een erg grote impact (gehad) op Zeebrugge. Bij de oudere Zeebruggenaren met een horecaverleden kan de aanwezigheid en uitbreiding van de haven nog steeds wat zwaar op de maag liggen.
Zeebrugge wordt gezien als een plek die meermaals in een heroïsche strijd verwikkeld was.

c. Een gevoel van achterstelling

De heroïek van weleer lijkt ook samen te hangen met een gevoel van achterstelling dat leeft bij de betrokken bewoners. Dit wordt in gesprekken telkens opnieuw benoemd. Het is in de perceptie van bewoners vooral de Stad Brugge die hen in de steek gelaten heeft. Dit wordt versterkt doordat de schepenen van Brugge/Zeebrugge vaak onvoldoende lokale affiniteit hebben met Zeebrugge. De Stationswijk raakt gaandeweg in verval. De wijk was vroeger immers voorbehouden aan de notabelen van het dorp. Het huis van de (schoon)vader van de huidige twee dokters staat er nog. Nu is er sprake van meer armoede en sociale woningbouw, in de volksmond omschreven als "de indianenblokken". Recent gaat ook de Strandwijk meer bergaf. De horeca heeft het erg moeilijk en verwijt de Stad Brugge te weinig ondersteuning. Mensen met een strafblad wonen volgens de politie vooral in de Stationswijk, maar ook in de Strandwijk waar alleenstaanden goedkoop een gemeubelde kamer kunnen huren en

er verdwijnen in de anonimiteit. De transmigranten die rondhangen rond de twee kerken en de petanquebaan in de Strandwijk zijn een extra doorn in het oog van vele Zeebruggenaren.
De haven wordt door bewoners vandaag de dag minder geviseerd. Een aantal van hen zijn er uiteraard ook werkzaam. Wel zijn er klachten over de gevolgen van de haven, zoals de aanwezigheid van de vele vrachtwagens, de (geluids)overlast ervan alsook de algemene impact op de verkeersveiligheid, de beperkte accommodatie voor buitenlandse vrachtwagenchauffeurs en de gevolgen hiervan, het te grote zandstrand,... Ook de sluis als barrière tussen de wijken en de ruimtelijke scheiding van de vier wijken worden vaak vernoemd. Volgens bewoners hangen de vier wijken dan ook niet samen en lijkt de fysieke ruimte determinerend te zijn voor (het gebrek aan) sociale samenhang in het ganse dorp.

De dorpsidentiteit wordt door bewoners in hun spreken vooral geconstrueerd via wat ze niet hebben en dus via hun slachtofferrol. Deze dorpsidentiteit staat in oppositie tot de lokale overheid, maar ook tegenover stedelijkheid in het algemeen. Het heroïsche verleden maar ook de huidige maatschappelijke context met bijvoorbeeld weinig vertrouwen in de politiek en een negatieve houding tegenover migratie versterken momenteel deze identiteit. Het is erg belangrijk deze dorpsidentiteit goed te situeren. Het is immers vooral in het spreken tegenover derden dat in eerste instantie het verhaal van `het achtergestelde dorp' wordt verteld.
Eens voorbij dat verhaal vallen er ook heel wat positieve elementen op te rapen in het dagelijks leven in Zeebrugge. Jongere bewoners wijzen erop dat oudere bewoners niet



altijd naar het verleden (zowel in positieve als negatieve zin) moeten blijven verwijzen en stellen dat ze 'hier-en-nu' leven in Zeebrugge.

d. Het sociale karakter van het dorp

1. Verenigingen: er is geen gebrek aan festiviteiten en activiteiten in het Zeebrugge van vandaag. Het Feestcomité verspreidt de jaarlijkse zomerbrochure met activiteiten. Vanuit het buurtcentrum verschijnt driemaandelijks een buurtkrant met heel wat lokale informatie en een kalender met diverse activiteiten. Er zijn diverse bloeiende verenigingen zoals de zeescouts , een oudercomité in de basisschool, S plus, Wijk-Up, Tuinhier,... De leden van de verenigingen komen uit de diverse wijken. Een tekort aan voorzieningen, enkel een bakker, wordt in de Stationswijk dan weer opgevangen door buurtwerk d' Oude Stoasie. Het buurthuis probeert de diverse verenigingen in Zeebrugge samen te brengen en ondersteunt tevens ook de maatschappelijk kwetsbare bewoners, die niet altijd aansluiting vinden bij de traditionele Vlaamse verenigingen. Ook een aantal grotere evenementen worden telkens opnieuw vermeld door bewoners. Ze brengen verschillende Zeebruggenaren samen, maar ook mensen van ver daarbuiten. Zo is er het evenement rond de herdenking van Saint George en de herdenking van de ramp met de Herald of Free Enterprise. Het carnavalsgebeuren vormt ook een cruciaal gegeven binnen het sociale weefsel van Zeebrugge.

2. Volkse ambiance: het carnaval, een traditioneel volksgebeuren, waarbij het gewone volk de burgerlijke waarden en normen op één moment in het jaar kan doorbreken,



heeft tentakels over meerdere kustplaatsen en dus ook in Zeebrugge. Carnaval en het hele proces vooraf en achteraf houdt meerdere Zeebruggenaren bezig. Carnaval is meer dan enkel de stoet. Er zijn de voorbereidingen met betrekking tot de verkiezingen van prinsen en prinsessen carnaval, de kaartverkoop, de kleine evenementen verspreid over diverse cafés die daarmee gepaard gaan; het bezig zijn met het maken van meerdere karren voor de stoet, het bal en vervolgens de stoet die meerdere kustgemeenten doet. Er is immers een uitwisseling met de andere kustplaatsen en nabijgelegen wijken. Het hele after-gebeuren hoort er ook nog bij zoals de bezoeken van de verkozen prinses carnaval aan scholen en verenigingen. Carnaval leeft aan de kust en verenigt jong en oud. Deze volkse ambiance is niet vreemd aan een dorp dat vooral bewoond wordt door werkmensen. Zeebruggenaren schetsen de evolutie als volgt. Eerst waren er de vissers, dan de arbeiders van de cokesfabriek en glasfabriek en tenslotte de havenarbeiders. Dat volkse karakter vinden we niet alleen terug in het carnaval maar ook in een aantal goed draaiende en reeds langer ingeburgerde cafeetjes in de vismijnwijk en in Zeebrugge dorp waar zowel lokale bewoners als niet-bewoners, die werkzaam zijn in Zeebrugge, over de vloer komen. Ook oudere tijdelijke bewoners (tweede verblijvers) drinken overdag graag een koffie in deze en ook in andere etablissementen in de vismijnwijk. De cafés fungeren als kleine buurthuizen waar mensen elkaar (kunnen) ontmoeten. Je hoort er diverse dialecten: West-Vlaams en Antwerps maar ook Hollandse klanken.

3. Informele ontmoetingsplekken: Zeebruggenaren wandelen graag in de Vismijnwijk en het Visserskruis vormt een belangrijk punt op de wandelroute. Je komt hier ook veel hondenbaasjes tegen. Die zie je ook op de Saint-George's-Day wandeling in de Strandwijk. Wandelen gebeurt uiteraard ook op het strand en de dijk. Richting Blankenberge via het strand, terugkeren via de duinen of verder wandelen in het Zeebos, zijn geliefde routes. Ouders en hun kinderen zijn ook positief over het recenter aangelegde Sint-Donaaspark, met inspraak van de bewoners, in Zeebrugge-Dorp. Ook al zijn er minder buurtwinkels verspreid over de diverse wijken dan voorheen, toch zijn er tal van `kleine ontmoetingen' in de Carrefour, de Spar en de gewaardeerde bakker `t Putje. In de zomer verplaatsen bewoners zich vaak met de fiets om van de ene wijk naar de andere te geraken. In de winter doen ze dat met de auto maar zeker ook met de tram. Op de tram ontmoeten ook de scholieren uit Zeebrugge elkaar omdat niet iedereen schoolloopt op Ter Duinen, in de volksmond "de camionschool". In de Strandwijk komen tijdens een weekdag oudere Zeebruggenaren en leeftijdsgenoten die tweede verblijvers zijn samen in de tearoom op de dijk. Tijdens de zomer gebruiken deze mensen de minigolf `Bij Monique' als hun tuin.

4. Wonen in het dorp: in Zeebrugge-Dorp lijken de betrokken bewoners de meest stabiele burenrelaties te kunnen ontwikkelen. Ook hier worden net zoals in andere Vlaamse wijken burendagen georganiseerd. Het zijn ook jonge koppels die opgroeiden in Zeebrugge of in nabijgelegen kustplaatsen die terechtkomen in de wijk Zeebrugge Dorp waar het betaalbaar wonen is. Wat burenrelaties betreft ligt de Strandwijk aan de andere zijde van het continuüm. De burenrelaties zijn er erg fragiel. Sommige bewoners hebben amper nog buren. Mensen trekken weg of zijn tweede verblijvers

die er niet altijd zijn. Winkels sluiten er en 's avonds zijn vele gebouwen gehuld in het donker en zie je slechts af en toe een verlichte woonkamer van recenter ingestroomde alleenstaanden. De Vismijnwijk en de Stationswijk lijken tussen deze twee polen in te liggen. In de Vismijnwijk kennen mensen hun buren, vaak zijn het mensen die werken op de marinebasis, lijntjesmannen, arbeiders van baggerbedrijven,.... Ze nemen postpakketjes voor elkaar aan en hebben korte gesprekjes op straat. In de Vismijnwijk zijn er echter ook de tweede verblijvers met wie niet altijd een burenrelatie ontwikkeld wordt. In de stationswijk kunnen buren elkaar ook ontmoeten via het buurthuis. Burenrelaties zijn de meeste complexe sociale relaties maar bijzonder belangrijk als indicator voor de levendigheid van een wijk. Dit goed in kaart brengen vereist echter meer studie dan wat we hier in het vooropgestelde tijdsbestek kunnen aanreiken.

e. Het Gallische dorp?

Zeebrugge vormt allerminst een doods dorp. Bewoners zijn erg betrokken bij hun dorp. Deze betrokkenheid brengt echter ook wel wat meningsverschillen aan het licht tussen diverse bewoners. Het is een beetje zoals in het Gallische dorp van het stripverhaal Asterix en Obelix. In de algemene perceptie voeren ze een strijd met Rome/Brugge (vroeger was dat de strijd ten aanzien van de haven) wat hen tevens een identiteit verschaft. In het dagelijkse dorp is er een zekere graad van levendigheid maar ook hier wordt er af en toe met vis naar elkaar gesmeten. Dat is op zich geen kenmerk van Zeebrugge, maar is inherent aan kleinere wijken/dorpen waar mensen geen onbekenden zijn voor elkaar. In Vlaanderen waar in het algemeen de dorpsgemeenschap idyllische kenmerken toegeschreven krijgt met betrekking tot het sociale leven, worden dergelijke interne twisten vaak niet expliciet vermeld, terwijl alle bewoners er erg goed van op de hoogte zijn.

1. Zeebruggenaren versus tweede verblijvers: binnen de identiteitsconstructie in het algemeen maar dus ook in die van het dorp Zeebrugge is het van belang om een onderscheid te maken met diegenen die er niet toe behoren. In het dagelijkse spreken wordt er een onderscheid gemaakt tussen Zeebruggenaren en tweede verblijvers. Tweede verblijvers worden soms gezien als mensen die rust zoeken en dat is in tegenstelling met Zeebruggenaren die gaan voor de volkse ambiance en levendigheid. In de feitelijke sociale interacties in de cafeetjes en in de wijken wil dit echter niet zeggen dat er geen dagelijkse contacten zouden zijn tussen Zeebruggenaren en tweede verblijvers.

2. Zeebruggenaren versus "aangespoelden": ook onder de permanente bewoners van Zeebrugge worden heel wat indelingen opgemaakt. Geboren zijn in Zeebrugge positioneert mensen heel hoog binnen de sociale hiërarchie. Er bestaat dan ook een aparte term voor bewoners die dat niet zijn, namelijk: "de aangespoelden". Een aangespoelde zijn is niet altijd even aangenaam. In het gewone dagelijkse leven worden ze er vaak attent opgemaakt dat ze geen echte Zeebruggenaren zijn. Ook de vissersgemeenschap lijkt voor aangespoelden ontoegankelijk en ze ervaren deze gemeenschap als erg gesloten.

3. Voorbehouden aan leden: mensen verenigen zich in Zeebrugge op diverse manieren. Er is dus vaak sprake van een succesvolle groepsvorming. Deze groepsvorming komt de interne sociale cohesie ten goede maar heeft ook een keerzijde. Er is een tendens tot inkapseling. Zo worden de verenigingen door sommigen bekritiseerd omdat ze zich teveel richten op enkel de eigen leden. De uitspraak "het is hier wel privé, hé" kan genoteerd worden tijdens sommige festiviteiten. Het lidmaatschap wordt als erg belangrijk geacht en wordt bijna geprivilegieerd ten aanzien van het feitelijke samenzijn van verschillende mensen. Deze sterke gerichtheid op eigen leden kan een dynamische ontwikkeling en zelfs het voorbestaan van de vereniging in het gedrang brengen. Zo stellen jongere bewoners dat er weinig verenigingen gericht zijn op min-vijftigjarigen. Sommigen van deze jongeren richten zich dan toch op Brugge of op andere kustgemeenten. Leden onderling zijn het ook niet altijd eens met elkaar over de gang van zaken in hun vereniging. De communicatie verloopt gebrekkig. Het organiserend comité wordt bijvoorbeeld beschuldigd van profitariaat. Voorzitters van verenigingen maken ook gewag van mensen die na een tijd wegblijven zonder dat ze begrijpen wat er misgelopen zou kunnen zijn. Door deze interne strubbelingen dreigen de zaken soms ook niet goed overgedragen te worden naar een volgende generatie.

4. En ondertussen bij de middenstand...: in de Strandwijk zijn er ook meningsverschillen tussen de vroegere horeca uitbaters en de huidige. De ouderen stellen dat de huidige generatie geen goede neus voor zaken heeft maar vergeten daarbij de huidige sociaal en economische context in rekening te brengen. Huidige horecamensen stellen dan weer dat de oudere generatie (omschreven door



sommigen als "de generaals") panden hebben laten verkommeren en tenslotte erg duur verkopen. Externen, die toerisme willen bevorderen en enkel werken in Zeebrugge, beklagen zich dan weer over de mentaliteit van sommige middenstanders in de vismijnwijk. Ze zijn niet flexibel, zijn niet in staat een kritische massa tot stand te brengen,... Het toerisme dat zich richt op een meer begoed segment van de bevolking lijkt in een gespannen relatie te staan met het eerder volks karakter waar ook vastgehouden wordt aan bepaalde tradities. Naast deze commentaren op elkaar is het opvallend hoe in de Strandwijk de twee kleinere hotels overleven naast de grote speler IBIS. Doorheen het werkjaar richten deze kleinere hotels zich op internationale werklieden en in de zomer ontvangen ze toeristen, vaak zijn dat gasten die er jaar na jaar telkens opnieuw verblijven. De twee hotels werken goed samen met elkaar en ze doen een beroep op andere middenstanders om 's avonds hun gasten van avondeten te voorzien. Ze stimuleren elkaar om niet op te geven en 'in business' te blijven ook al is het erg moeilijk in de Strandwijk op dit ogenblik.



3.3 Werken aan dat net iets andere dorp

a. Algemeen

Zeebrugge, dat net iets andere dorp, hebben we hier in zijn verschillende nuances willen weergeven. Met 'dat net iets andere dorp' wijzen we op het gegeven dat de identiteit van Zeebrugge gekleurd wordt door een dorpsbeleving gepaard gaand met tal van Vlaamse tradities en gewoontes, maar dat die identiteit ook weer niet helemaal samenvalt met die van een dorp op het West-Vlaamse platteland. Het dorp Zeebrugge is verstedelijkt op sociaal vlak. Er is een mengelmoes aan mensen; (inter)nationale groepen werkers, tweede verblijvers uit andere regio's, de vele "aangespoelden" uit nabijgelegen en veraf gelegen Vlaamse dorpen en steden, de transmigranten, de anonieme alleenstaanden naast de "echte" Zeebruggenaren. Zeebrugge heeft ook iets gemeenschappelijk met de ambiance, die geassocieerd wordt met het leven in stedelijke arbeiderswijken van weleer en in volkscafés.
Het zou al te gemakkelijk zijn, bijvoorbeeld voor beleidsmakers, Zeebruggenaren als klagers te categoriseren. Ze hebben hun identiteit geconstrueerd via een verhaal van achterstelling, maar dat wil niet zeggen dat er niet meer geluisterd moet worden naar wat ze zeggen. Achter hun vertogen die ze in eerste instantie vertellen aan onbekende bezoekers valt er heel wat boeiends te rapen met betrekking tot het werken aan de leefbaarheid in Zeebrugge. Ze zijn sterk in groepsvorming. Het volkse karakter, het carnaval met zijn vertakkingen, de cafécultuur, hoe ze hun versnipperde dorp ruimtelijk gebruiken,... zijn mogelijke aanknopingspunten om mee aan de slag te gaan. Maar er is ook nood aan professionele bemiddeling.
Zoals overal zijn mensen zeer goed in staat zich te verenigingen maar zijn ze veel minder bekwaam in het bemiddelen bij conflicten. Hun neiging tot inkapseling, inherent aan succesvolle groepsvorming, dient ook professioneel doorbroken te worden. Creatieve connecties worden te weinig gemaakt tussen verenigingen, haven, Stad Brugge, tussen verschillende profielen van gebruikers van Zeebrugge, tussen traditie en vernieuwing, tussen lokaal en bovenlokaal....
Zeebrugge is een erg boeiende maar ook complexe sociale biotoop en we hebben hier in het korte tijdsbestek enkel het topje van de ijsberg kunnen ontrafelen. Om deze complexiteit ten volle te begrijpen en vervolgens in al zijn facetten te kunnen inzetten is iets meer tijd nodig.
In wat volgt staan we stil bij wat we met de tot nu toe verzamelde gegevens kunnen doen. De gegevens uit het antropologische luik zijn ook al deels meegenomen in het werk van het volledige multidisciplinaire team. De mensenmaat is reeds aanwezig in 'het publieke raamwerk' waarbij aandacht gaat naar de diverse verbindingen.
Het her-zoneren van de wijken (kwalitatieve wijken) in de zones kustlandschap, havenstad, stadskade en polderdorp verschuift de aandacht van vastgeroeste ideeën over ruimtelijke segregatie naar andere ruimtelijke horizonten. De alledaagse gegevens hebben ook het weerhouden van bepaalde cruciale plekken mee beïnvloed. Vanuit het antropologisch luik verfijnen we dit alles verder via een aantal eerder kleine ingrepen die binnen het menselijk blikveld vallen. De ingrepen zijn eerder klein van schaal maar op een plek waar achterstelling een 'structure of feeling' is geworden kunnen deze ingrepen grote gevolgen hebben als ze in serie gezet worden.

b. Verbindingen

Bewoners willen de Strandwijk beter kunnen verbinden met de Vismijnwijk. Het zijn dan ook de twee wijken waar gewandeld wordt.
Vanuit antropologische alledaagse kennis weten we dat mensen graag naar werken kijken. De haven zou ook meer in het wandelen tussen de twee wijken kunnen betrokken worden door meer publieke inkijkjes te voorzien in het havengebied (waar mogelijk). Zeker een ouder mannelijk publiek maar ook erg jonge kinderen houden van het kijken naar werken.
Mensen houden ook van de mogelijkheid van een rondgang. Zo kan de Saint-George's Day-wandeling in de Strandwijk geoptimaliseerd worden door de wandeling beter te verbinden met strand en dijk en is dat tevens beter voor de horeca. In de Vismijnwijk is er ook meer rondgang mogelijk in het nieuw opgemaakte publieke raamwerk.
De stoet van het carnaval liep vroeger van de Strandwijk naar Zeebrugge-Dorp maar vanwege de slechte verbinding via de Kustlaan is de tour nu verlegd van de Vismijnwijk naar Zeebrugge-Dorp. Nieuwe verbindingen zouden het carnaval weer in alle wijken kunnen brengen.
Het nieuwe park in Zeebrugge-Dorp moet beter en vooral veilig verbonden worden met de Vismijnwijk (zie ook cruciale plekken). Zowel scholen op bezoek in Seafront als kinderen woonachtig in de Vismijnwijk kunnen niet veilig oversteken naar het gewaardeerde park.
Een fit-o-meter zou bijvoorbeeld de verschillende wijken kunnen verbinden, maar moet meer op maat gemaakt worden van bijvoorbeeld senioren en kleine kinderen. Oud en jong hebben in Zeebrugge vaak andere wensen. Intergenerationele projecten kunnen daar verandering in brengen. Kleuters koppelen aan bejaarden is een reeds gekende succesformule.

c. Interventies op maat van mensen

In de Strandwijk kan het strand verder ontwikkeld worden. Bewoners zijn blij met de komst van een nieuwe surf club. Sportievelingen, vaak ook jongere bewoners, zien er ook opportuniteiten in om het grote strand beter te benutten via een sportprogramma. Strand-uitbaters vertellen ook dat Zeebrugge een strand is dat vaak gefrequenteerd wordt door jonge gezinnen die de drukke stranden net willen vermijden. Voor kleine kinderen, zo suggereert ook de eigenaar van Hotel Atlas, is de waterlijn soms ver gelegen. Het periodiek terugkerend voorstel van een kleuterplonsbad of een waterpartij aan het begin van het strand zou eventueel soelaas kunnen bieden, al werd dat in het verleden al meermaals onderzocht en blijkt dit praktisch en logistiek niet zo evident. Een tweede speeltuin, in samenwerking met de haven, waar kinderen in het klein haventje kunnen spelen en de kinderen van de havenarbeiders even de rol van hun mama of papa kunnen overnemen, kan de aantrekkelijkheid mee verhogen. Ook ouderen moeten hun tuin bij Monique van de minigolf kunnen blijven gebruiken en betrokken worden. Voor hen is het belangrijk dat tijdens de winter tearooms kunnen blijven overleven in de Strandwijk. Ook wandelaars als groep, ze kunnen er bijvoorbeeld pootje baden, moeten zich thuis voelen op het strand van Zeebrugge,. Dat kan natuurlijk ook in de Vismijnwijk als de wandelroutes doorgetrokken worden.

Bewoners klagen over het feit dat Zeebrugge visueel niet in het oog springt als badplaats. Vroeger was er aan de Baron de Maerelaan een duidelijke toegangspoort. Ook nu kan verder nagedacht worden over een duidelijke toegangspoort voor de Strandwijk. Bezoekers die met de trein komen, zijn onmiddellijk op het strand wat vele mensen In Zeebrugge een troef vinden.
Mensen betrokken bij de Strandwijk stellen dat er nood is aan een winterprogramma (zie ook cruciale plekken).
Voorts vinden sommige horeca-uitbaters dat er meer met streekproducten zou kunnen gewerkt worden in de Strandwijk zoals bijvoorbeeld ook De Brugse Zot aanbieden. Ook Seafront denkt dat het verkopen van streekproducten in de Vismijnwijk van belang is voor de toeristen van de cruises.
Hondenbaasjes in Zeebrugge gaan vaak wandelen aan het strand maar er is een groot tekort aan hondenweides. Vooral in de zomer wanneer ze minder op het strand kunnen met hun hond is dit probleem prangend. Sociaal-wetenschappelijk onderzoek stelt dat hondeneigenaars makkelijker een praatje maken met onbekenden. Honden vormen dan ook een soort bruggetje om legitiem contact te kunnen leggen met een totaal onbekende persoon. Faciliteiten voor honden voorzien heeft dan ook een sterk sociaal neveneffect. Een hondenweide of meer creatieve vormen zoals een hondenvijver of andere formules voor honden en hun baasjes voorzien in Zeebrugge is dan ook aan de orde. In de winter zijn hondenbaasjes en hun viervoeters vaak de enige die de leegte in het publieke domein doorbreken met hun aanwezigheid.
Ook de carnavalsverenigingen hebben een tekort aan stelplaatsen voor hun karren. Het installeren van loodsen waar het werken aan de karren publiek wordt, kan inspelen op reeds aanwezige dynamieken.
De trein nemen in de stationswijk is niet evident. Het perron ligt erg laag ten aanzien van de treindeuren. Het instappen voor ouderen, kinderen, minder mobielen... is niet evident.

In Zeebrugge-Dorp zijn bewoners tevreden met het nieuwe park maar verder in het dorp ligt er nog een klein verloederd speeltuintje dat ze graag onderhouden zien zodat op diverse plekjes kinderen kunnen spelen met hun vriendjes. Ook hier zou een kleine haven of een vismijn in het klein een leuk accent kunnen vormen.
Vrachtwagens bepalen mee het beeld van Zeebrugge. Er wordt gevraagd naar een accommodatie voor de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs die nu de Isabellalaan bezetten. De verkeersveiligheid is een heikel punt dat vaak aangehaald wordt. Zeebrugge is door de aanwezigheid van vrachtwagens ook een minder huiselijk gebied. Niet alleen het visuele maar ook het auditieve versterkt dit. Maatregelen die het geluid milderen kunnen bijdragen tot een meer huiselijk en geborgen klimaat in Zeebrugge. Dat is zeker het geval voor de strandwijk.

Op welke cruciale plekken kunnen de hefbomen samen opgenomen worden als één project? Welke delen van het publiek raamwerk zijn hierbij van cruciaal belang? En hoe kunnen we dit geïntegreerd toekomstverhaal activeren op het niveau van de burger?

Een gedegen toekomstverhaal ontwikkelen voor Zeebrugge vergt het maken van duidelijke keuzes. De systemen brengen de potenties van Zeebrugge aan het licht; de hefbomen bewaren, versterken en faciliteren diezelfde systemen; de toets bij de bewoners voorziet tot slot in voldoende draagvlak. Ze beslaan alle drie het volledige weefsel van Zeebrugge. Door strategisch gekozen plekken binnen één of overlappend met meerdere kwalitatieve wijken, delen van het publiek raamwerk en cruciale wensen en noden van lokale bevolking aan elkaar te koppelen wordt er een ruimtelijke figuur bekomen die dient als drager voor het gehele traject. Het motto van deze figuur is “Niet de heraanleg, maar wel de revitalisering van Zeebrugge.” Het toekomstverhaal wordt opnieuw ontvouwd aan de hand van een drieluik:
De ‘cruciale plekken’ waar heel wat samenkomt.
De ‘verbindende publieke ruimte’ vitaal voor de bereikbaarheid en werking van deze plekken.
De ‘activering’, welke inzet op de integratie van verschillende wensen en noden van de burgers aan de hand van een prioriteitenlijst van concrete acties per cruciale plek.

E. TOEKOMSTVERHAAL

C. SYSTEMEN

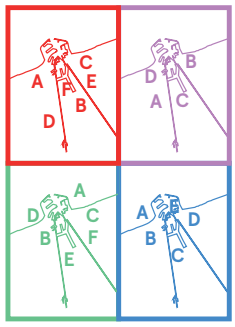
COALITIES

Interviews met burgers

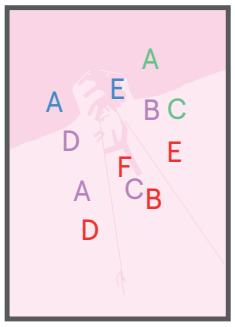
Interviews met actoren

Workshop 1 Workshop 2 Workshop 3

VERKENNINGEN



4 systemen



Synthese

INVENTARISATIE

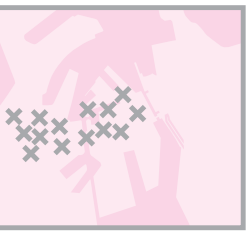
Lopende projecten

D. HEFBOMEN

E. TOEKOMSTVERHAAL

F. RANDVOORWAARDEN

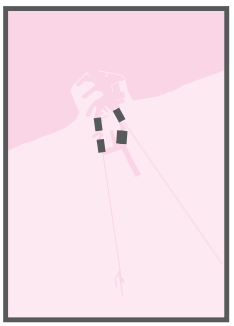
G. ACTIEPLAN



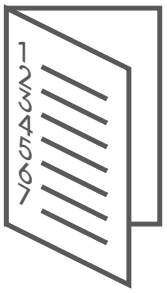
ntropologische dimensie



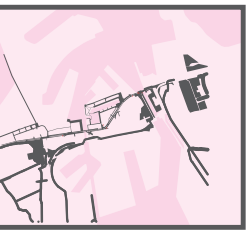
Activering op termijn



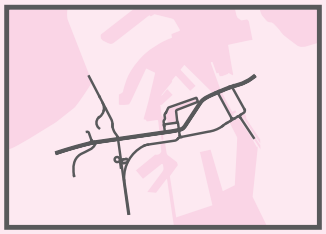
Ranking zeesluisvarianten



Actieplan



bliek raamwerk



Verbindend raamwerk



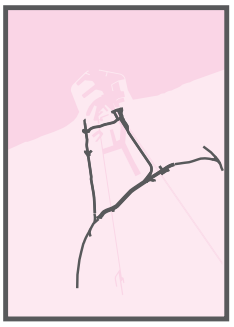
Beleidsacties



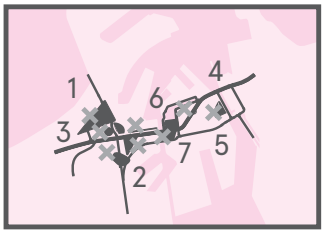
alitatieve wijken



Cruciale plekken



Nx met havenringweg



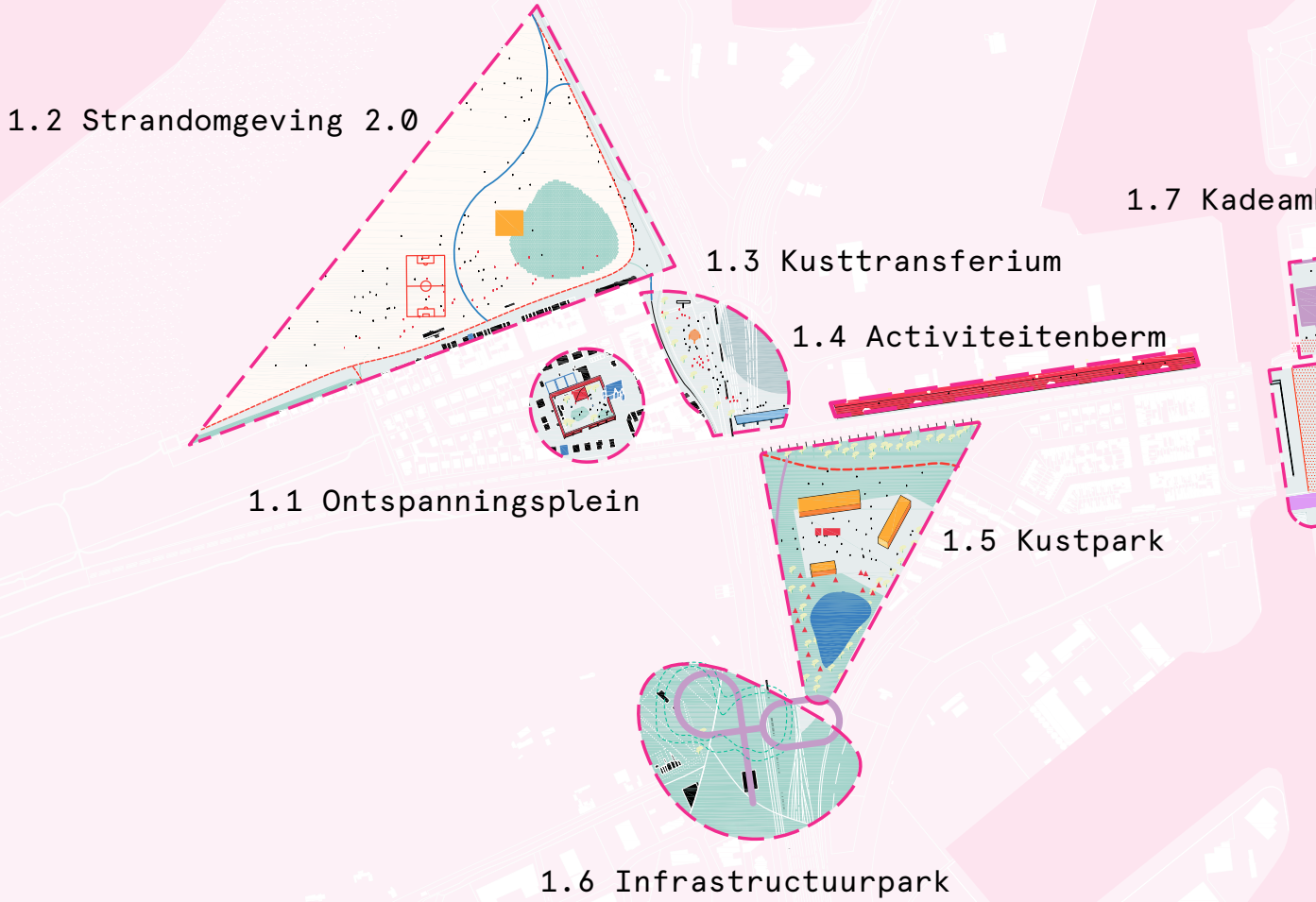
Tijdspad van concrete acties

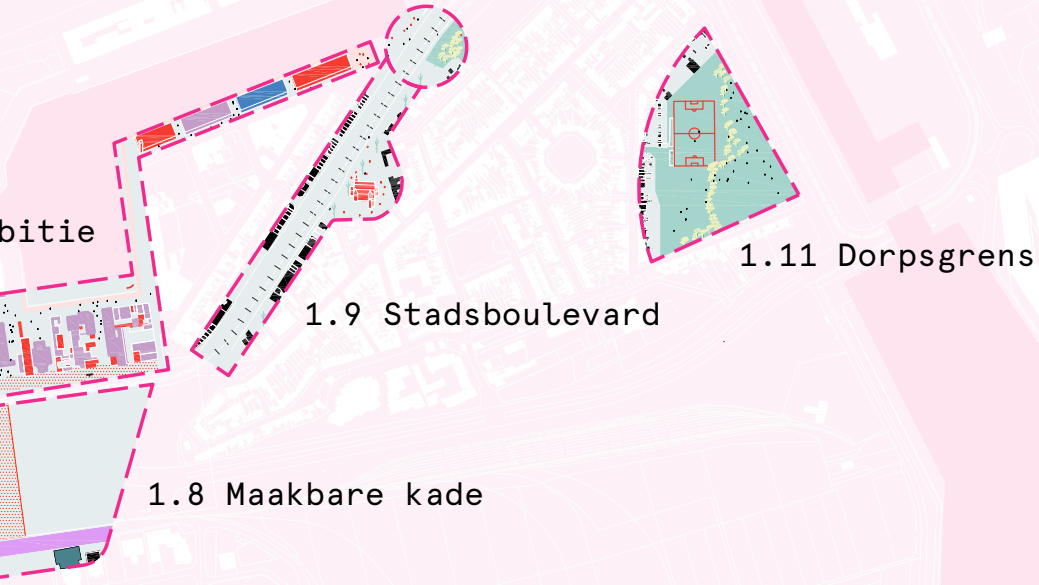
1. Cruciale plekken

De cruciale plekken bestaan uit omgevingen waar er verschillende kwaliteiten en hefbomen samenkomen. In totaal gaat het over elf weloverwogen potentiële transformaties van voor Zeebrugge specifieke locaties, die toonaangevend kunnen zijn voor de herontwikkeling van een bepaalde wijk, de verbeterde verbinding tussen de wijken onderling en/of een bovenlokale impact hebben.

Bij de cruciale plekken is er een onderscheid te maken tussen enerzijds plekken die niet afhankelijk zijn van de verder geschetste randvoorwaarden (de toekomstige keuze van een Nx- en zeesluisvariant) en anderzijds plekken die wel beïnvloedt zullen worden door de te maken keuzes. In de eerste categorie zitten als het ware de duurzame bouwstenen van een revitaliseringsproject dat eerstdaags van start zou kunnen gaan.

Belangrijk is dat dit eerste conceptuele voorstellen zijn. Deze suggesties worden idealiter nu, project per project, verder concreet aangepakt binnen de juridische en planmatige kaders en contouren. Vooraleer over te gaan tot realisatie is een inspraakproces met de Zeebruggenaar over deze cruciale plekken ook uitermate belangrijk.


1.2 Strandomgeving 2.0
1.7 Kadeam
1.3 Kusttransferium
1.4 Activiteitenberm
1.1 Ontspanningsplein
1.5 Kustpark
1.6 Infrastructuurpark



Overzicht cruciale plekken

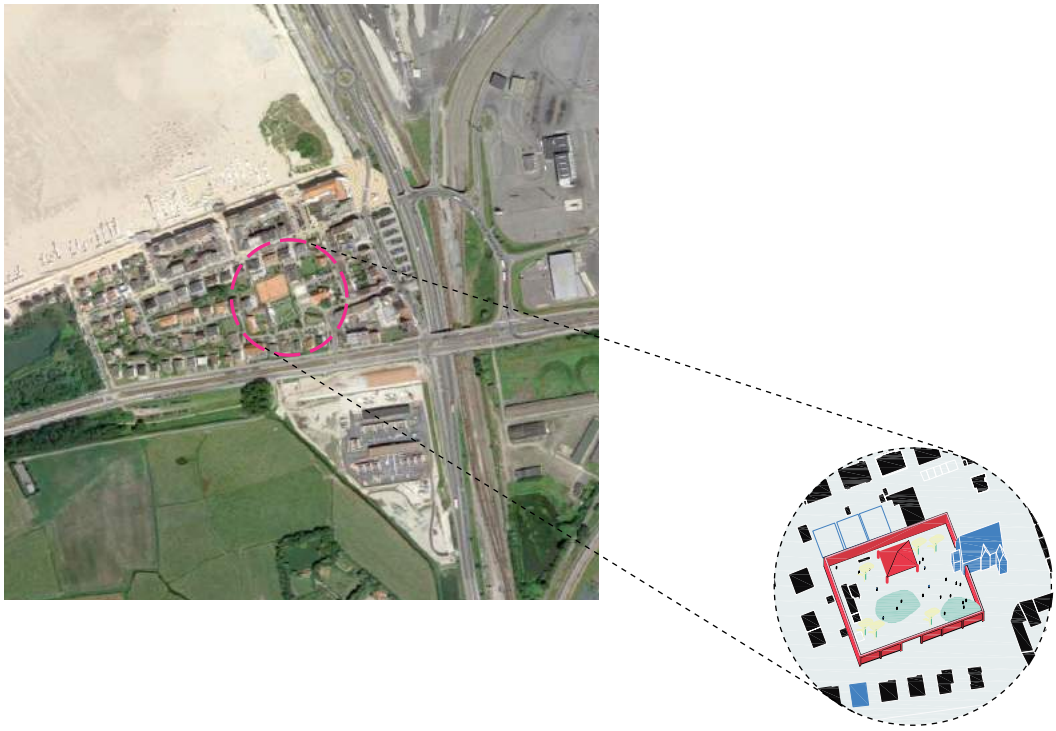
1.1 Ontspanningsplein

a. Situering

Het plein rond de Stella Maris kerk is een plek waar vandaag de ouderen van Zeebrugge terecht kunnen om te petanquen of gewoon elkaar te ontmoeten. Deze potentiële ontspannings- en ontmoetingsplek is cruciaal voor de sociale structuur van de weinige permanente bewoners van de Strandwijk. Toch is de kerk zelf slechts het enige element dat deze omgeving van enige kwaliteit voorziet. Voor de rest zijn het achterkanten van een hotel, een minigolf- en tennisterrein en de tuinen van de aanpalende woningen die de randen van het plein bepalen. Het plein heeft dus nood aan een herinrichting en een herprogrammering met nog meer activiteiten voor jong en oud om het gevoel van verlatenheid, verloedering en onveiligheid weg te nemen.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Het plein krijgt een façade door een kwalitatieve aaneengesloten tuinmuur te voorzien. Deze muur heeft geïntegreerde zitbanken en heeft duidelijke toegangspoorten op plekken waar de dagelijkse routes van de bewoners lopen. Rond deze centrale 'kloostertuin' is er eveneens ruimte voor het ontwikkelen van betaalbare woningen. Deze zijn gericht op jonge gezinnen, die zo meer diverse bewoning naar de strandwijk brengen en zo het onevenwicht tussen permanente bewoners en tweede verblijvers rechttrekt. Er wordt rekening gehouden met de aanwezige recreatiemogelijkheden (petanque club, minigolf,...) die door een vernieuwd ruimtegebruik versterkt worden. Hypothetisch zou er bijvoorbeeld onder meer ruimte geboden kunnen worden aan een centraal verzamelpunt voor 'alternatief go-cart transport'.





a. Situering

c. Referenties

Het plein voor de Stella Maris-kerk heeft net als het buurtpark Munthof in Antwerpen nood aan een leesbare architecturale omranding en een gedifferentiëerd gebruik van de publieke ruimte. Al jaren geeft de ruimte plaats aan allerhande vormen van informele activiteiten, zoals het petanqueveld, zonder enige duidelijke omkadering. De tuinmuur werkt als volwaardige gevel die een gezicht vorm naar het plein. Ruimtelijk worden drie hoofdelementen geïmplementeerd: toevoeging van extra groen, een stedelijke plein met een vrijetijdsinfrastructuur in relatie met de bestaande activiteiten zoals de minigolf en een knooppunt van zachte verbindingen. De herinrichting van het plein voor de kerk geeft de plek een duidelijke bestemming. De omsloten ruimte vormt een sociale omgeving voor de buurtbewoners: spelende kinderen, rustende passanten, studerende jongeren en wandelende ouderen. De herbestemming van de kerk kan het plein bovendien een extra dimensie geven als onstpanningspool binnen Zeebrugge.

1.







1. Munthof, Antwerpen, België, CLUSTER landschap & stedenbouw

Met de aanleg van het buurtpark Munthof werd een van de laatste braakliggende ruimtes in de Antwerpse binnenstad ingevuld. Het terrein bood jarenlang plaats aan allerlei vormen van informeel gebruik en wachtte al sinds de jaren zeventig op een invulling.
Het nieuwe parkontwerp is gebaseerd op twee ruimtelijk principes: het creëren van een architecturale omranding en het differentiëren van het gebruik van de publieke ruimte. De tuinafscheidingen zijn uitgewerkt als volwaardige architecturale gevels die een gezicht vormen naar het park. De geleding bestaat uit drie ruimtelijke componenten: brede traveeën met zitbanken, smalle traveeën met tuindeuren en plantvakken, en verticale steunberen als drager voor een pergolaconstructie. Het park wordt opgedeeld in drie complementaire publieke ruimtes met een eigen karakter: een licht verhoogde wandelas tussen de Muntstraat en de kleuterschool, een omsloten parkruimte met solitaire bomen, en een stedelijk plein met horeca. Twee zijden van het park worden begrensd door een overdekte rondgang onder een met blauwe regen begroeide pergolaconstructie.



b. Voorgestelde transformatie(s)

1.2 Strandomgeving 2.0

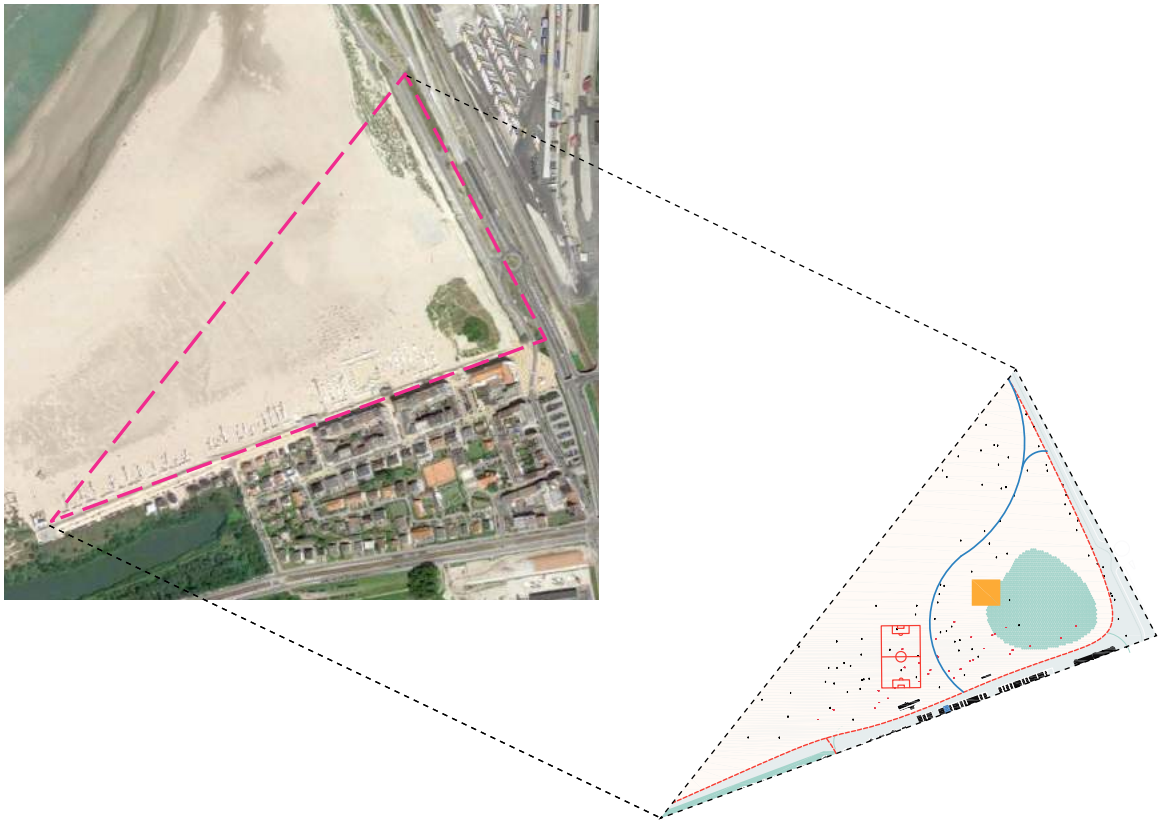
a. Situering

Het strand ter hoogte van de Strandwijk is vandaag vooral succesvol bij jongeren die het meer en meer beginnen gebruiken als aantrekkelijke surfomgeving. De succesvolle uitbating van een surfclub draagt bij tot deze positieve dynamiek. Toch weten al bij al weinig andere bezoekers de weg te vinden naar dit `grootste strand van België'. Een andere vaststelling die vaak terugkomt is de afstand tussen de dijk en het water: momenteel zijn er op het strand geen faciliteiten om die afstand te overbruggen. Met als gevolg dat, naast enkele grootschalige en succesvolle evenementen in de zomer, het strand het hele jaar grotendeels onbenut blijft.

b. Voorgestelde transformatie(s)

De strandomgeving wordt geactiveerd door verschillende ingrepen. De zandstrook die onmiddellijk grenst aan de wandeldijk kan geprogrammeerd worden met allerlei initiatieven voor de permanente bewoners (een strandpetanquebaan, zitgelegenheden, strandcabines, ...). Dit medezeggenschap maakt dat de Zeebruggenaar sinds lang het strand terug kan omarmen en ervaren als een deel van zijn actief gebruikte publieke ruimte. Vervolgens kan worden ingezet op noodzakelijke verbindingen. Deze verbindingen optimaliseren bijvoorbeeld de link tussen de Saint George's Day-wandeling en de dijk maar ook de verbinding tussen Zeebrugge en Blankenberge. Het inzetten op een aantrekkelijke wandelverbinding op het strand, naar de waterlijn, is belangrijk (en ook een meerwaarde voor mensen met een beperking). Deze verbindingsinfrastructuur is op zijn beurt drager van een recreatief programma, met een (bijkomend) groot multifunctioneel inzetbaar platform eventueel in het midden van het strand.

Gekoppeld aan het theoretisch concept `Havenwandeling' (zie hoofdstuk `Systemen') kan als sluitstuk van strandomgeving 2.0, ook een optimaler gebruik van de westelijke strekdam in de Saint-George's Day-wandeling onderzocht worden. Niet alle functies zijn daar mogelijk, maar een functionele invulling of een voorziening op het einde van de wandeling, kan zeker een meerwaarde betekenen.



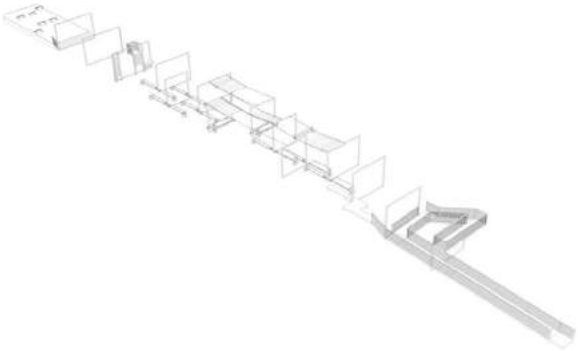


a. Situering

c. Referenties

‘On the way to the sea’ duidt op de potentie om het brede strand van Zeebrugge in te richten als een plaats op zichzelf, eerder dan een passage tussen de dijk en de waterlijn. Een organiserende structuur herbergt een serie van publieke activiteiten en landschapselementen, om zo het gebruik van de tussenruimte te faciliteren. De installaties nodigen inwoners en passanten uit om in te grijpen in de publieke ruimte en creëert opportuniteiten voor zowel evenementen als onverwachte interacties, door gebruik te maken van verschillende elementen binnen het infrastructuurkader. In de kloof tussen stad, haven en zee, stimuleert het project collectieve en individuele - bijna private - activiteiten gaande van grote stedelijke evenementen tot kleinschalige strandactiviteiten, verjaardagsfeestjes of ontmoetingen.

1.







1. On the way to the sea (Bat Yam Biennale of Landscape Urbanism), Bat Yam, Israël, Derman Verbakel Architecture

Het project bestaat uit een reekst vaste bogen waaraan luifels en clusters van banken en tafels op wielen, zodat mensen de ruimte kunnen organiseren naar eigen verwachtingen. Zo wordt een galerij gecreëerd vertrekkend van een stedelijke kade met vast meubilair tot aan de waterlijn. Vanaf de stadsrand, begint de ruimte met een toegangsplatform, met een balkon en een uitzichtspunt, gevolgd door de zich uitvouwende ‘woonkamer’ met een reeks van publieke ruimtes zoals ‘picnic on the lawn’, een flexibele structuur met banken en tafels. Tussen ‘de woonkamer’ en het water geeft een open terras met schaduwelementen zicht op de zee en de horizon Samen vormen de verschillende elementen een microklimaat dat gebruikers de vrijheid geeft om de publieke ruimte te bezetten in een tijdelijk private setting of in een gedeeld geheel.



b. Voorgestelde transformatie(s)

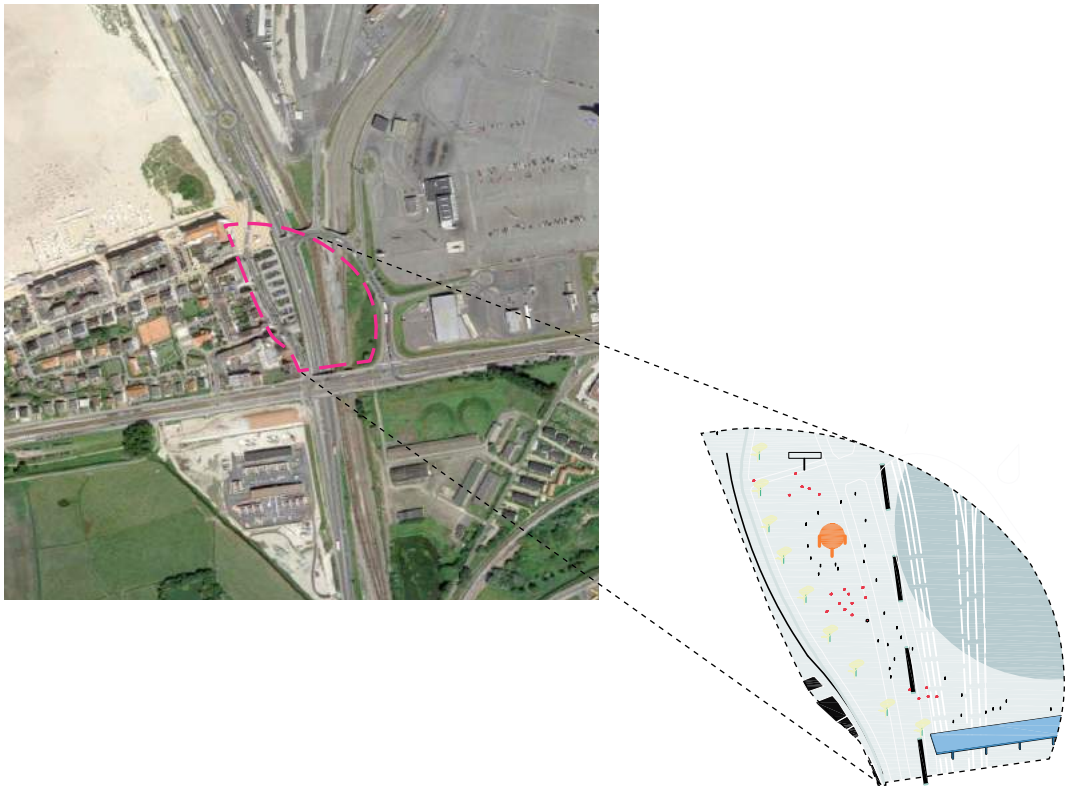
1.3 Kusttransferium

a. Situering

Het deel van de Baron de Maerelaan tussen de Zeedijk en de Kustlaan wordt vandaag onderbenut als toegangspoort tot de Strandwijk en het strand. De parkeerzone en relatief nieuw ingerichte publieke ruimte gelegen voor de Residence Palace zijn een goede aanzet, maar worden tot vandaag nog te veel gehinderd door de enorme leegte en onbruikbare ruimte die gevormd wordt door de aanzienlijke infrastructuurbundel auto- en spoorwegen. Naast deze disfunctionele fysieke barrière wordt dit deel van de Strandwijk ook gehinderd door stevige windstoten en geluidsoverlast van het doorgaand verkeer.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Door een deel van de 'infrastructuurput' van het ondertunnelde deel van de Baron de Maerelaan en de spoorlijn te overkappen slaan we twee vliegen in een klap. Niet alleen wordt een deel van de geluidshinder ingeperkt op die manier. Het nieuwe platform biedt als genereuze toeganspoort tot de Strandwijk ook ruimte aan het bestaande weefsel en nieuw te activeren programma. Zo krijgen de gevels langs de Baron de Maerelaan een kwalitatieve en brede publieke ruimte voor hun deur en kan de plint eventueel hoogwaardige horecazaken en/of publieke voorzieningen huisvesten. Op het platform zelf kunnen allerlei activiteiten georganiseerd worden. Het vormt een knooppunt van allerlei duurzame en openbaar vervoersstromen: de kusttram kan er stoppen, een deelsysteem van go-carts kan er gecentraliseerd worden, de treinhalte kan verplaatst worden ondergronds ter hoogte van het platform en er kan een verkeersveilig en aangenaam fietspad op lopen. Bovendien kan onderzocht worden om de omgeving op te laden met enkele volumes met een woon-handels en/of recreatieve functie. Maar bovenal kan het platform door zowel de permanente bewoners, tweedeverblijvers als dag- en verblijfstoeristen geclaimd worden als kwalitatieve publieke ruimte die een uniek zicht biedt op zowel de strandomgeving als de havenactiviteiten. Gekoppeld aan het kusttransferium zou potentieel ook een fiets- en voetgangersbrug kunnen gerealiseerd worden over de Kustlaan, als verbinding met het Kustpark (zie 1.5 Kustpark).





a. Situering

c. Referenties

Sishane park voorziet een multimodele transporthub ten midden van kluwen van grote weginfrastructuur uit de jaren `70. Het park legt de link tussen door infrastructuur en topografie afgescheiden stadswijken en integreert een openbaar vervoerknooppunt en weginfrastructuur met een grote open ruimte voor culturele programma's, een marktplaats, handelspanden en contrasterende intieme parkruimtes om uit te rusten of te verzamelen in groep. Het project transformeerde een grijze tussenruimte in een zichtbare toegangspoort tot de stad. Het maakt de wijken rondom opnieuw vlot bereikbaar en benadrukt het unieke ruimtelijke karakter van stad. Dezelfde functie kan het kusttransferium vormen voor Zeebrugge, waar het de Strandwijk en de Stationswijk kan verbinden met de haven d.m.v. een multibereikbare knoop in een voormalige grijze rand.

1.





1. Sishane park, Istanbul, Turkije, SANALARC

Nieuwe stedelijke ruimte tussen de Beyoglu en Tarlabasi weg, was een voormalig knooppunt . Het park biedt een 360 graden zicht op Istanbul's historisch en toekomstig stedelijk weefsel, in dialoog met fauna en flora van de Gouden Hoorn. Het park komt de stad binnen op alternatieve wijze, gedefiniëerd door drie hoofdbestanddelen: een wandeling, platformen met verkeershub onder en een buitenkamer.
Het project speelt in op de unieke geografie van Istanbul, en alternatieve texturen worden toegevoegd aan de hardheid van de stad. De hele structuur overbrugt een hoogteverschil van 12m tussen de omliggende infrastructuren.
Sishane park is een mulitmodaal knooppunt van zowel publiek als privaat transport: de Sishane-metrostop, busstation, voetgangersnetwerk Kasimpasa en een parking met 1000 plaatsen. Het is een duurzaam systeem dat ook dienst doet als stormwater afvoer tussen alle weginfrastructuur. De mobiliteitsknoop is verder aangevuld met een marktruimte, handelspanden en een cultuurplatform. In het geheel is veel aandacht besteed aan het gebruik van natuurlijke materialen binnen de stedelijke context, o.m. voor het tegengaan van het `heat island effect'.



b. Voorgestelde transformatie(s)

1.4 Activiteitenberm

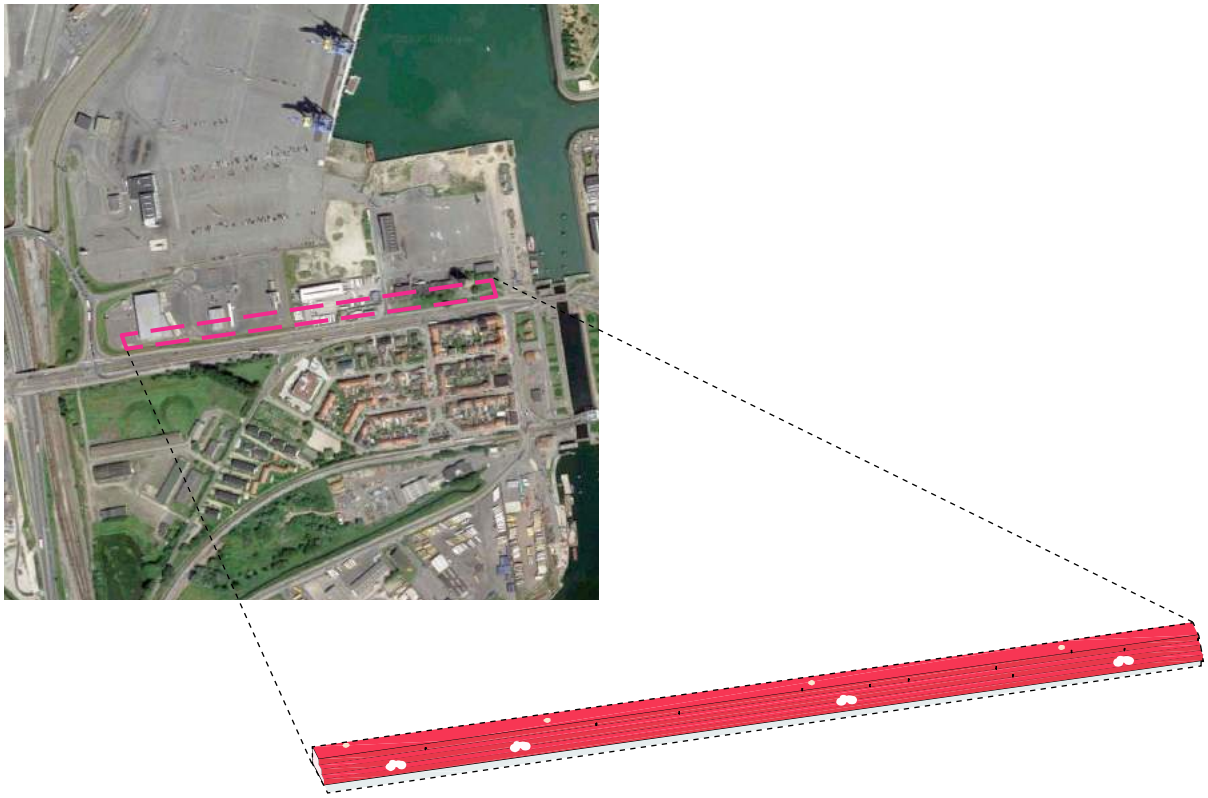
a. Situering

Het gedeelte van de Kustlaan tussen de Baron de Maerelaan en de Visartsluis is tot op vandaag een weinig kwalitatieve verbinding. Het is alsof de kenmerkende kustweg die op andere plaatsen van de Belgische kust wel prominent aanwezig is hier even komt te verdwijnen. Het ontbreken van een veilige en aantrekkelijk fietspad, alsook de manshoge hekken die de terreinen van de zeehaven afschermen spelen hier een nefaste rol.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Dit deel van de Kustlaan valt ook samen met de eerste fase van de overstromingswerende maatregelen. Deze noodzakelijke technische maatregelen vormen een opportuniteit om op deze locatie een kwalitatieve, al dan niet verhoogde wandel- en fietsboulevard aan te leggen. Deze zone kan op heel wat manieren geactiveerd worden. Een kwalitatieve, aantrekkelijke en verkeersveilige buffer tussen de havenactiviteiten en een veilige en windvrije fietsverbinding die loopt van de Strandwijk tot in het dorpscentrum is de ambitie. Die buffer zou misschien zelfs ingericht kunnen worden als een tribune zodat het in de carnavalsperiode plaats kan bieden aan de toeschouwers van de stoet.

Daarnaast is dit ook een unieke locatie om een panoramisch zicht op de havenactiviteiten en ruimer zelfs op de jachthaven te creëren. Nieuw stedelijk meubilair en een fit-o-meter kunnen deze overgangszone opladen als drukbezocht publieke ruimte. Aangezien de ruimte beperkt is moet zorgvuldig nagedacht worden over de invulling en eventuele prikkels die langsheen het traject geplaatst worden. Het kwalitatief en aantrekkelijk opladen van deze zone is echter essentieel om de afstand tussen de Vissershaven en het transferium te overbruggen.





a. Situering

c. Referenties

De activiteitenberm tussen de Kustlaan en het Westerhoofd kan net als de `urban lounge' en de `Hafenpromenade' een aantrekkelijke lineair verblijfsruimte gaan vormen. Toevoeging van een heldere, verbindende lay-out voorzien van straatmeubilair, speel- en sporttoestellen en een tribune met zicht op beide zijden vernieuwd het contact tussen haven en woonweefsel tussen de Strandwijk, het kusttransferium en de Visserswijk. Zo verandert de grens met de haven van een onaantrekkelijk kwaad in een cruciale zone, kenmerkend voor de specifieke beleving van Zeebrugge. Langsheen de activiteitenzone kan een veilig fietspad worden aangelegd als link in de oost-west verbinding langs de kust.

1.



1. Neue Hafenpromenade, Hamburg, Duitsland, Zaha Hadid Architects & Studio H2K

Het project voorziet in een nieuwe havenpromenade. Op het bovenplatform is ruimte voor activiteit en een restaurant. Langs beide zijdes zijn trappen, die als tribune dienen richting de haven en de Hafencity, waarlangs een fiets- en wandelpad loopt. Langs de andere kant aflopend richting de binnenring en de U-bahn voor een vlotte, veilige verbinding met de binnenstad en het openbaar vervoer.

2.





2. Urban Lounge, Saint-Etienne, Frankrijk, AWP

Het project is een ingreep langsheen een stedelijke plein. Belangrijk is de continuiteit van de verkeersstromen langsheen de rand. The stedelijke verblijfsruimte bestaat uit vier basiselementen: `orde' (perspecrief, repititie en patroon) `textiel (tapijten en gordijnen) `licht' (verlichting, spiegels en schansen) en `meubilair' (speeltuigen, stoelen, ligzetels, fitnesstoestellen, ...) Het geheel is een sequentie van kamers: een stedelijke woonkamer, een dansruimte, een speelruimte en een rustruimte. Op het einde bevindt zich een lounge space met een installatie voor performances (DJ + VJ), als signaalfunctie.



b. Voorgestelde transformatie(s)

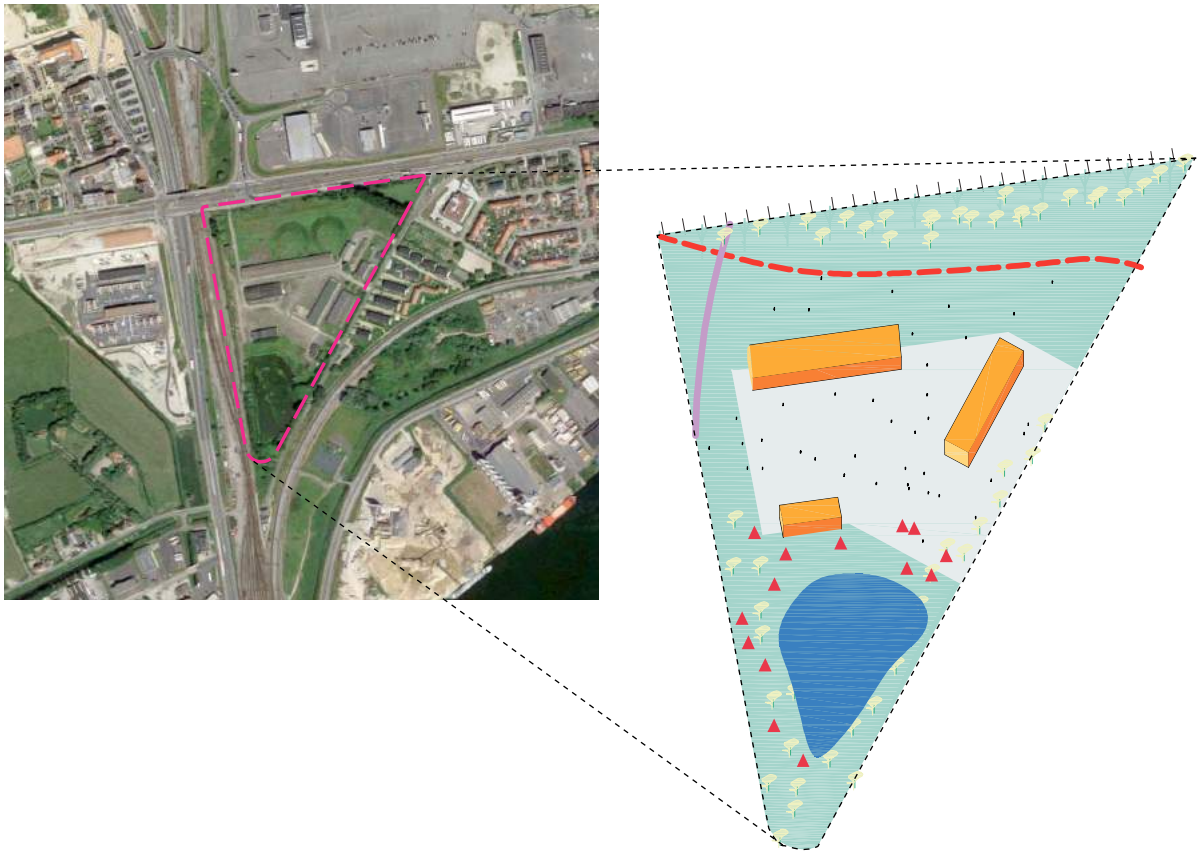
1.5 Kustpark

a. Situering

Het grote driehoekig terrein van de ex-militaire zone Knaepen ligt er vandaag troosteloos bij. De gronden zijn nu nog eigendom van Defensie maar worden op termijn eigendom van Stad Brugge. Na de noodzakelijke sanering van de sterk verontreinigde gronden door Defensie biedt deze locatie veel opportuniteiten om een kwalitatieve publieke ruimte te ontwikkelen. Want ruimtelijk gezien is deze zone immers een belangrijke schakel tussen de Strandwijk en de Stationswijk, twee wijken die tot op heden erg slecht met elkaar verbonden zijn. De vooropgestelde saneringsoperatie zou de stimulans moeten zijn voor het opnieuw inrichten van het terrein, maar ook de bestaande verharding zou misschien een vorm van tijdelijk of niet al te intensief gebruik kunnen toelaten.

b. Voorgestelde transformatie(s)

De terreinen moeten op termijn een groene long en verbinding tussen Strandwijk en Stationswijk vormen. Dit nieuwe stadspark moet opgeladen worden met een aantal, al dan niet recreatieve, functies. Zo zou het een idee kunnen zijn om in het park een kampeerautoterrein te realiseren. Er is nood aan dergelijke faciliteiten in Zeebrugge en een locatie nabij het strand (en niet te midden bestaande bebouwing) zou strategisch een goede oplossing kunnen zijn. Het park moet een overkoepelend programma omvatten voor allerlei kleinschaligere activiteiten. Een dubbel gebruik zou kunnen teruggevonden worden in een breed spectrum voor jong en oud: de nu al aanwezige moestuinen, een nieuwe BBQ-plek, een kinderboerderij, een uitkijktoren voor vogelspotters, zwemvijvers, ... Hierdoor wordt op een actieve manier de sociale verbinding tussen Strandwijk en Stationswijk versterkt. De waterplassen zouden bovendien deel kunnen uitmaken van een buffersysteem voor de afwatering van de achterliggende poldergebieden. Naast de sociale verbinding tussen de Strandwijk en de Stationswijk en een duidelijke en functionele visuele link, moet ook werk gemaakt worden van een effectieve verbinding tussen beide wijken. Op lange termijn zou een brug tussen het transferium en het kustpark over de Kustlaan dan ook een oplossing kunnen zijn. Gelijkaardig aan de fiets- en voetgangersbrug aan de andere kant van Zeebrugge, ter hoogte van de grens met Heist. Het zou een visueel baken kunnen zijn die dan ook nog een positief effect zou kunnen hebben op de doorstroming op de Kustlaan.





a. Situering

c. Referenties

Het Kustpark kan deels de infrastructuur van het voormalige militaire domein herbestemmen. Om het grote gebied een duidelijke lay-out te geven, kan een set van goed herkenbaar meubilair verspreid over het hele park het geheel aankleden. Door het gebruik van hetzelfde straatmeubilair op andere plaatsen in Zeebrugge, kan zo een link gelegd worden tussen de recreatieve plekken onderling, zoals bijvoorbeeld de rechtstreekse connectie met de aanpalende moestuinen.
Met zwemvijvers en een centraal plein kunnen in het kustpark nieuwe grote figuren ingepast worden, waarrond andere activiteiten, zoals het kampeerautoterrein en bijvoorbeeld een BBQ-weide hun plek vinden.

1.







1. Naturalmente arena, Cavallino Treporti, Italië, Stradivarie Architetti Associati, Valeri.Zoia Architetti Associati

Het marktgebied ligt langsheen een grote provinciale weg, de Via Fausta en herbergt een grote multifunctionele openbare ruimte (3,5 ha). Bij de herbestemming werd een centrale multimodale, natuurlijke arena aangelegd als centrale figuur bestaande uit een plein en een tuin. Het vormt een nieuwe publieke ontmoetingsplek, complementair met de parking en de reeds bestaande marktfuncties. Om het geheel een duidelijke samenhang te geven werd een set van straatmeubilair ontworpen.



b. Voorgestelde transformatie(s)

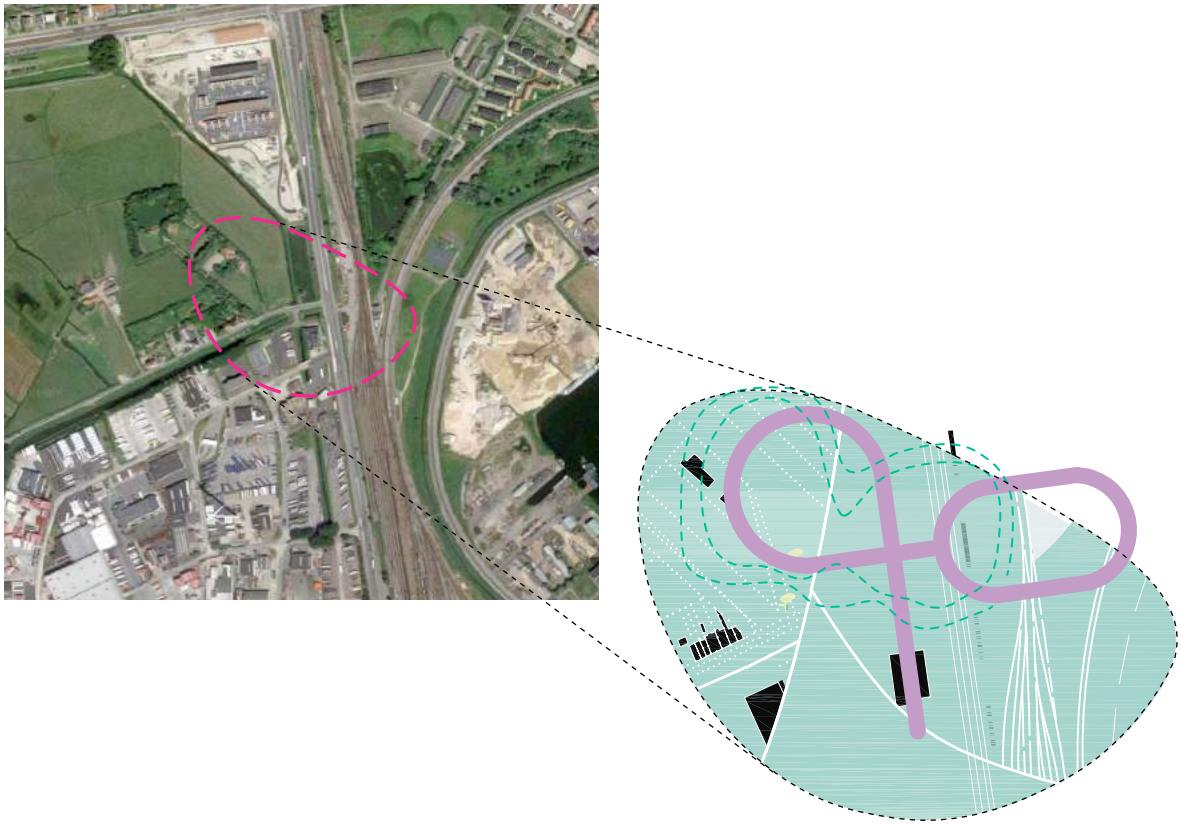
1.6 Infrastructuurpark

a. Situering

Een groot deel van het grondgebied van Zeebrugge bestaat uit verharde oppervlakte die nodig is voor de vele mobiliteits- en haveninfrastructuren. Hierbij is niet het aantal vierkante meters asfalt het probleem, maar wel dat deze grote ruimte-inname door slechts één gebruikersgroep gebeurd. De verkeerwisselaar die er bij de aanleg van de Nx zal komen is een voorbeeld van zo'n infrastructuur.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Door de bermen van de mobiliteits- en haveninfrastructuren in de toekomst meer in te zetten als deel van een recreatieve en/of functionele zachte verbinding ontstaat er een dubbel gebruik van iets dat normaal louter monofunctioneel werkt. De ontwikkeling van de infrastructuurwerken voor de Nx wordt eveneens als kans gebruikt om langsheen verschillende trajecten en knooppunten de bestaande polderlandschappen beter met elkaar te verbinden en als geheel nieuwe recreatieve landschappen te voorzien. Naast een grotere schaal kunnen die zachte verbindingen ook een zeer plaatselijk doel hebben, zoals bijvoorbeeld het verbinden van de Transportzone met het terrein Knaepen.





a. Situering

c. Referenties

Het infrastructuurpark kan gebruik maken van de grondwerken in functie van de aan te leggen infrastructuur om een park te ontwikkeling waarin hierin wordt ingespeeld om verschillende verkeerstromen, auto en vrachtverkeer met fiets- en wandelpaden, aan elkaar te koppelen op een intelligente manier. Zo kan een louter monofunctionele infrastructuurknoop uitgroeien tot een groene pool, waarin beide functies en investeringen elkaar versterken door een doordachte combinatie.

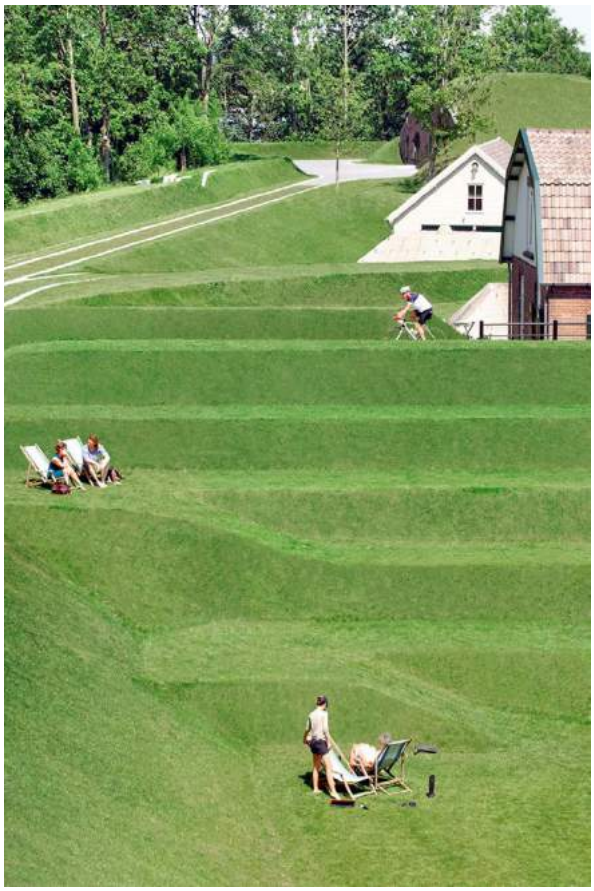
1.



1. Parco Industria Alfa Romeo - Portello, Milaan, Italië, Land

Het gebied huisde ooit de Alfa Romeo en Lancia fabrieken. De site vormt de nieuwe noordelijke toegangspoort tot de stad, gelinkt aan de autosnelweg via de ring van Milaan en de 'grote diagonaal'. Via twee fietsbruggen wordt de link gelegd met het groen fiets- en wandelnetwerk in de rand. Het dient zowel als buffer en verbindingen tussen nieuwe beurshallen en een marktplein. Charles Jencks en Andreas Kipar zorgden voor de morfologische uitlijning van de heuvel, in een systeem van diagonale continuïteit met de Monte Stella, de heuvel ontworpen door Piero Bottoni na Wereldoorlog II

2.



2. Fort 'Werk aan 't Spoel', Culemborg, Nederland RAAAF & Atelier de Lyon

Het oude Fort maakte deel uit van een defensiegordel van sluizencomplexen voor gerichte overstroming
Het landschapsontwerp kan begrepen worden als een enorme grassculptuur, die heel wat historische bouwwerken, bunkers en sluizen integreert. Het nieuwe Fort geeft ruimte aan een amfitheater en is de speeltuin voor heel wat lokale en regionale evenementen en is een van de grote attracties langsheen de 'Nieuwe Hollandse Waterlijn'.



b. Voorgestelde transformatie(s)

1.7 Kadeambitie

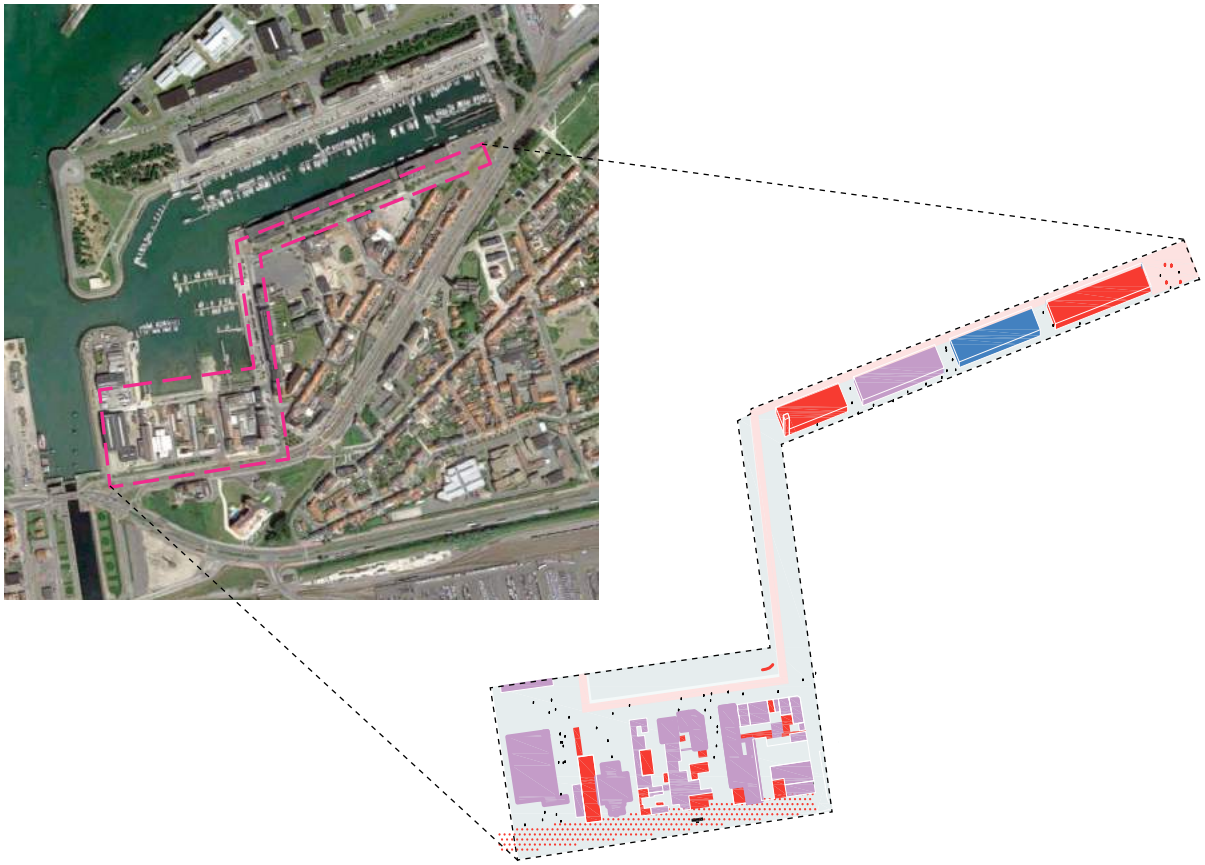
a. Situering

Het Prins Albertdok en Tijdok vormen binnen de Visserhaven een grote kwaliteit, waarbij de kades een raakvlak vormen tussen het dorp, de dokken en de haven. De beleving van de haven en de dokken wordt medebepaald door de rol van deze kades. Vanaf de kades kunnen bijvoorbeeld zichten in de haven worden gecreëerd. Deze kades zullen mogelijk in de toekomst heel wat verandering ondergaan aangezien de generieke oplossing voor de overstromingsproblematiek het plaatsen van omwalling langsheen de kademuren is. Deze vorm van kustwering is weinig geïntegreerd en lijkt een zware hypotheek te leggen op het voor deze omgeving zo belangrijke contact tussen water en wal. Het draagt bij tot een grote onzekerheid over de gebouwde ruimte langsheen de dokken: wat met de verschillende horecazaken, bedrijven (scheepsherstellingen, carnavalshallen, ...), bestaande woningen en nieuwe woonontwikkelingen (cf. Oude Vismijnsite)?

b. Voorgestelde transformatie(s)

Een efficiënte mobiele kustwering ter hoogte van de ingang van het Tijdok (jachthaven) houdt in dat de rest van de kades niet beveiligd moeten worden. Het vormt dus een garantie op het behoud van een goed interactie tussen dok- en kadeactiviteiten. Op die manier wordt de kwaliteit van de kades dus niet aangetast en kan er zelfs gezocht worden hoe deze versterkt kunnen worden met een nieuw programma. Op vandaag hebben alle kades: de Werfkaai, Tijdokstraat, Vismijnstraat, Rederskaai en Omooikaai allemaal een andere inrichting. Hierdoor worden ze niet als één structuur gelezen. Ook in geval er geen mobiele kustwering kan gerealiseerd worden moet het de ambitie zijn om de kades rond het Albertdok en Tijdok om te vormen tot hoogkwalitatieve en aantrekkelijke publieke ruimtes die mensen aantrekken om te komen vertoeven. De kades hebben het potentieel om een continu parcours te vormen rond de jachthaven die mensen begeleidt tot ook de Rederskaai en Omooikaai. Op de kades komen voetgangers en fietsers op de eerste plaats. Bij de uitwerking van een ontwerp voor de kades moet worden uitgegaan van een uniform, herkenbaar en aantrekkelijk beeld dat in de toekomst op alle kades kan gerealiseerd worden. Om in deze omgeving de functionele mix tussen wonen en werken te consolideren moet het werken een meer solide plek krijgen. Dit kan door op de kade ruimte te reserveren voor buitenwerkplaatsen. Een aantrekkelijke kade komt de kwaliteit van de omliggende bebouwing immers ten goede. Zo kan de plint van de nieuwe ontwikkelingen op de Oude Vismijnsite publieke voorzieningen en hoogwaardige horeca huisvesten en kunnen de carnavalshallen meer zichtbaarheid krijgen langs de ‘blauwe wandeling’, een recreatieve route langs het water en alle kadegerelateerde activiteiten, met een in de omgeving geïntegreerde en gerelateerde educatieve speeltuin als pronkstuk voor de wijk en de haven.

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.





a. Situering

c. Referenties

De kade kan worden heringericht als nieuwe stedelijk ruimte langsheen de scheepswerf en de jachthaven. Langsheen de havenpromenade kunnen nieuwe kwalitatieve ontwikkelingen komen met een goede mix van residentieel en diverse andere programmaties. Zo is er nood aan voldoende ruimte voor productiviteit (bestaande scheepswerf, kleine werkruimtes, ateliers voor carnaval, et cetera.) gemengd met plekken voor recreatie, toeristische attracties en horeca langs de promenade. Productieve plaatsen gedurende dag, kunnen na sluiting het kader bieden voor ontspanning. Op die manier wordt de omgeving rond de Oude vismijn, de Rederskaai en het Visserskruis een nieuw kloppend hart voor Zeebrugge.

1.



2.





1. Hafenpromenade, Münster, Duitsland

Voor havenpromenade in Münster zijn de kades heringericht als publieke ruimte, met directe relatie met de gelijkvloers van de omliggende gebouwen, waar ruimte is gemaakt voor wonen en horeca, maar ook voor productiviteit op kleine schaal met allerhande werkplaatsen, naaiateliers, et cetera.

2. Port de Tolbiac, Parijs, Frankrijk

De kades van de Holcim betoncentrale vormen overdag een deel van het vernieuwde stedelijke havennetwerk langsheen de Seine, met Tolbiac gericht op industriële activiteiten, de port de la Gare voor animatie en vrijetijdsactiviteiten en de port d'Austerlitz gedeeltelijk bezet met een nieuw vastgoed complex. Wanneer de werkactiviteiten 's avonds worden stilgelegd, is de kade langsheen de centrale beschikbaar als publieke ruimte langs de Seine.



b. Voorgestelde transformatie(s)

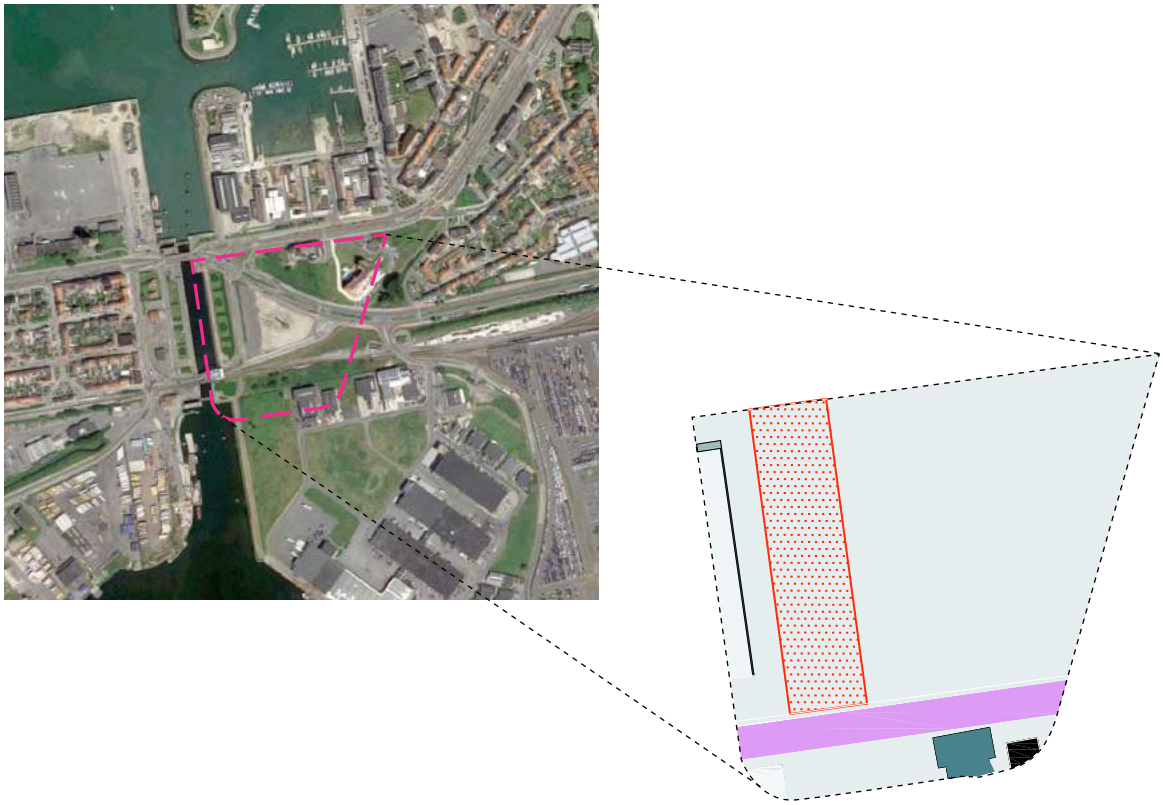
1.8 Maakbare kade

a. Situering

De omgeving rondom de Visartsluis wordt vandaag omgeven door infrastructuur en blijft daarenboven onderbenut. Vooral de braakliggende terreinen tussen Isabellalaan en sluis liggen er vandaag troosteloos bij. Aan de rand van dit ongedefinieerd gebied bevindt zich het enige herkenningspunt: het veelkleurige abstracte kunstwerk op het kruispunt van de Isabellalaan en Kustlaan. In heel wat sluisvarianten komt de demping en herontwikkeling van de Visartsluis aan bod en wordt dit gebied een zeer strategische plek. Maar ook in het geval van het behoud van de Visartsluis als toegang tot de achterhaven heeft de zone rondom de sluis heel wat potentieel om uit te groeien tot een aantrekkelijk ingerichte ruimte.

b. Voorgestelde transformatie(s)

De percelen rond het abstracte kunstwerk zijn eigendom van het Vlaamse Gewest en worden beheerd door MDK en MBZ. Ze kunnen dus snel geactiveerd worden door in eerste instantie een tijdelijke inrichting en op langere termijn een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. Zo zou de bufferzone rondom de Visartsluis een publiek aantrekkelijk karakter kunnen krijgen door ze landschappelijk in te richten. In het geval dat de zeesluis in onbruik geraakt is een demping een interessante piste, waarbij er geopteerd wordt voor een soort van dijklichaam in het verlengde van de Kustlaan zodat de sluis en het zuidelijk gelegen dok getijdenvrij worden maar nog steeds over bevaarbaar water beschikken. Deze waterkering wordt dan een interessante plek om bijvoorbeeld de eindhalte te organiseren van een mogelijke watertaxi die vanuit of naar Brugge doorheen de haven zou kunnen varen. De zuidelijke brug van de Visartsluis blijft dan behouden en maakt deel uit van wat uiteindelijk de Nx moet worden. Een beperkte demping heeft als bijkomend voordeel dat het aantal lopende meter bruikbare kade zoveel mogelijk bewaard wordt en de aanwezigheid van water als publieke én economische kwaliteiten ten volle benut kan worden. Ter hoogte van de sluis zelf laat dit stedelijke ontwikkelingen toe zodat het weefsel van Zeebrugge-Dorp en dat van de Stationswijk letterlijk met elkaar verbonden worden. Ten zuiden van de sluis en de Nx kan de haven deze via water en weg optimaal bereikbare terreinen verder ontwikkelen op een kwalitatieve en hoogdynamische manier.





a. Situering

c. Referenties

De kade langsheen de huidige Visartsluis kan ruimte bieden aan kwalitatieve (woon) ontwikkeling gecombineerd met een actieve waterkant. Een gedeeltelijke demping van de huidige sluisinfrastructuur maakt ruimte vrij voor publieke ruimte. Door het dempen van de kop van de sluis, is de kade niet meer getijde gevoelig, wat mogelijkheden biedt voor alternatief, niet zee gericht aanbod welke de unieke positie van Zeebrugge langsheen de kust nog mede kan versterken: een recreatief programma met watersport, een eindstation voor een rechtstreekse watertaxi verbinding met de Brugse binnenstad, et cetera.

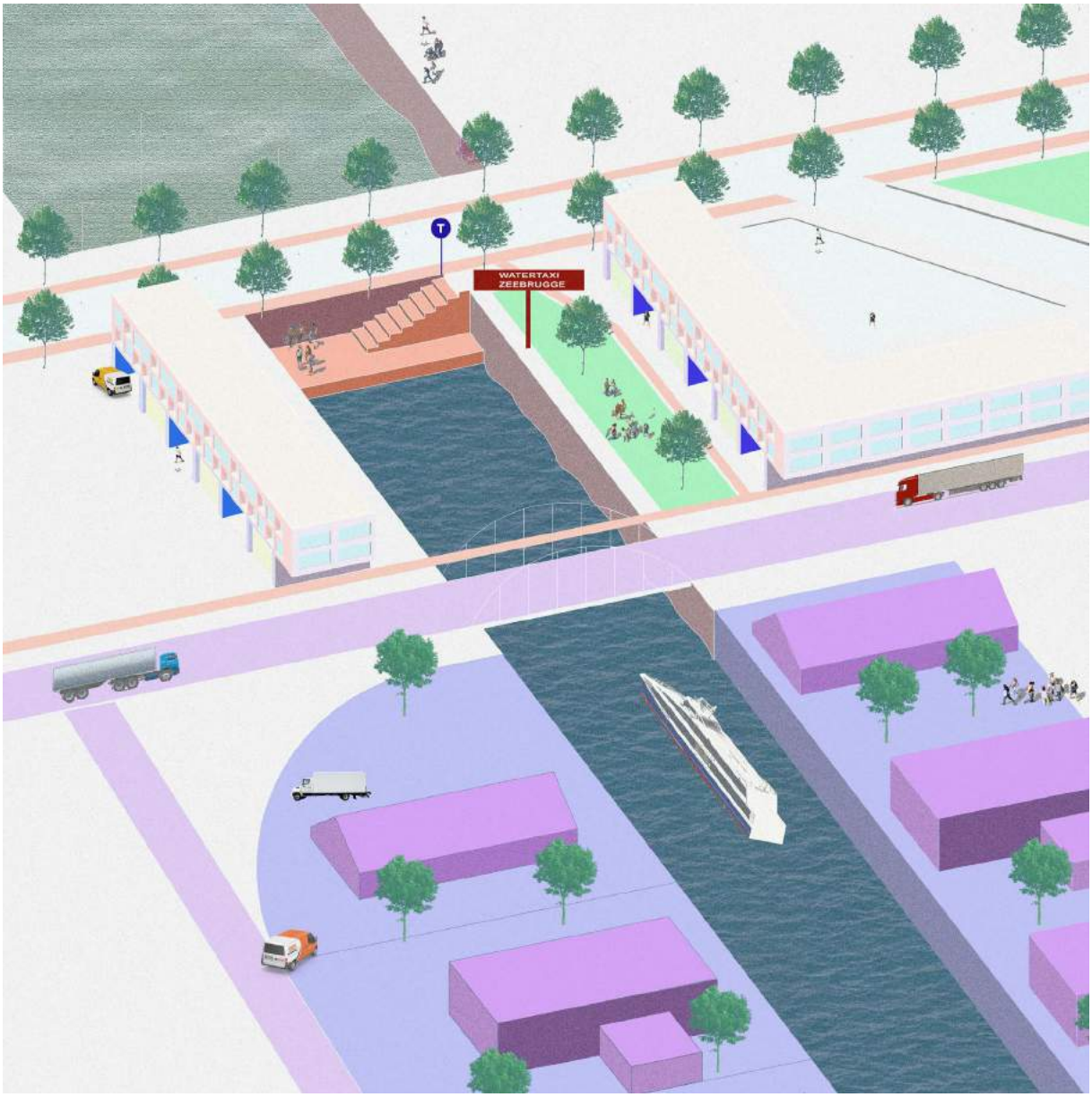
1.





1. Chicago Riverwalk, Chicago, VS, Ross Barney Architects

Het gebied maakte deel uit van een genegeerd en ongebruikt stadsdeel uit Chicago's industriële periode.
De kade langs de hoofdarm evolueerde van een industriële bassin, vergeten doorheen de jaren, in een recreatieve trekpleister. Het geheel is opgevat als een serie van 'kamers' die nieuwe ontwikkeling verbinden met het water. Omwille van de bestaande omliggende bebouwing en de noodzakelijke infrastructuur tegen overstromingen was de beschikbare ruimte relatief beperkt. Het geheel vormt een actief stedelijk front met gemengde ontwikkeling en een doorlopend pad langs het water vormen een nieuwe centrale leefruimte in de stad. Het water is vrijgemaakt voor watersportactiviteiten en aanlegstijger voor de watertaxi.



b. Voorgestelde transformatie(s)

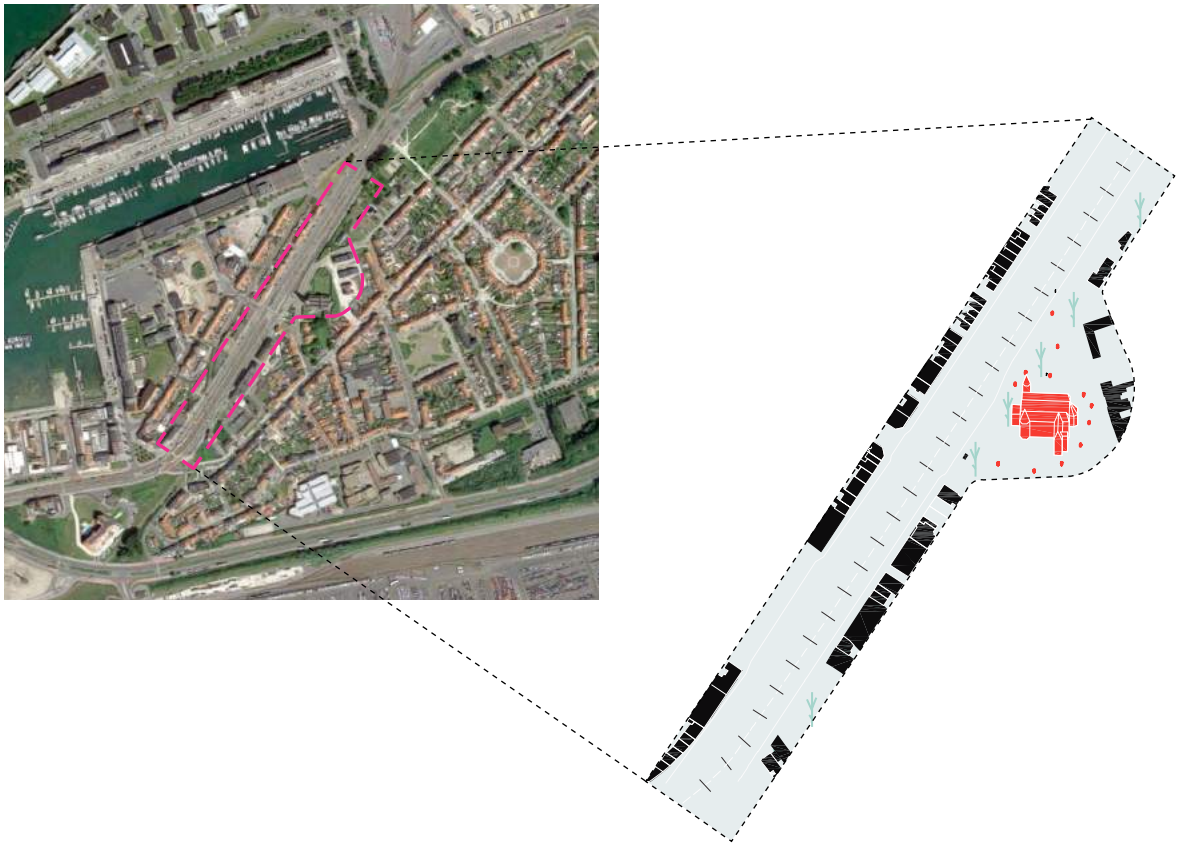
1.9 Stadsboulevard

a. Situering

Zoals eerder vermeld wordt de Kustlaan ter hoogte van Zeebrugge erg onderbenut en de beeld- en belevingskwaliteit ervan is laag. Ook is er een zekere ruimtelijke discrepantie. Daar waar ze meer ruimte zou kunnen gebruiken om alle mobiliteitsstromen aan te kunnen heeft de Kustlaan een beperkt profiel, daar waar het verkeer luwer wordt is ze op haar breedst. Dit laatste is het geval in het dorpscentrum van Zeebrugge, waar het te brede profiel ingezet zou kunnen worden voor een nieuwe en kwalitatieve herorganisatie van een van de belangrijkste assen van Zeebrugge.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Met de stadsboulevard kunnen specifiek drie verschillende ruimtelijke structuren herontwikkeld worden. Als eerste wordt de Kustlaan ingezet om, in plaats van breuk, katalysator te worden. Vervolgens worden parken en publieke restruimte op elkaar afgestemd zodat de kwaliteiten van elk, samen één vormen. Een cruciale plaats binnen deze transformatie bevindt zich ter hoogte van het Sint-Donaaspark , de cruiseterminal en de huidige jachthaven. De toepassing van samenbrengen hier zorgt voor een gedeelde dorpsruimte die kwaliteiten brengt voor zowel de huidige bewoners als de nieuwe ontwikkeling op de voormalige Vismijnsite en de cruiseterminal. De verbinding met het nieuwe transferium zou kunnen geoptimaliseerd worden door bijvoorbeeld het hergebruik van de bedding van de oude sporen als cruiseshuttle en de strategische inplanting van haltes voor openbaar vervoer.
De Kustlaan herinrichten als centrale groene boulevard en ruimte creëren voor o.a. fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en plaatselijk autoverkeer wordt vooropgesteld.
Doel is om het publiek domein op een leefbare, duurzame en beleefbare wijze, met respect voor de kenmerken van de omgeving her in te richten. De herinrichting van de Kustlaan en het openbaar domein zijn dan ook gericht 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.





a. Situering

c. Referenties

In samenwerking met de kusttram en met de komst van de Nx kan er voor de Kustlaan tussen Zeebrugge- Dorp en de Visserswijk gekozen worden voor een vergaande herinrichting. Meer dan aan het hertekenen van het brede wegprofiel kan gewerkt worden aan een lineaire verblijfsruimte, die de hoofdconnector wordt tussen verschillende trekpleisters en de vier wijken van Zeebrugge. Naast voldoende groenaanleg is er ook ruimte voor stedelijkheid gericht op de leefwereld van de lokale bewoners in relatie tot de bijzondere band met de haven. De ruimte kan gericht worden op wandelaars en fietsers en met nieuwe haltes voor de kusttram op strategische plaatsen voor al dan niet toeristisch of stedelijke ontwikkeling.

1.





1. Urban revitalization Superkillen Norrebro, Kopenhagen, Denemarken, BIG, Topotek 1 & Superflex

Superkillen is een revitaliseringsproject in een van de meest diverse en sociaal uitdagende wijken van Kopenhagen. Het geheel is bedacht als een enorme tentoonstelling van stedelijke 'best practices', een globale collectie van alledaagse elementen gerelateerd aan de 60 nationaliteiten die er in de wijk te vinden zijn. Ieder object heeft een beschrijving met wat het is en vanwaar het komt. Een surrealistische collectie van diversiteit, die de ware aard van de wijk reflecteert in een mengeling van architectuur, landschapsarchitectuur en kunst. Het geheel bestaat uit drie zones en kleuren: groen, rood en zwart. De vraag naar meer groen is beantwoord met een enorme toename van vegetatie en planten in de hele wijk, georganiseerd als kleine eilandjes, overeenstemmend met de andere objecten. Een tweede focus is het herzien van de verkeersinfrastructuur, met voornamelijk nieuwe fietsinfrastructuur en er is ook ruimte voorzien voor een toekomstige nieuwe busverbinding. Het groene park huist speeltuigen voor kinderen, picnicvelden, hockeyvelden, et cetera. Het rode plein is ontworpen als verlengde van sporthal, met sportfaciliteiten en een markplaats voor de hele stad. De zwarte boulevard is een stedelijke woonkamer met BBQ faciliteiten, schaaktafels en zitruimtes.



b. Voorgestelde transformatie(s)

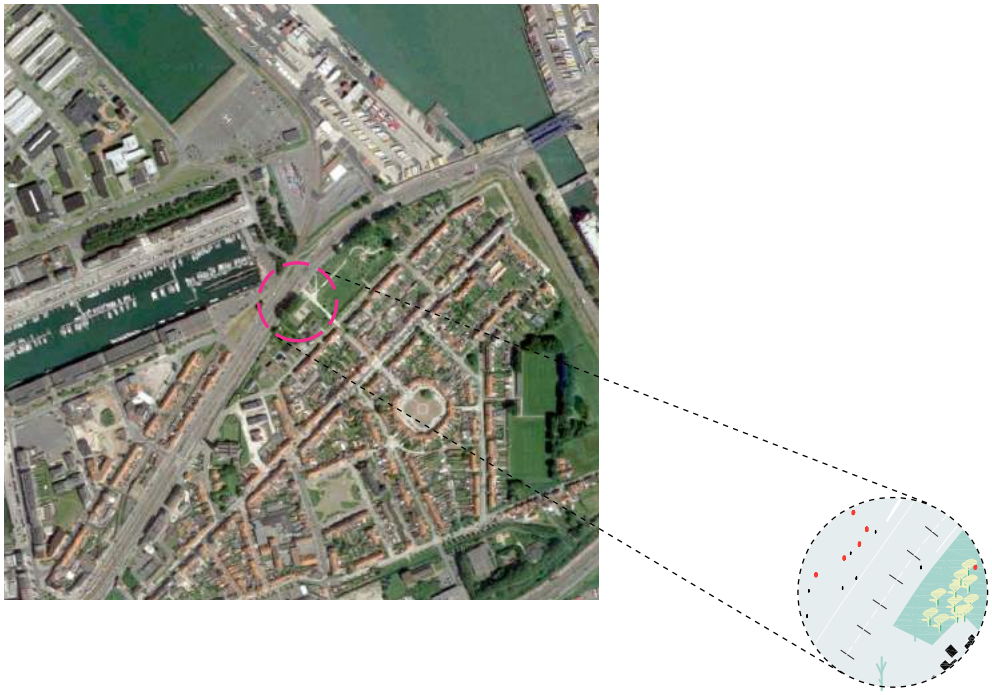
1.10 Stedelijk scharnier

a. Situering

Tussen de Kustlaan, de oude gebouwen van de vismijn en Seafront ligt nu een relatief groot braakliggend terrein in de vorm van een asfaltvlakte met daarnaast hoog opgeschoten gras, zonder enige meerwaarde. Deze plek is strategisch gepositioneerd tussen de cruiseterminal, het aanpalende dok, de oude spoorlijn en het Sint-Donaaspark. Het kan dus een belangrijke publieke schakel betekenen voor zowel de Zeebruggenaren zelf als de verschillende types toeristen die Zeebrugge rijk is: bezoekers van Seafront, dagtoeristen en cruisegangers.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Op dit centraal gelegen terrein kan een attractieve en hoogdynamische publieke ruimte voorzien worden. Als stedelijke schakel van verschillende stromen, ruimten en gebruikers moet het heel wat functies op zich nemen. Zo is het belangrijk dat dit nieuwe plein, samen met de herprofilering van de Kustlaan als Stadsboulevard, bijdraagt tot een optimale oversteekbaarheid en dus verbeterde verbinding tussen Zeebrugge-Dorp en de oude vismijnsite. Bovendien vormt het een belangrijk onderdeel van de wandeling rondom het dok. Het is daar waar de kade vanuit de Stadsboulevard het meest ervaarbaar is. Dit moet zich in samenspraak met MDK en Seafront vertalen in de inrichting van het nieuwe plein: door de zichtbaarheid van het dok te bewaren en versterken, door er aan de hand van goed gepositioneerd straatmeubilair een aangename verblijfsruimte van te maken, etc. Het plein vormt tevens een nieuw adres voor de ontwikkelingen op de terreinen van Seafront. Verder is het als toegangspoort een belangrijke schakel tussen de cruiseterminal en een mogelijke nieuwe halte van de kusttram of een ander vervoerssysteem dat de cruisetoeristen door de wijken van Zeebrugge naar het strand of rechtstreeks naar Brugge kan leiden.





a. Situering

c. Referenties

Het nieuwe scharnier die de oude vismijnontwikkeling en de cruiseterminal koppelt met de stadsboulevard, het Sint-Donaaspark en Zeebrugge-Dorp, kan ontwikkeld worden als een herkenbare plek. Door de locatie op de kop van de kade kan een paviljoen met een zekere signaalfunctie de toegang worden tot de kustplaats Zeebrugge via Heist. Een herkenbare plek die de connectie vormt tussen de woonwijken en het actieve, publiek Zeebrugge langs de kaaien van de oude vismijn. De verbinding over de Kustlaan heen zorgt voor een leesbare verbinding tussen de twee wijken, een toonbeeld voor de ruimtelijke verweving van Zeebrugge.

1.



1. Quai des Belges, Vieux port pavilion, Marseille, Frankrijk, Foster + Partners

Herbestemming van de kades als publieke ruimte, met ruimte voor optredens en events, zonder verkeer met een goede openbaar vervoer conectie. De hele kade werd herontworpen door Michel Desvigne in bleek graniet en ruwe, getextureerde materialen, in combinatie met de originele kalksteen kasseien. Het paviljoen bestaat uit een dun vlak roestvrij staal (46x22m) gedragen door slanke kolommen. Het spiegelende oppervlak reflecteert de omliggende haven, en gaat zo in dialoog met de omgeving.

2.





2. St Johannesplan & Konsthallstorget, Malmö, Zweden, White Arkitekter

De Triangeln in centrum Malmö was voorheen een rustige plek tot het door de komst van het nieuwe station de nieuwe regionale hub voor 37 000 pendelaars werd. De publieke ruiumte werd heringericht om de nieuwe stroom van mensen een plaats te geven, zowel tijdens spitsuur in de week als op een zondagmorgen. Het plein vormt de schakel tussen de St Johannes Kyrke, de Konsthall, de opera, het Magistratsparken en het Teaterparken en heeft een nieuwe toegang tot het station, een ondergrondse parking en ruimte voor openbaar vervoer. De vloer is uitgevoerd in flexibele betontegels, zodat deze kan omgebouwd worden voor tijdelijk events.



b. Voorgestelde transformatie(s)

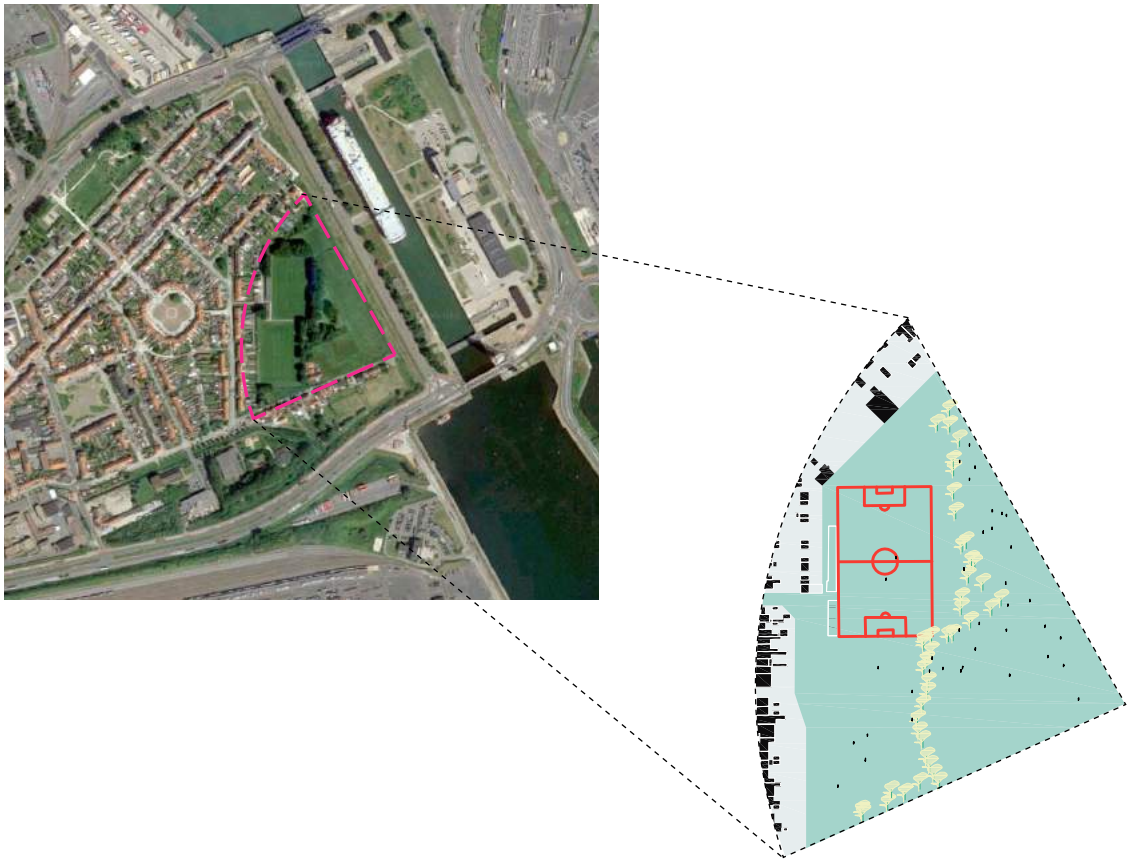
1.11 Dorpsgrens

a. Situering

Het dorp van Zeebrugge heeft op dit moment een grote waaier aan kwaliteiten. Er is naast een zekere woonkwaliteit, ook plaats voor kwalitatieve (groene) publieke ruimte en openbare evenementen. Maar ook de aanwezigheid van scholen en kleine ondernemingen draagt bij tot de levendigheid van deze wijk. De verderzetting van deze kwaliteiten verdwijnt echter richting de rand van deze wijk. Ter hoogte van de Vandammesluis stopt het weefsel van Zeebrugge op een erg abrupte manier. Je zou zelfs kunnen stellen dat Zeebrugge geen gezicht heeft naar haar buurgemeente Knokke-Heist toe.

b. Voorgestelde transformatie(s)

Hier kunnen we opnieuw door strategische linken en context gebonden ontwikkelingen de bestaande kwaliteiten doortrekken. De sportterreinen kunnen geclusterd worden en een aantrekkelijke omgevingsaanleg krijgen. De rand ter hoogte van de sluis zou `afgewerkt' kunnen worden met kwalitatieve en betaalbare groepswoningen die uitkijken op de voorbijvarende schepen, mits inachtname van de nodige flankerende minder hindermaatregelen. De plint van deze gebouwen zou dan deel kunnen uitmaken van een dijklichaam dat dienst doet als kustwering (in het geval dat de nieuwe zeesluis ter hoogte van het Verbindingsdok wordt aangelegd). Opnieuw wordt hier de relatie tussen een kwalitatieve wijk en de haveninfrastructuur gebruikt om de restruimte te benutten en na te denken over een nieuwe ontwikkeling in Zeebrugge.





a. Situering

c. Referenties

Langsheen de dorpsgrens kan de bufferzone ten opzichte van de Vandammesluis en/of de nieuwe sluis vormgegeven worden met een attractief programma gekoppeld aan het bestaande aanbod, waarachter ruimte is voor kwalitatieve woonontwikkeling. Het geeft Zeebrugge een gezicht richting Heist en kan dienst doen als startpunt, met bijvoorbeeld en fietsherstelplaats of een infopunt, van het 'Bermenlanschap' rondom Zeebrugge en het daaraan gekoppelde 'Polder- en fietstraject'.

1.







1. Sugar Beach, Toronto, Canada, Claude Cormier + Associes

Sugar beach is het tweede stedelijke strand in het centrum van Toronto, gelegen op een voormalig braakliggende kade langheen de Redpath Sugar Factory. Het voorstel voor de Jarvis Slip hergebruikt op een speelse manier andere herkenbare elementen uit de stad: strand, vaste rotsten, bomen en water en de stedelijke horizon met sporen van het industriële verleden van de stad. De roze vaste paraplu's verwijzen met een knipoog naar de aangrezende suikerfabriek. Een geheel dat doet denken aan de 'Bathers at Asnières by George Seurat (1884). Het stedelijke strand vindt aansluiting op een nieuwe waterkant promenade gecombineerd met een lineair park, een centrale lig- en speelweide die uiteindelijk verbonden is met het eerste strand HtO en het stadscentrum.



b. Voorgestelde transformatie(s)

2. Verbindend publiek raamwerk

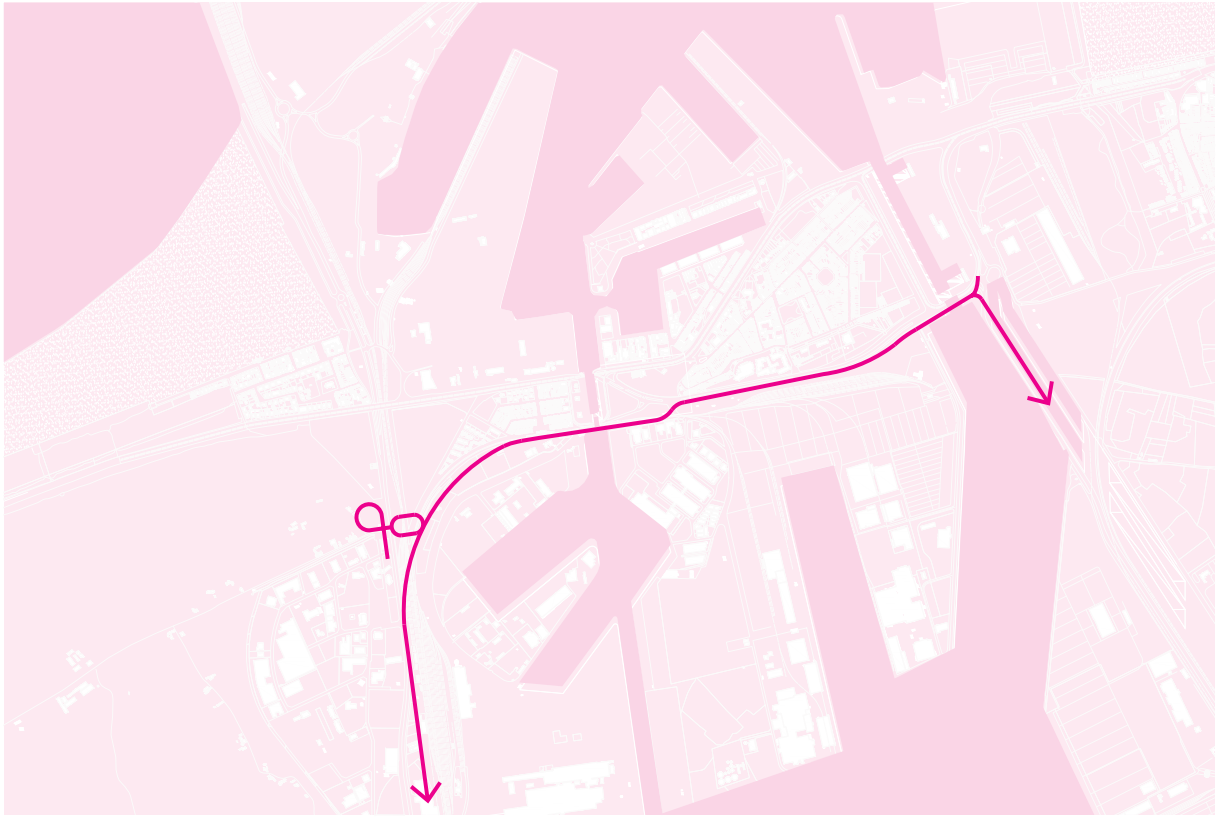
Het verbindend publiek raamwerk stelt voorop welke verbindingen en routes in de publieke ruimte uit het totaaloverzicht van het publiek raamwerk cruciaal zijn voor het activeren van het toekomstverhaal. Het stelt enerzijds een hoofdroute binnen Zeebrugge voorop die de verschillende cruciale plekken tot een geheel maken. Anderzijds takt ze aan op de belangrijkste in- en uitvalswegen die het stedelijk weefsel van Zeebrugge verbindt met de haven, de andere kuststeden en badplaatsen en de Brugse binnenstad.

2.1 Voorgestelde tracés

Het voorgestelde verbindend publiek raamwerk bestaat uit twee grote componenten, een hard en een zacht raamwerk. De kruispunten van deze twee hoofdcomponenten (Kusttransferium, de verkeerswisselaar aan het Infrastructuurpark en de Dorpsgrens) kunnen centrale, zichtbare knooppunten worden die de aantrekking en herkenbaarheid van Zeebrugge vergroten en zo dus de nodige kritische massa vergroten. Mogelijke ontwikkelingen in dit kader zijn bijvoorbeeld een multifunctioneel transport hub vlak aan het strand, het Infrastructuurpark als multimodale groene poort naar het hinterland en een gezicht voor Zeebrugge naar de omgeving van Knokke-Heist toe met woon- en recreatieontwikkeling langsheen de Dorpsgrens.

a. Hard raamwerk

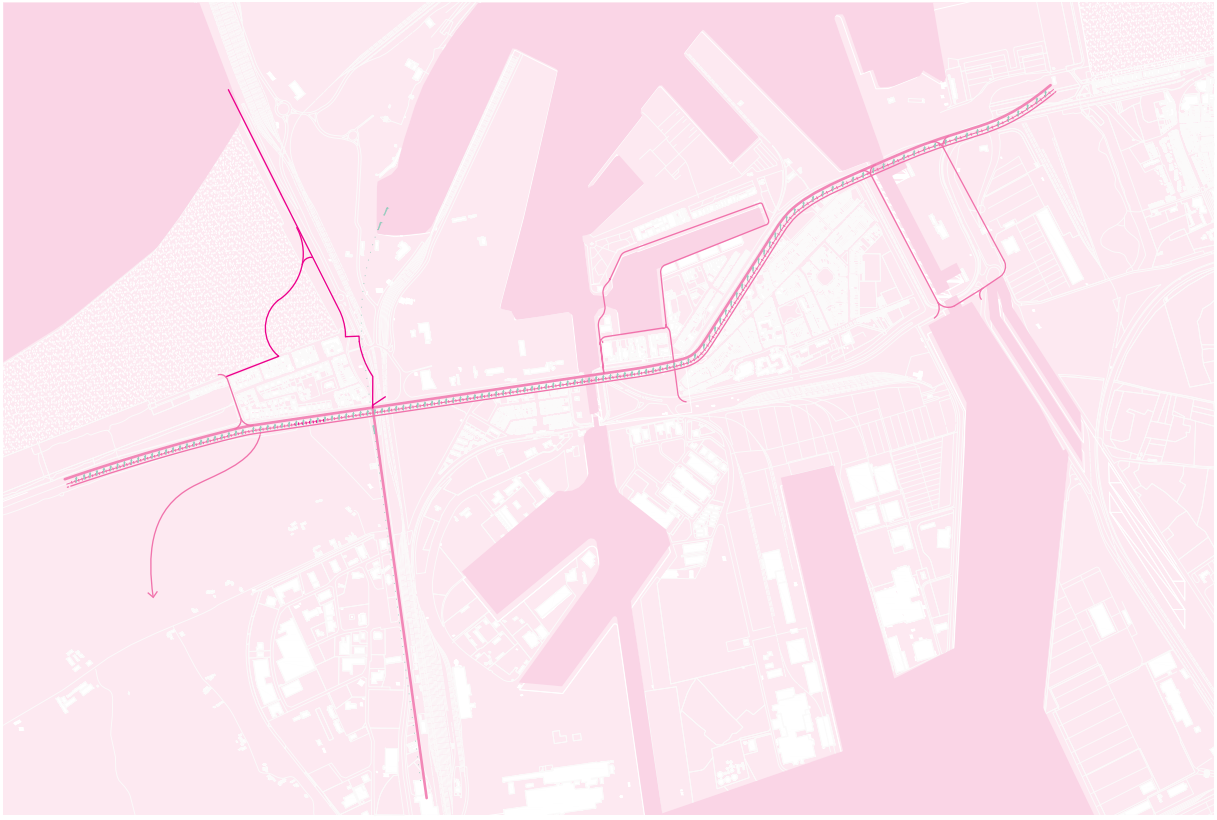
Enerzijds de route voor regionaal verkeer en vrachtverkeer via het tracé Isabellalaan – Nx – Baron de Maerelaan, die aansluit op de Zeebruggelaan en de Alfred Ronsestraat (N350) op de A11 en het bovenlokaal wegennetwerk en via de Kustlaan (N34) op buurgemeentes Knokke-Heist en Blankenberge. Samen met de spoorwegbundel, kan dit raamwerk voorzien in een vlotte noord-zuidverbinding van Zeebrugge met het hinterland. Het ontdubbelen van het lokaal verkeer zorgt niet enkel voor een aangenamer leefklimaat in Zeebrugge, maar komt ook de efficiëntie van de havenwerking ten goede.



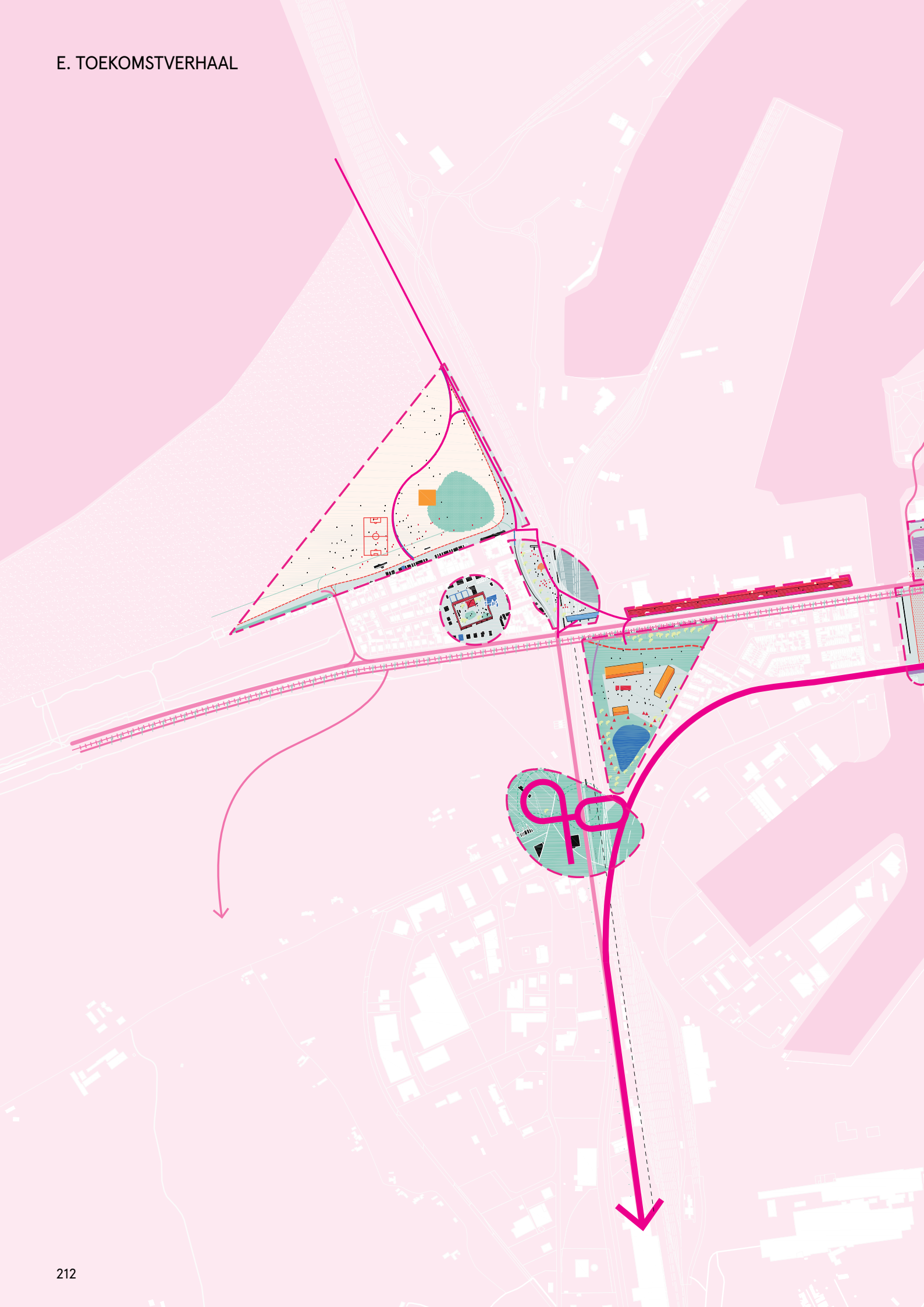
a. Hard raamwerk

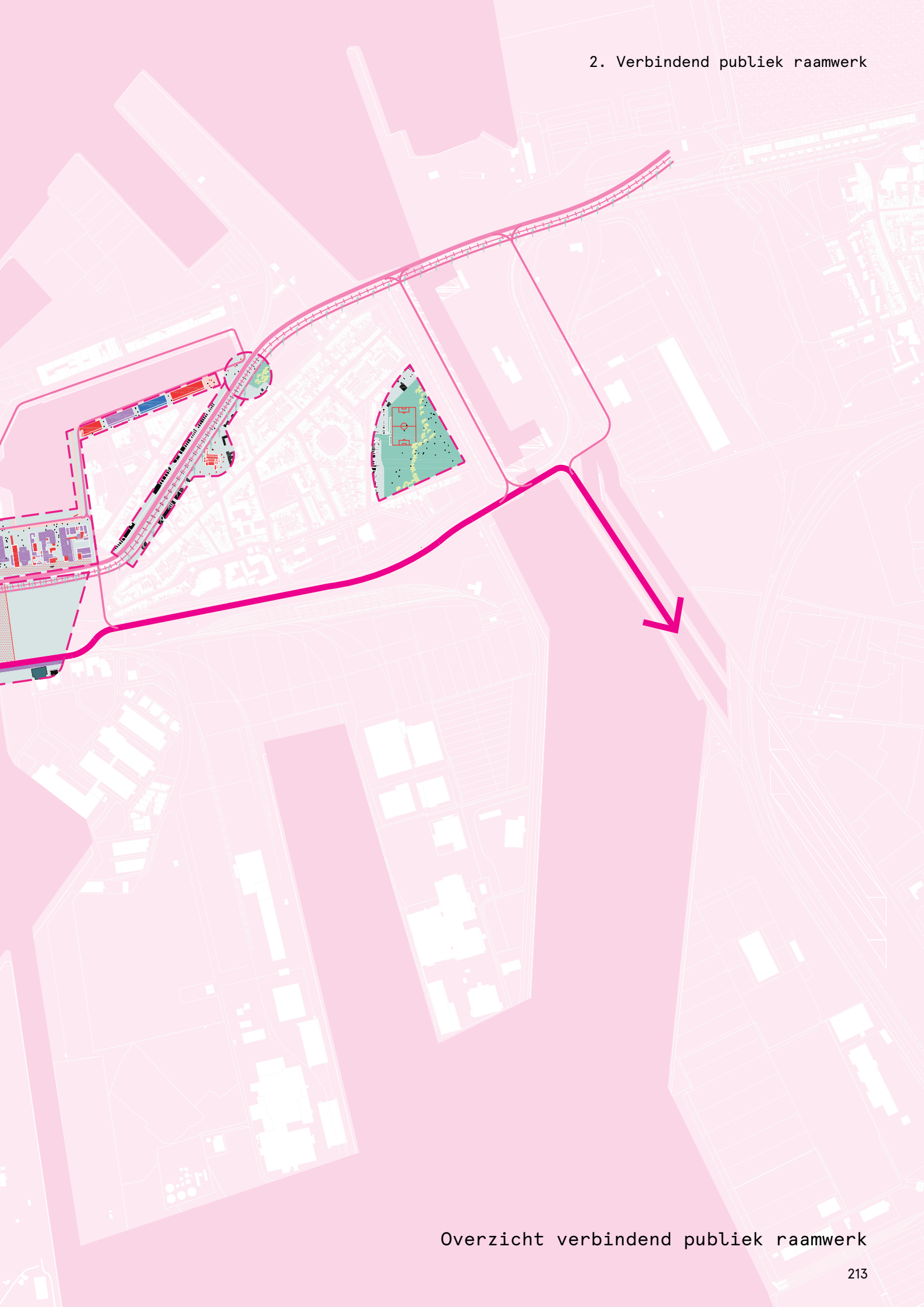
b. Zacht raamwerk

Anderzijds de route waarbij de focus ligt op een wandel-, fiets-, en openbaar vervoer netwerk dat als verbindende element optreedt voor de vier wijken van Zeebrugge en de vooropgestelde cruciale plekken. De huidige Kustlaan en de kusttram vormen de centrale figuur waar verschillende zachte verbindingen op aantakken. In het zuidwesten een fietsverbinding, die via het Zeebos en de Oudemaarspolder het achterliggende polderlandschap induikt. Ter hoogte van de Strandwijk is er de verbinding met de 'Fonteintjes', een dijkwandeling richting Blankenberge, de surf club, het Badengebouw en de Saint-George Day-wandeling. Deze laatste sluit aan op de Kustlaan via een belangrijk knooppunt, waar het Kusttransferium de verbinding vormt tussen de Strandwijk 2.0, het Kustpark en het achterliggende Infrastructuurpark. Via de Kustlaan gaat het verder richting de Visserswijk en Zeebrugge-Dorp. Door het brede wegprofiel en de aangrenzende publieke ruimte (plein voor de Sint-Donatuskerk, de buitengebruik gestelde goederenspoorlijn in de Visserwijk, het stedelijk scharnier en het Sint-Donaaspark), komt er ruimte vrij voor extra stedelijk programma, zodat de Kustlaan het levendige verbindingselement wordt van Zeebrugge. Ter hoogte van de kaaien loopt de route langsheen de nieuwe ontwikkeling op de Oude Vismijnsite en de Rederskaai verder omhoog om ter hoogte van de nieuwe cruiseterminal weer aan te takken op de Kustlaan. Het stuk Kustlaan tussen de Visserswijk en Zeebrugge-Dorp wordt aldus omgevormd tot een stadsboulevard, die beide wijken verenigt tot een stedelijk ensemble. De splitsing is ter hoogte van het IBIS hotel en de huidige aansluiting met de Isabellalaan vormt een tweede cruciaal knooppunt, waar de aansluiting met de Nx komt via de nieuw te ontwikkelen 'Maakbare Kade'. Een laatste verbinding wordt gelegd via de Zeesluisstraat, via de lokale sportterreinen.



b. Zacht raamwerk





Overzicht verbindend publiek raamwerk

3. Activering

De activering van de cruciale plekken en de verbindende publieke ruimte wordt vormgegeven aan de hand van concrete acties. Vanuit de antropologische dimensie worden voorstellen per cruciale plek gedaan, met elk een aanpak op korte, middellange en lange termijn. In deze acties komen de voorgemelde methodiek samen.

3.1 Noodzaak

De revitalisering van Zeebrugge is meer dan het vastleggen en verbinden van cruciale plekken in Zeebrugge met bijzondere aandacht voor de publieke ruimte. Het is noodzakelijk dit stedelijk weefsel te activeren, zodat er levendigheid en energie ontstaat die als continue motor voor ontwikkeling kan dienen. Hiervoor is er per cruciale plek een programmatie voorzien, die de plek oplaadt met activiteit en stedelijke dynamiek. Sommige acties concentreren zich op de plek zelf, andere zoeken de dialoog tussen de verschillende plekken onderling.



3.2 Best practice ‘Ile de Nantes’

Een goed voorbeeld van dergelijke activering is het project Île des machines, een ‘stadspretpark’ dat zich dwars door het gerevitaliseerde Île de Nantes slingert. Het Île de Nantes is een stadsvernieuwingsproject dat voorziet in de herwaardering van voormalige scheepswervendistrict van de Franse stad. Reeds twee jaar na de sluiting van de laatste scheepswerf ondernam het stadsbestuur van Nantes in samenwerking met de regio en enkele private partners het heft in handen om deze troosteloze buurt om te bouwen tot het nieuwe bruisende hart van de stad. Dit niet alleen door het aanstellen van vermaarde architectuurbureaus die een ruimtelijk ontwikkelingsplan ontwierpen of door het bouwen van icoonprojecten, maar door kleinschalige activering van de enorme, desolate open ruimtes en industriële hallen. Gelijklopend met het uitwerken van een totaalvisie, werd onder meer een kleinschalig Festival des Allumées georganiseerd, om de bevolking opnieuw vertrouwd te maken met het verguisde stadsdeel. Doorheen de jaren zijn dergelijke kleine evenementen meegegroeid met de ruimtelijke ontwikkeling. Het Île des machines is een van die projecten, die uitgroeide van tijdelijke ingreep tot permanente publiekstrekker. Het voorziet nu in installaties in de publieke ruimte, zoals een grote wandelende olifant die door het eiland toert, die het stadsdeel permanent doen opleven. Een werkplek is voorzien, waar bezoekers de productie van de machines kunnen meevolgen of zelf kunnen deelnemen aan workshops, gecombineerd met een pop-up bedrijvencentrum, bars, winkels, … De stijgende bezoekersaantallen die het project genereert, brengen investeringen mee die de lokale economie versterken, vraag gestuurd openbaar vervoer mogelijk maken, publieke ruimte activeren. Voor Zeebrugge zou een gelijkaardig verhaal kunnen geschreven worden. Het populaire carnaval kan dienen als een dergelijke katalysator. Het hele jaar door wordt gewerkt aan de wagens en kostuums voor het jaarlijkse hoogtepunt, de stoet. Het verbindend publiek raamwerk kan dit evenement beter accommoderen door het voorzien van werkplekken voor de wagens, een tribune langs de Kustlaan, enzovoort. Een deelsysteem van go-carts ingezet per seizoen (voor lokale bewoners het jaar door, hoogseizoen voor toeristen) kan de stedelijke ruimte activeren. In een eerste testfase kunnen de go-carts getest worden in de carnavalsstoet. In een volgende fase kan een traject uitgerold worden tussen de strandwijk, het station en de cruiseterminal, als toeristische attractie voor zowel badgasten als cruisevaarders. Op lange termijn kan het netwerk verder uitgerold worden tot een volwaardig alternatief vervoerssysteem binnen Zeebrugge en zijn omgeving. Zo kunnen kleine ingrepen Zeebrugge op een directe manier activeren en op lange termijn revitaliseren en verdere evoluties mee vormgeven.

1.





2.





3.





1. Galerie des machines, Île de Nantes, La Machine

De galerij is de werkplaats van 'La Machine', waar ze tussen en met de bezoekers nieuwe machines en attracties bouwen voor de hele 'stedelijke pretpark'. De galerij bevat ook kleine werk- en kantoorruimtes en een bar.

2. Black horse workshop, Walthamstow, Engeland, Assemble

De workshop is een nieuwe openbare locatie die voorziet in betaalbare toegang tot werkmateriaal en -ruimte en aanwezige technische expertise. Het project bouwt verder op en zorgt voor een opleving van de buurt haar rijke geschiedenis m.b.t. ambachten.

3. Folly for a flyover, Londen, Engeland, Assemble

Het project transformeert een ongebrukte ruimte onder een snelwelg in Hackney Wick in een kunstlocatie en nieuwe publieke ruimte. Voor 9 weken passeerden 40 000 lokale bewoners, artiesten en bezoekers om er op te treden, te eten, te kijken in combinatie met een reeks workshops, wandelingen, debatten en theatervoorstellingen.

4.





5.





4. The Brigde, Brussel, België, AWB

Bridge is een stedelijke, tijdelijke of semi-permanente installatie (interventie) waarbij een fysieke verbinding wordt gemaakt tussen de twee zijden van de kanaalzone in Brussel. Het werk maakt gebruik van twee torenkranen die horizontaal boven het water worden samen gebracht. Het resultaat is een werk dat betreedbaar is en als brug dienst doet, maar dat tegelijk een statement is over mobiliteit, verbindingen, publieke ruimte en stedelijkheid.

5. Vrijburcht, Amsterdam, Nederland

Een project op IJburg met een mix van koopwoningen, bedrijfsruimten, zorgwoningen, een eetcafé, een (film) theater, kinderopvang, een gezamenlijke binnentuin, een knutselruimte en zelfs een logeerappartement.
IJburg is een groots opgezette stadswijk in wording op een eiland met veel ruimte voor experimenten met woningbouw en stadsontwikkeling. Vrijburcht kreeg de kans om op eigen initiatief iets moois te bouwen aan een vrijgehouden waterkant.
Vrijburcht heeft een aantal bijzondere woonwensen vervuld voor een grote en diverse groep mensen. Betaalbare woningen in een inspirerende, sociale omgeving, dat was het basisidee. Het open bestemmingsplan van het Steigereiland maakte het plan al gauw erg haalbaar. De ondernemers en bewoners zijn vervolgens op informele wijze gezocht en geselecteerd. De woningen bleven dankzij het hoge aantal deelnemers aantrekkelijk geprijsd voor alle bewoners.

6.





6. Fietssnelweg Embarcadero, San Francisco, VS

De historische kaaien van San Francisco waren tijdens het begin van de 20e eeuw drukbezochte plaatsen. Het plein aan de San Francisco Ferry Building was een van de drukste pleinen ter wereld. Tot die alles moest plaats maken voor grote infrastructuren voor containerschepen en autoverkeer. SInds het verdwijnen van de hinderlijke Embarcadero snelweg in 1991 is de omgeving aan een omslag begonnen. Voorbijgangers en autobestuurders werden vervangen door bezoekers en actievelingen. Het afgeschermde, kenmerkende groene fietspad was een van de eerste acties ingezet om verandering te initiëren. Verdere plannen mikken op een uitbreiding van het netwerk, met bredere paden en straatmeubilair.

7.





7. Prinzessinnengarten Moritz plein, Berlijn, Deutsland

50 jaar lang was de Prinzessinnengärten aan de drukke Moritzplatz in Kreuzberg een ongebruikt braak liggend stuk grond. In 2009 werd een pilootproject gelanceerd door buurtbewoners, groenliefhebbers en tuin activisten om er een `Nomadische' tuin van te maken. Het concept bestaat eruit dat alles in de tuin groeit in verplaatsbare kratten, zakken, melkpakken of potjes. Er is een lokaal verkooppunt voor biologische groenten en fruit en een bijhorend klein café. Naast een open ruimte waar gewerkt wordt aan de biologisch, sociale en culturel diversiteit van de buurt, is het ook een plek om te leren. Bewoners en bezoekers kunnen er samenkomen rond experimenten en informatie rond organische voedsel productie, biodiversiteit en klimaatbescherming in een stedelijke context.

3.3 Overzicht van concrete acties per cruciale plek

a. Ontspanningsplein

- Uitwerken van projectfiches voor specifieke cruciale plekken, die als basis dienen voor ontwerpend onderzoek.
- Voorwaarden opstellen voor clusteren of upgraden van activiteiten voor ouderen en het organiseren van intergenerationele activiteiten.
- Uitwerken RUP Strandwijk met de mogelijkheid tot het voorzien van betaalbaar wonen voor jongere gezinnen ter vervanging van het BPA Strandwijk.
- Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving.
- Heraanleg van het plein rond de Stella Mariskerk.
- Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting aan de Stella Mariskerk.
- Uitwerken van een activeringsbeleid voor de horeca in de Strandwijk

b. Strandomgeving 2.0

- Voorwaarden opstellen voor clusteren of upgraden van activiteiten voor ouderen en het organiseren van intergenerationele activiteiten.
- Gesprekken opstarten met Provincie rond wijzigen van juridisch kader voor de strandomgeving met programma voor zowel bewoners, als dag- en verblijfstoeristen. Herziening van PRUP Strand en Dijk en het PRUP Strand en Dijk Brugge west.
- Uitwerken RUP strand Zeebrugge, omwille van de eigenheid met ruimere mogelijkheden dan de andere badsteden, in overleg met de Provincie.
- Verder onderzoek naar de ontwikkelbaarheid langs de westelijke strekdam.
- Haalbaarheidsstudie naar de ontwikkelbaarheid en vastgoedwaarde van de gronden langs de westelijke strekdam.
- Strand langs de dijk voorzien van intergenerationeel programma en te midden van het strand een kwalitatief multifunctioneel platform aanbrengen.
- Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting van het strand voor zowel jong als oud én bewoner als toerist.
- Uitwerken van een activeringsbeleid voor de horecagelegenheden in de Strandwijk
- Overleg met de Provincie over het uitbreiden van de commerciële mogelijkheden op en rond het strand
- Uitwerken evenementen gedeeld met de binnenstad, met pop-ups in Zeebrugge (EGG-Café Triënnale Brugge 2018 & Beaufort).
- Voorwaarden opstellen voor ontwikkeling van een multifunctioneel evenementenplatform 2.0.

c. Kusttransferium

- Uitwerken van projectfiches voor specifieke cruciale plekken, die als basis dienen voor ontwerpend onderzoek.
- Ontwikkelen RUP Strandwijk als aanzet voor het juridisch kader voor het kusttransferium.
- Onderzoek starten naar het ontwikkelen van het knooppunt tussen Baron de Maerelaan, de Kustlaan, de New Yorklaan en de sporenbundel als toegangspoort tot Zeebrugge en specifiek de Strandwijk, waar wonen, werken en recreatie samenkomen.

- Voorwaarden opstellen voor een globaal masterplan knooppunt Kustlaan en ex-militaire site Knaepen, met aandacht voor fiets- en voetgangersverbindingen.
- De overkapping van de Baron de Maerelaan als hoogwaardige nieuwe publieke ruimte die de verbinding maakt tussen de Strandwijk en de ex-militaire zone met een uniek uitzicht op de haven.
- De overkapping van de Baron de Maerelaan ter bevordering van de oversteekbaarheid van de Kustlaan ter hoogte van de Strandwijk, maar ook als knooppunt van verbindingen op bovenlokale schaal (tram, trein, fiets, go-carts, ...).
- Parkeerplaatsen voorzien bij intermodale knooppunten.
- Uitwerken evenementen gedeeld met de binnenstad, met pop-ups in Zeebrugge (EGG-Café Triënnale Brugge 2018 & Beaufort).

d. Activiteitenberm

- Uitwerken van projectfiches voor specifieke cruciale plekken, die als basis dienen voor ontwerpend onderzoek.
- Voorwaarden opstellen voor clusteren of upgraden van activiteiten voor ouderen en het organiseren van intergenerationele activiteiten.
- Overleggen met het havenbestuur, Afdeling Kust en AWV over de herinrichting van publiek domein, als buffer tot het havengebied, die overstromingswerende maatregelen omvat.
- Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving.
- Infrastructuurbermen inrichten als kwalitatieve publieke ruimte met zowel recreatieve als functionele doeleinden.
- Voorzieningen tussen toeristen en truckers organiseren in functie van een betere verstandhouding.
- Landschappelijk integreren van de parkeerplaatsen voor vrachtwagens.
- Uitwerken evenementen gedeeld met de binnenstad, met pop-ups in Zeebrugge (EGG-Café Triënnale Brugge 2018 & Beaufort).
- Overleg met het havenbestuur over de link haven-stad, door haven open te stellen (cfr. haventriatlon, meer soortgelijke evenementen.)

e. Kustpark

- Uitwerken van projectfiches voor specifieke cruciale plekken, die als basis dienen voor ontwerpend onderzoek.
- Voorwaarden opstellen voor een globaal masterplan knooppunt Kustlaan en ex-militaire site Knaepen, met aandacht voor fiets- en voetgangersverbindingen.
- Uitwerken van deelproject site Knaepen, na sanering door Defensie en verwerving van de gronden door de Stad, binnen het juridisch kader als bufferend park binnen gewestelijk RUP voor optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk in Vlaanderen.
- Herontwikkelen van de gronden van de ex-militaire zone Knaepen.
- Met de geïnteresseerde partijen die de zone recreatief kunnen uitbaten een publieke meerwaarde realiseren op de gronden van de ex-militaire zone Knaepen.
- Uitwerken van een plan voor de (her)aanleg van openbare recreatieruimte zoals speeltuinen, moestuinen, ...
- Voorzieningen tussen toeristen en truckers organiseren in functie van een betere verstandhouding.

- Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting en mogelijke activiteiten van de ex-militaire zone Knaepen.
- Aanleggen van waterbuffers op de grenzen met het polderlandschap, met eventueel recreatieve doeleinden zoals een zwemvijver.
- Uitwerken evenementen gedeeld met de binnenstad, met pop-ups in Zeebrugge (EGG-Café Triënnale Brugge 2018 & Beaufort).

f. Infrastructuurpark

- Voorwaarden opstellen voor de inrichting van de Nx en de bijhorende knooppunten.
- Infrastructuurbermen inrichten als kwalitatieve publieke ruimte met zowel recreatieve als functionele doeleinden.
- Landschappelijk integreren van de parkeerplaatsen voor vrachtwagens.
- Uitwerken van het 'Masterplan Fiets Brugge' voor het gefaseerd realiseren van een fietsverbinding Brugge-Zeebrugge.

g. Kadeambitie

- Overleggen met het havenbestuur, Afdeling Kust en AWV over de inrichting van publiek domein, als buffer tot het havengebied, die overstromingswerende maatregelen omvat.
- Voorwaarden opstellen voor inrichting en gebruik van de bestaande en nieuwe kades.
- Met de projectontwikkelaar een publieke meerwaarde creëren in het kader van de ontwikkeling van de oude vismijnsite.
- Uitwerken van een plan voor de (her)aanleg van openbare recreatieruimte zoals speeltuinen, moestuinen, ...
- Bestaande ondernemers rond de dokken en de carnavalsverenging betrekken in een participatietraject rond de integratie van wonen en werken aan de kades.
- Onderzoek naar de mogelijkheden tot het ontwikkelen van een actieve plint met stedelijke functies langsheen de kades.

h. Maakbare kade

- Overleggen met het havenbestuur, Afdeling Kust en AWV over de inrichting van publiek domein, als buffer tot het havengebied, die overstromingswerende maatregelen omvat.
- Haalbaarheidsstudie naar de ontwikkelbaarheid en vastgoedwaarde van het gebied rond de Visartsluis.
- Uitwerken van RUP voor de herontwikkeling van het gebied rond de Visartsluis.
- Voorwaarden opstellen voor inrichting en gebruik van de bestaande en nieuwe kades.

i. Stadsboulevard

- Onderzoek starten naar de herontwikkeling van het profiel van de Kustlaan.
- Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving.
- Herontwikkelen van het profiel van de Kustlaan.
- Landschappelijk integreren van parkeerplaatsen.

j. Stedelijk scharnier

- Onderzoek starten naar de herontwikkeling van het profiel van de Kustlaan.
- Voorwaarden opstellen voor inrichting en gebruik van de bestaande en nieuwe kades.
- Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving.
- Met de projectontwikkelaar een publieke meerwaarde creëren in het kader van de ontwikkeling van de oude vismijnsite.
- Uitwerken van een plan voor de (her)aanleg van openbare recreatieruimte zoals speeltuinen, moestuinen, ...
- De oversteekbaarheid van de Kustlaan verbeteren tussen de oude vismijnsite, de cruiseterminal en het Sint-Donaaspark
- Parkeerplaatsen voorzien bij intermodale knooppunten.

k. Dorpsgrens

- Overleggen met het havenbestuur, Afdeling Kust en AWV over de inrichting van publiek domein, als buffer tot het havengebied, die overstromingswerende maatregelen omvat.
- Verder onderzoek naar ontwikkeling van de zone langs de Vandammesluis i.f.v. de bestemming van de sportvelden langs de Zeesluisstraat en de Evendijk-oost.

Om, zeker op lange termijn, tot een volwaardige revitalisering te komen, moet voldaan worden aan twee urgente randvoorwaarden.

Om het revitaliseringsproject van Zeebrugge op een gedegen manier in te zetten, moet er eerst - en liefst zo snel mogelijk - uitsluitsel komen over een twee urgente randvoorwaarden: de implementatie voor een nieuwe Zeesluis en het sluiten van een havenringweg met de aanleg van de Nx en de recent geopende A11.

De implementatie van de Zeesluis is bepalend voor de ruimtelijke organisatie van de cruciale plekken en het verbindend raamwerk. Het betreft een beslissing op Vlaams niveau, die de continue ontwikkeling van de zeehaven moet garanderen.

De aanleg van de Nx is gekoppeld aan deze sluis en heeft een dubbel effect op Zeebrugge. Door het afwikkelen van vrachtverkeer op een intern havennetwerk kan niet alleen de haven geoptimaliseerd worden. Bijkomend komt er ook ruimte vrij op de Kustlaan en haar directe omgeving voor de ontwikkeling van het stedelijk programma binnen het revitaliseringstraject.

F. RANDVOORWAARDEN

C. SYSTEMEN

COALITIES

Interviews met burgers

Interviews met actoren

Workshop 1 Workshop 2 Workshop 3

VERKENNINGEN

4 systemen

Synthese

INVENTARISATIE

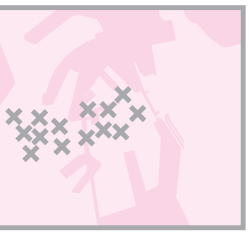
Lopende projecten

D. HEFBOMEN

E. TOEKOMSTVERHAAL

F. RANDVOORWAARDEN

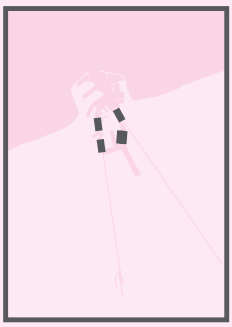
G. ACTIEPLAN



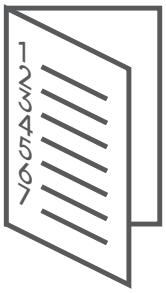
ntropologische dimensie



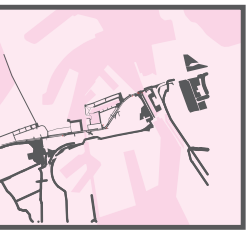
Activering op termijn



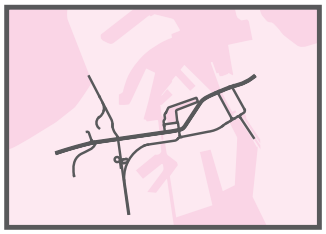
Ranking zeesluisvarianten



Actieplan



bliek raamwerk



Verbindend raamwerk



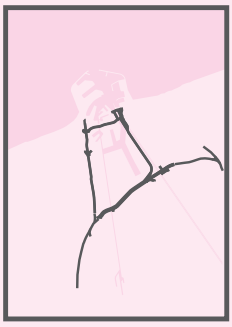
Beleidsacties



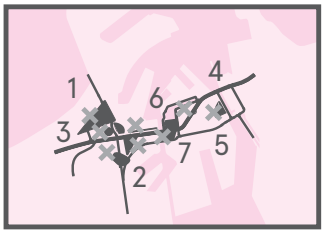
alitatieve wijken



Cruciale plekken



Nx met havenringweg



Tijdspad van concrete acties

1. Zeesluis

De haven heeft al lang nood aan een betere nautische ontsluiting. Momenteel verloopt het scheepvaartverkeer naar de dokken in de achterhaven louter via de Pierre Vandammesluis, die vandaag op volle toeren draait. De tweede zeesluis die momenteel toegang biedt tot de achterhaven, de Visartsluis, dateert al van 1907 en is sterk verouderd. Zij beantwoordt niet meer aan de noden van de huidige scheepvaart. Een wereldhaven als Zeebrugge kan zich niet permitteren geen tweede sluis als alternatief te hebben.

De finale ambitie van het complex project is de verbetering van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge. De nieuwe sluis moet de bereikbaarheid van de achterhaven voor schepen verbeteren, waardoor er voor de bedrijven in de achterhaven meer bedrijfszekerheid geboden wordt, met aandacht voor een kwalitatieve leef- en werkomgeving. Dankzij de nieuwe sluis krijgen maritieme, industriële en logistieke activiteiten meer groeimogelijkheden en kan de tewerkstelling in de regio verder groeien. De nieuwe zeesluis wordt ook meegenomen in de lopende kustverdedigingswerken langsheen de Belgische kust, die het achterland moeten beschermen tegen de zogenaamde `duizendjarige storm'.

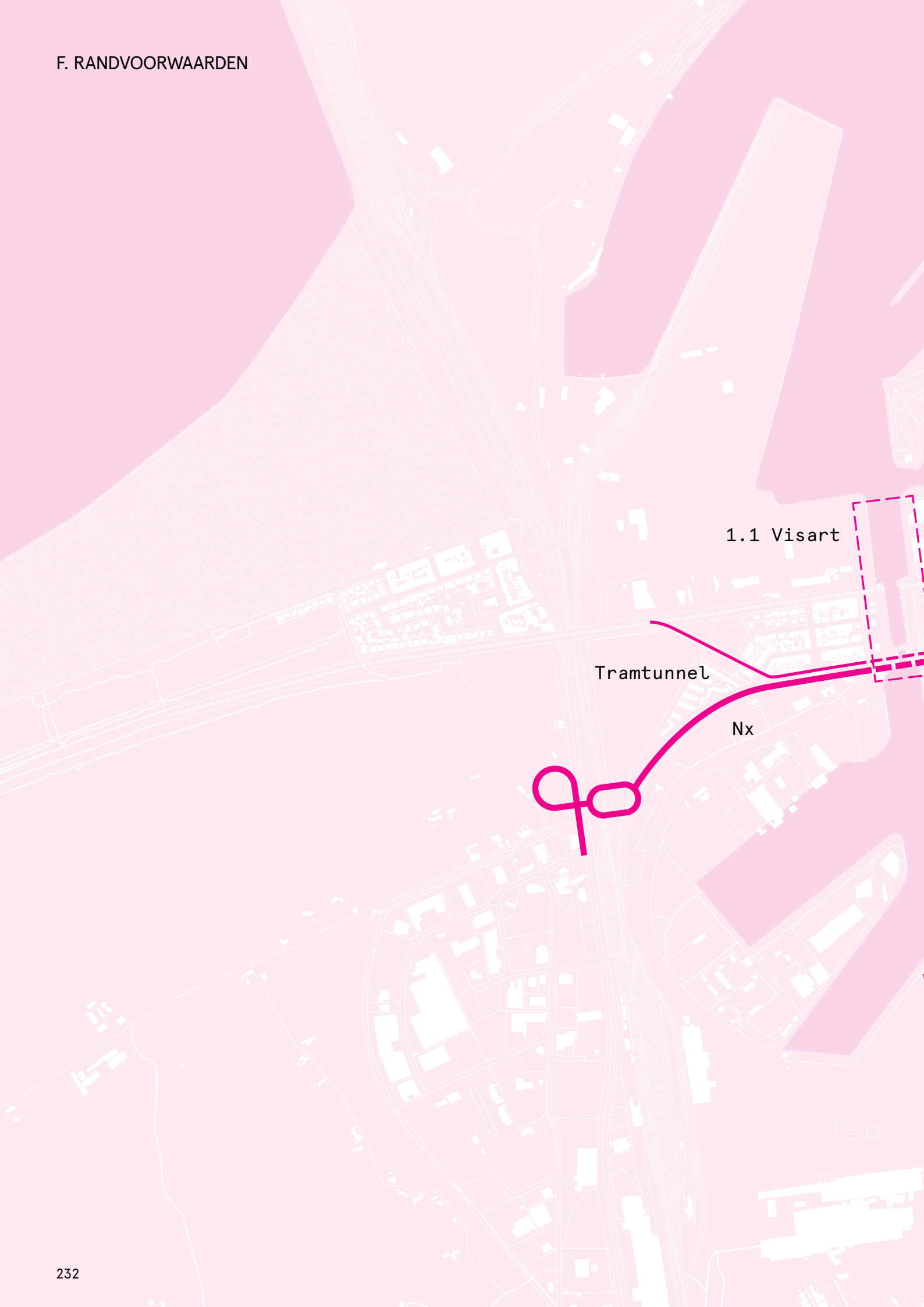
Volgende alternatieven werden in de `alternatieven onderzoeksnota', uiteindelijk finaal als redelijk alternatief meegenomen in de verdere beoordeling:

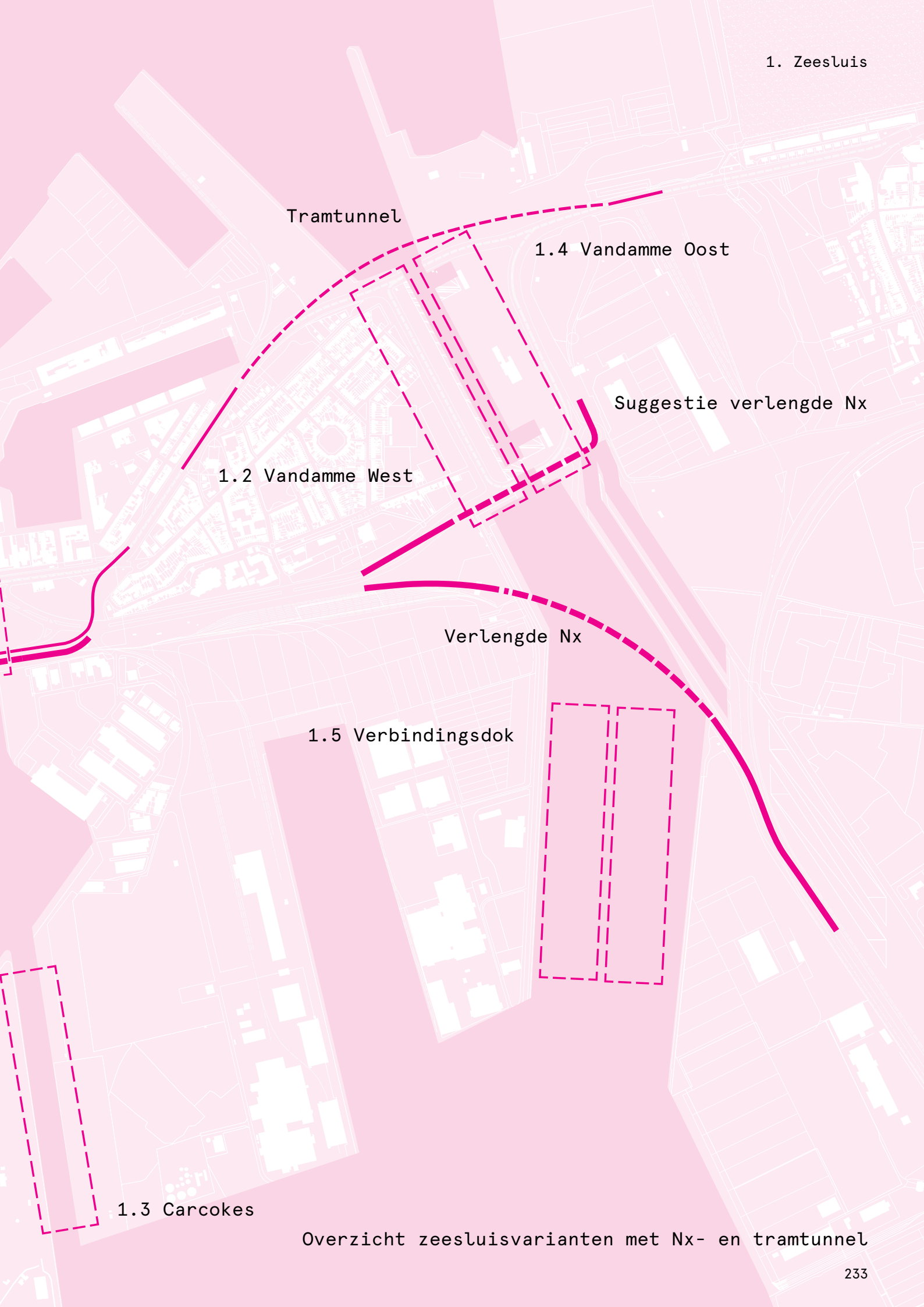
1. Bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de Carcokesite;
2. Bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de huidige Visartsite;
3. Bouw van een nieuwe sluis ten oosten van de huidige Visartsite;
4. Bouw van een nieuwe sluis ten oosten van de P. Vandammesluis;

5. Bouw van een nieuwe sluis ten westen van de P. Vandammesluis;
6. Bouw van twee nieuwe sluizen ter hoogte van het Verbindingsdok.

Aangezien de beslissing over de nieuwe zeesluis en haar inplantingsplaats pas zal genomen worden na afronding van dit studietraject is het van belang om alle opties momenteel nog open te houden. Maar vanuit het perspectief van de revitalisering is het wel belangrijk om een duidelijke voorkeur uit te spreken. Zeebrugge heeft, na meer dan een decennium, nood aan een beslissing en vooral aan duidelijkheid. Zo kunnen ook andere initiatieven en/of investeringen doorgang vinden. Binnen de contouren van deze studie wordt, a.d.h.v. de informatie die in februari 2017 binnen de workshops beschikbaar was, op basis van de voor- en nadelen van elke variant, een “ranking” voorgesteld. Dit met oog op het samengaan en de uitvoerbaarheid van de eerder voorgestelde hefbomen en bijgevolg het voorgelegde toekomstverhaal. In dit document worden dus enkel de voornaamste argumenten die binnen de workshops naar voor kwamen opgelijst. Het spreekt voor zich dat dit geen limitatieve oplijsting is en naarmate er in het complex project meer informatie beschikbaar wordt zullen ook de voor- en nadelen nog meer en duidelijker naar voor komen.

In de alternatieven onderzoeksnota worden er twee mogelijke ondertunnelingen van het Nx-traject besproken: een variant onder de Visarrsluis en een variant onder het Verbindingsdok die zuidelijk afbuigt naar de N350. Vanuit de revitaliseringsstudie wordt een suggestie gedaan naar een tweede noordelijke variant onder de toegangsgeul van het Verbindingsdok die in het verlengde van de Nx (huidige Isabellalaan) de verbinding maakt waar de N34 en N350 samenkomen.


1.1 Visart
Tramtunnel
Nx

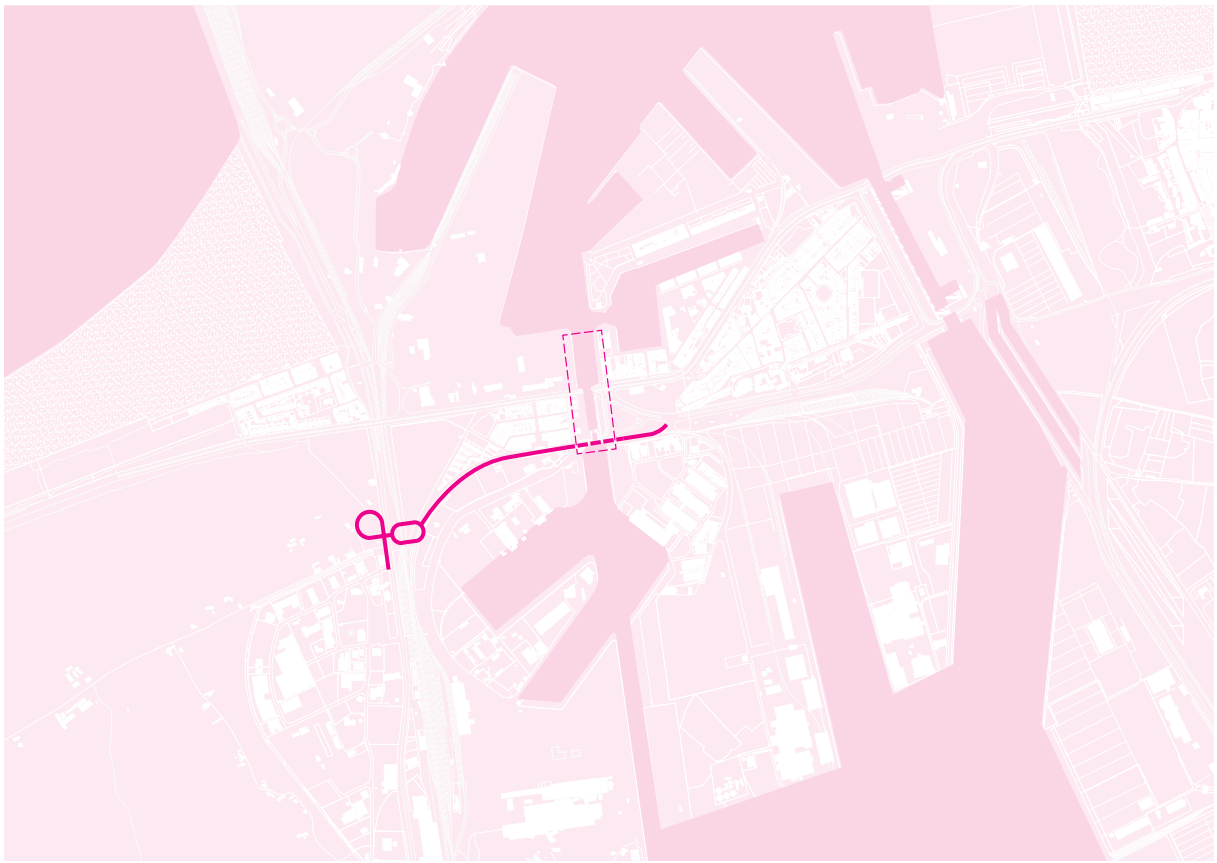


Overzicht zeesluisvarianten met Nx- en tramtunnel

1.1 Visart *

a. Situering

Visart – tunnel: in deze variant wordt de nieuwe sluis gebouwd ter hoogte van de Visartsluis en lopen het tramverkeer en lokaal wegverkeer over de bruggen van de sluis. De Nx gaat via een tunnel onder de sluis. Per sluishoofd wordt een beweegbare brug voorzien voor het weg- en tramverkeer, aan het opwaarts hoofd komt ook een brug voor het goederenspoor. In dit geval wordt er geen open getijdenzone gecreëerd, zodat een verhoging van de kaaimuren overbodig wordt. Harde randvoorwaarden van deze variant zijn kort samengevat: bescherming achterland tegen duizendjarige storm, afbreken Visartsluis, nieuwe zeesluis ter hoogte van de Visartsluis, wegtunnel voor Nx onder toegangsgeul, verhoogd niveau ovonde N31.
Visart - bovengronds: Deze variant is identiek aan Visart-tunnel behalve voor het tracé van de Nx. De Nx wordt bovengronds over de sluis geleid. In totaal zijn er 7 bruggen over de sluis. 2 voor lokaal- en tramverkeer, 2x2 voor Nx, 1 voor het goederenspoor.



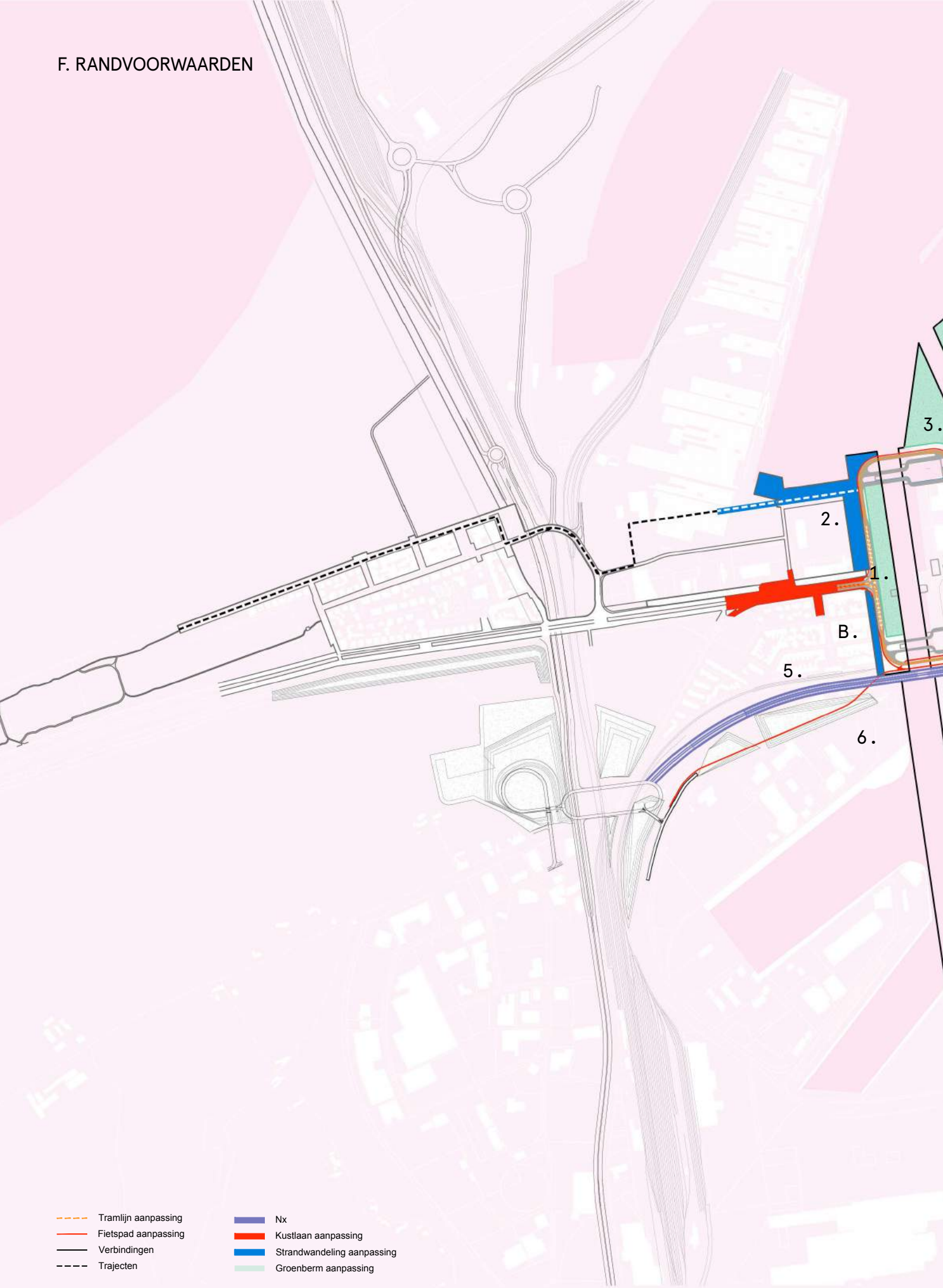
a. situering

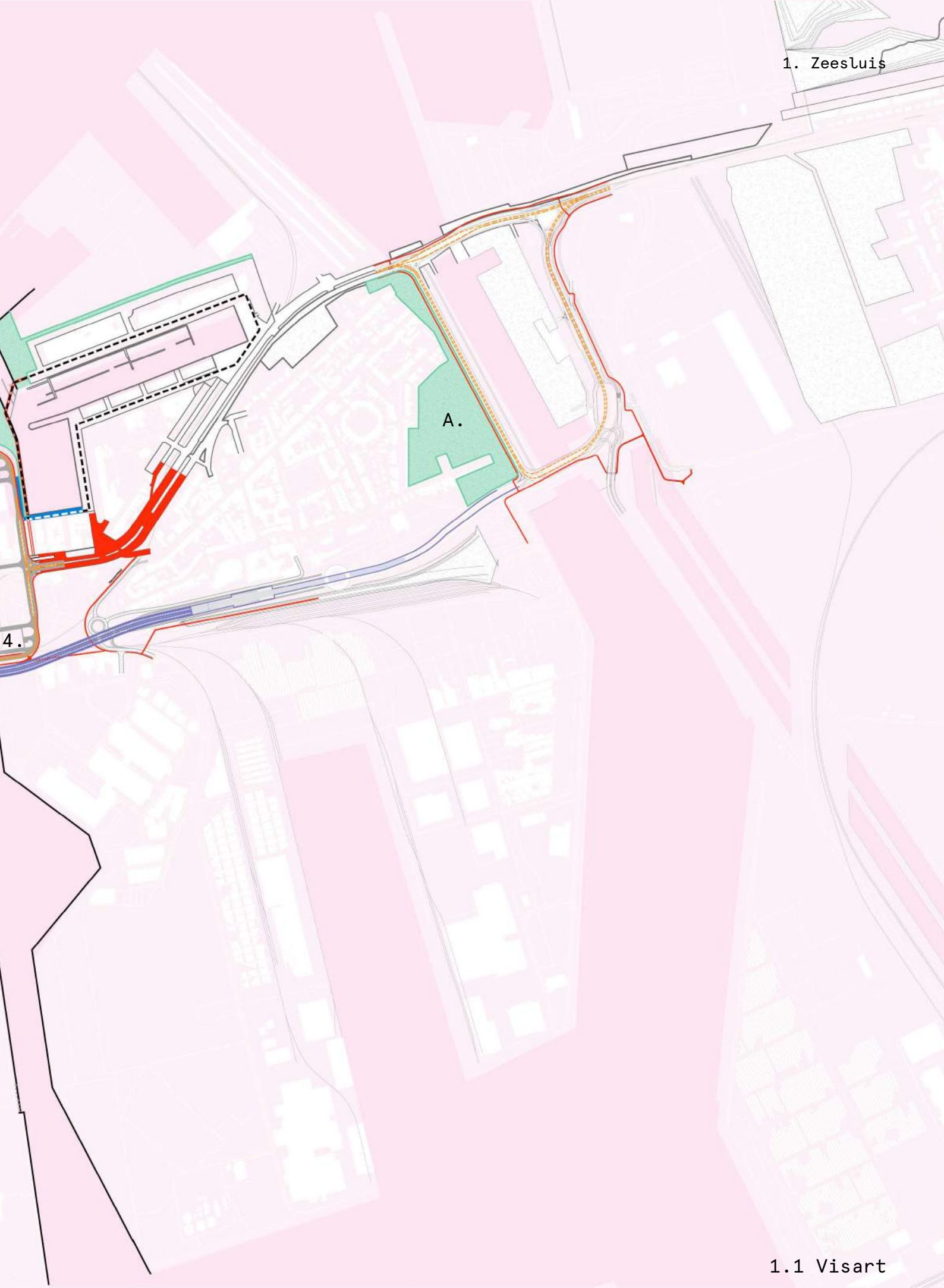
b. Voordelen

A. De aansluiting tussen Zeebrugge-Dorp en Heist blijft behouden, en kan mogelijks worden versterkt door de aanleg van een groene rand voor de Paul Jean Claysstraat
B. De strandwandeling kan langs de nieuwe sluis worden doorgetrokken: een organiserende figuur tussen de Stationswijk en het nieuwe sluiscomplex.

c. Nadelen

1. Barrierewerking tussen Zeebrugge station en Zeebrugge-Dorp blijft bestaan door de sterke onderbreking van de Kustlaan over de nieuwe sluis.
2. Het traject van de strandwandeling zal sterk worden bemoeilijkt door kruising met lokaal verkeer langs het noordelijke sluishoofd.
3. Het park langs de Omookaai en het Visserskruis worden doorbroken door een nieuwe invaartgeul voor de jachthaven.
4. De tram dient over beide sluishoofden te rijden waardoor extra reistijden ontstaan
5. Om een vlotte doorstroming van het verkeer te garanderen, zal een gefaseerde ontwikkeling van het scenario nodig zijn, wat de werffase complexer maakt.
6. Verbinding tussen de Lanceloot Blondeellaan/Nx en de CHZ kaai loopt over het sluiscomplex.

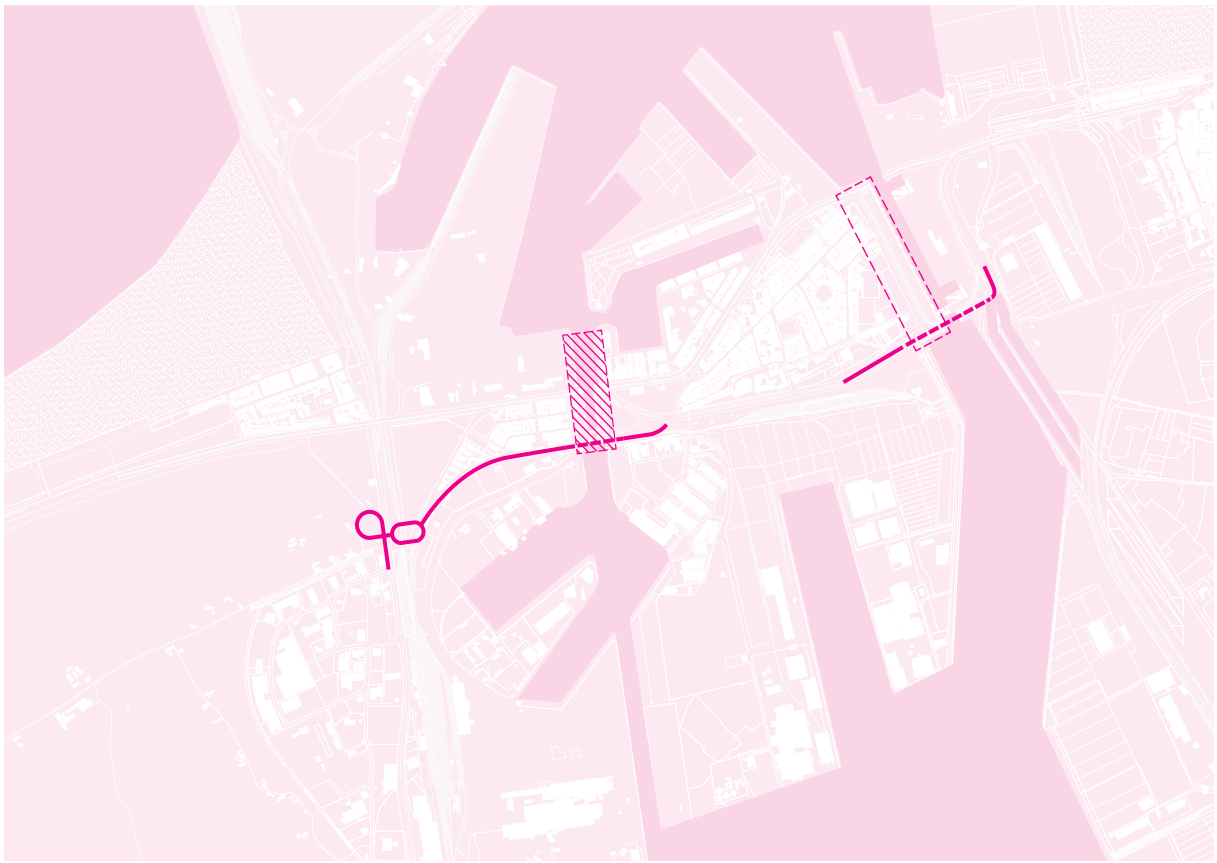

3.
2.
1.
B.
5.
6.
Tramlijn aanpassing
Fietspad aanpassing
Verbindingen
Trajecten
Nx
Kustlaan aanpassing
Strandwandeling aanpassing
Groenberm aanpassing


1. Zeesluis
A.
4.

1.2 Vandamme West **

a. Situering

In dit alternatief wordt de sluis ten westen van de huidige Vandammesluis gebouwd, langs de oostkant van Zeebrugge-Dorp. Ter hoogte van de Visartsluis gaat het tram- en lokaal wegverkeer over het benedenhoofd. Het goederenspoor en de Nx gaan over een nieuwe dijk t.h.v. het bovenhoofd. Tussen de Visartsluis en de Vandammesluis wordt op de Nx een Hollands complex gerealiseerd voor de aansluiting van het lokaal/havengebonden verkeer met de Nx te realiseren. Harde randvoorwaarden van deze variant zijn kort samengevat: bescherming achterland tegen duizendjarige storm, (gedeeltelijke) demping van de Visartsluis, nieuwe zeesluis ten westen van de Vandammesluis, herbestemming deel Zeebrugge-Dorp.



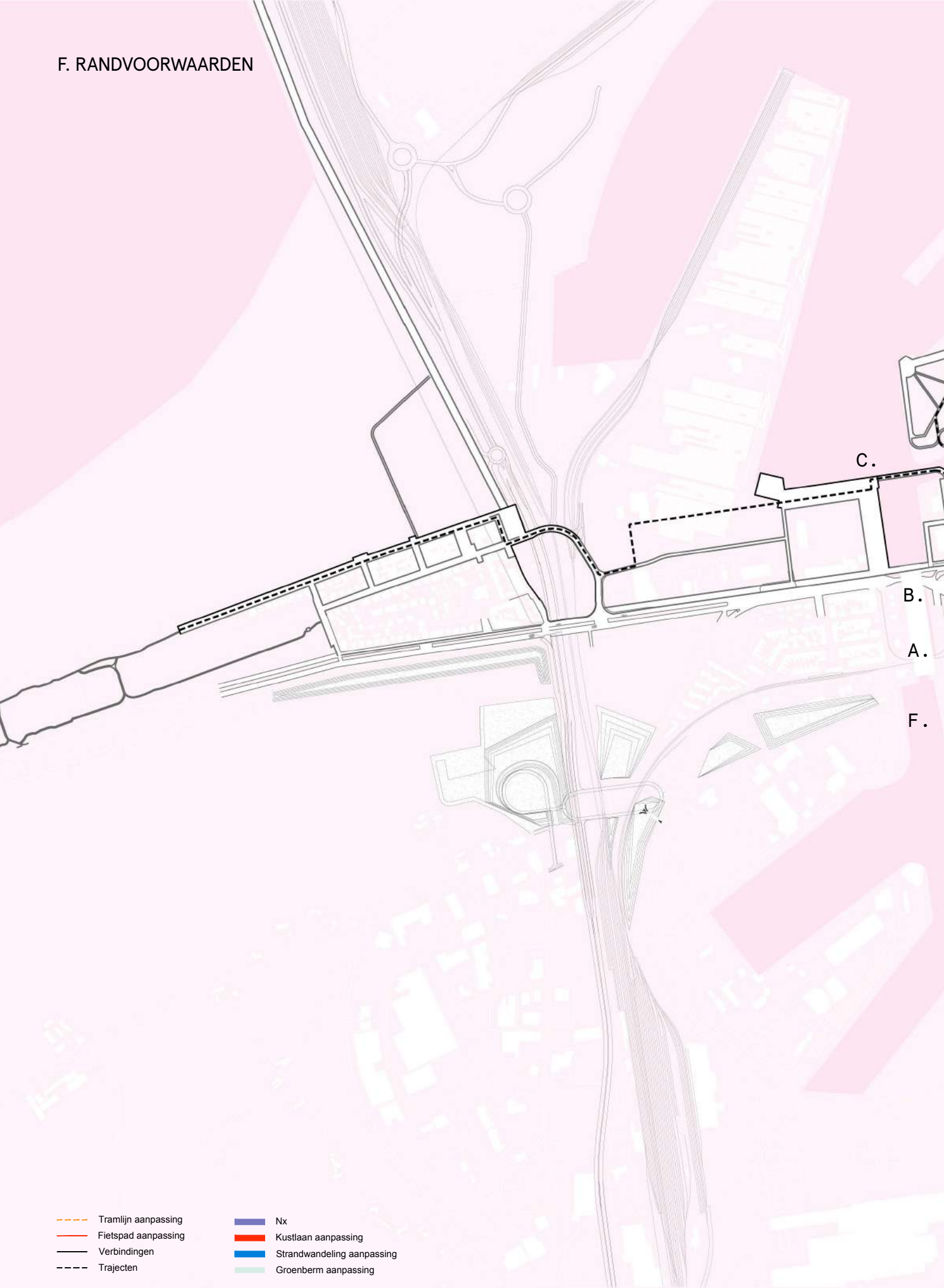
a. situering

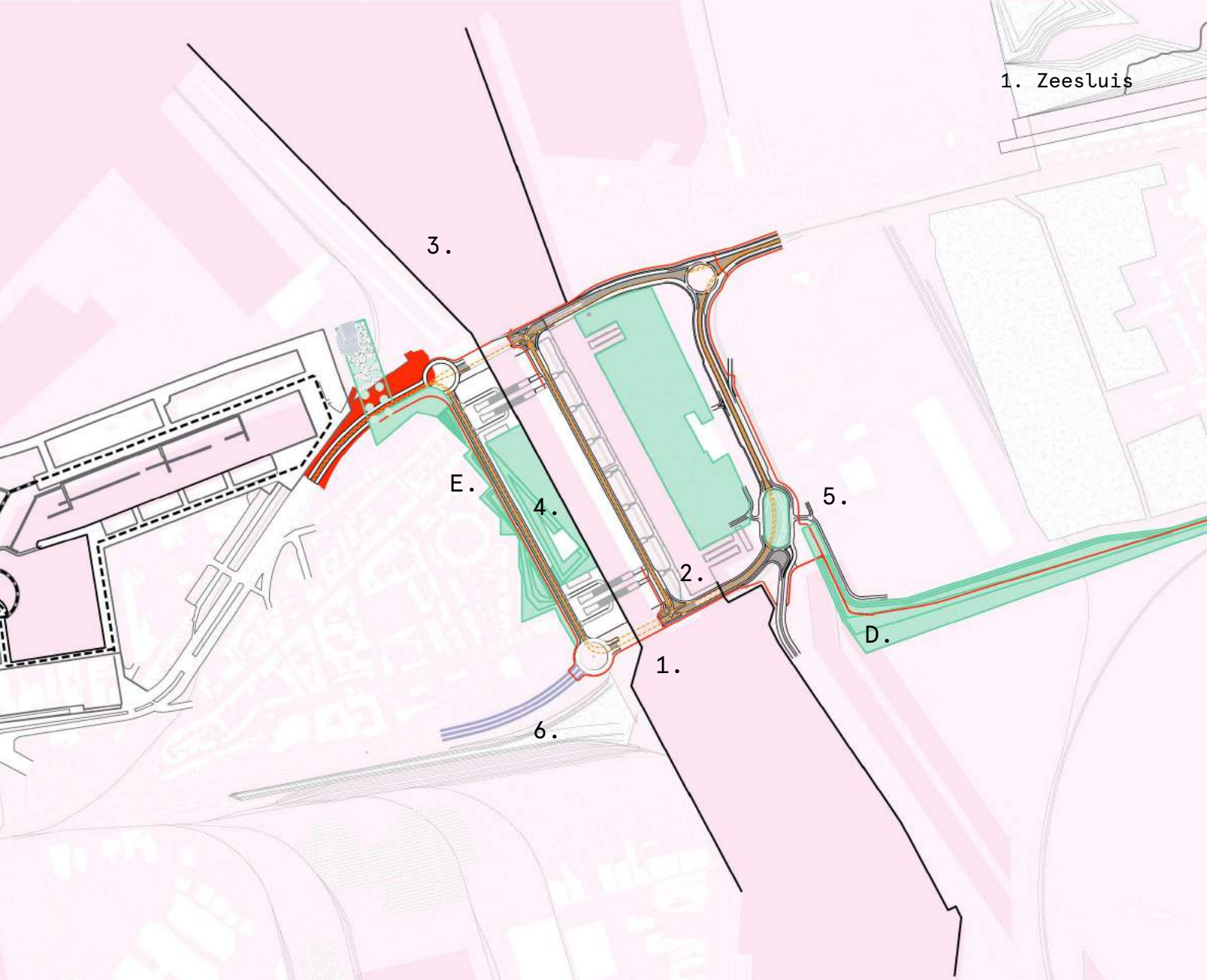
b. Voordelen

A. Het zuidelijk sluishoofd van de Visartsluis kan worden gedempt om spoor- en Nx-verkeer mogelijk te maken.
B. Er ontstaat een optimale aansluiting van de Kustlaan als boulevard over het noordelijke sluishoofd van de Visart sluis.
C. Een volledig doorlopend traject van de kustwandeling (cruiseterminal-strandwijk) is mogelijk in deze variant.
D. Een fietstraject kan vanaf de Isabellalaan aansluiten op een groenbuffer langs de 'kleiputten va Heist'
E. Een nieuw bermenlandschap geeft een groene rand aan Zeebrugge-Dorp. Een landschap dat zowel verbindt (paden, zichten...) als buffert (tussen woonweefsel en infrastructuur).
F. Een ondergrondse verbinding tussen de Lanceloot Blondeellaan en de CHZ kaai kan worden georganiseerd in de huidige vaargeul. De (ruimtelijke) relatie met het uitbouwen van de strandwandeling vraagt extra aandacht.

c. Nadelen

1. Een 8-tracé met 4 basculebruggen zorgt voor een betere oversteekbaarheid van het sluizencomplex, maar ook voor extra omrijdafstanden.
2. Vooral voor zachte weggebruikers lopen deze omwegen snel op en hebben zij een impact op het comfort van de oost-westverbinding. Ook voor de kusttram ontstaat een complexe situatie. Verschillende mogelijke tracés verzekeren een doorgaande verbinding, maar een goede afstemming tussen wissel- en sluisregelingen is noodzakelijk voor een vlot verloop.
3. Vandamme West creëert nautische moeilijkheden voor cruisevaart omwille van de terminal die ervoor ligt.
4. De Zeesluistraat en voetbalterreinen van de lokale voetbalvereniging verdwijnen.
5. Zowel de Isabellalaan als de rotonde met aansluiting op de Gustave van Nieuwenhuysestraat moeten heringericht worden. Het verder westelijk verschuiven van de helling van de Isaballalaan heeft een invloed op Zeebrugge-Dorp. Om een vlotte doorstroming van het verkeer te garanderen, zal een gefaseerde ontwikkeling van het scenario nodig zijn, wat de werffase complexer maakt.


C.
B.
A.
F.
Tramlijn aanpassing
Fietspad aanpassing
Verbindingen
Trajecten
Nx
Kustlaan aanpassing
Strandwandeling aanpassing
Groenberm aanpassing

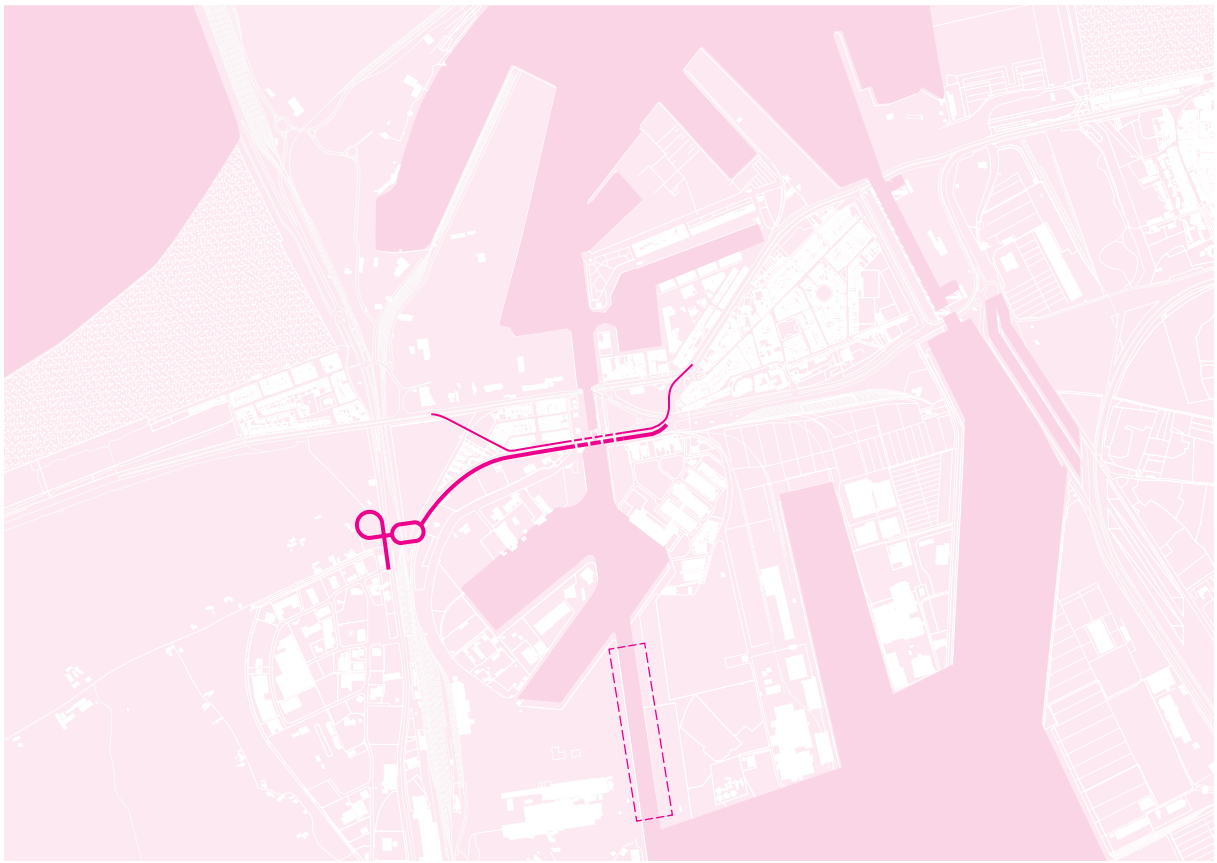


1.2 Vandamme West

1.3 Carcokes **

a. Situering

Carcoke - tunnel: Er wordt een nieuwe sluis gebouwd t.h.v. de Carcokesite. Ter hoogte van de Visartsluis wordt een open doorvaartkanaal gerealiseerd. Op deze manier wordt een open getijdezone gecreëerd aan de zeezijde van de nieuwe sluis. In de getijdezone worden nieuwe kaaimuren gebouwd en de bestaande kaaimuren worden verhoogd (aangepast/gerenoveerd) om overstromingen te vermijden. De Nx (verbindingsweg tussen N31 en de Havenrandweg Oost) en het tramverkeer gaan via een tunnel onder het doorvaartkanaal. Verder wordt t.h.v. de Visartsluis een beweegbare draaibrug voorzien voor het spoorverkeer, het lokaal wegverkeer en het langzaam verkeer. Harde randvoorwaarden van deze variant zijn kort samengevat: bescherming achterland tegen een duizendjarige storm, afbreken Visartsluis + verdieping doorvaartkanaal, nieuwe zeesluis ter hoogte van de Carcokesite, zuidelijke grens ligt vast, brug over doorvaartkanaal voor spoorverkeer en lokaal wegverkeer, tram- en wegtunnel onder het doorvaarkanaal, verhoogd niveau ovonde N31.
Carcoke - bovengronds: Deze variant is identiek aan Carcoke-tunnel, maar met een omleiding van de Nx over de nieuwe sluis. De Nx wordt verder via een open sleuf onder de spoorweg aangesloten op het rond punt richting de Vandammesluis. Havenintern verkeer gaat eveneens via een brug over de sluis. Er worden in totaal 5 bruggen over de sluis aangelegd, 3 bruggen voorzien t.h.v. het benedenhoofd en 2 bruggen ter hoogte van het bovenhoofd. Er is geen voetgangerstunnel voorzien.



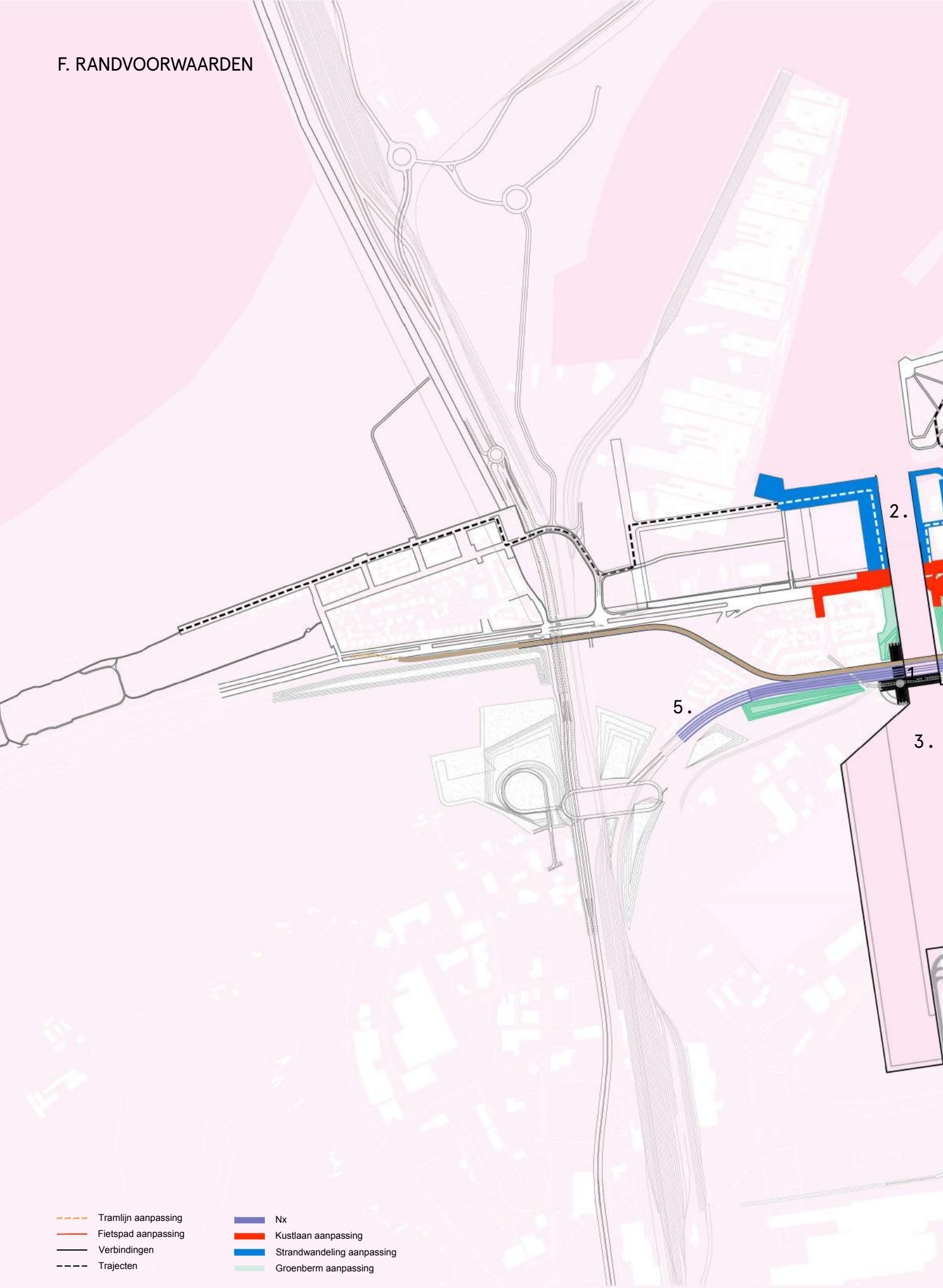
a. situering

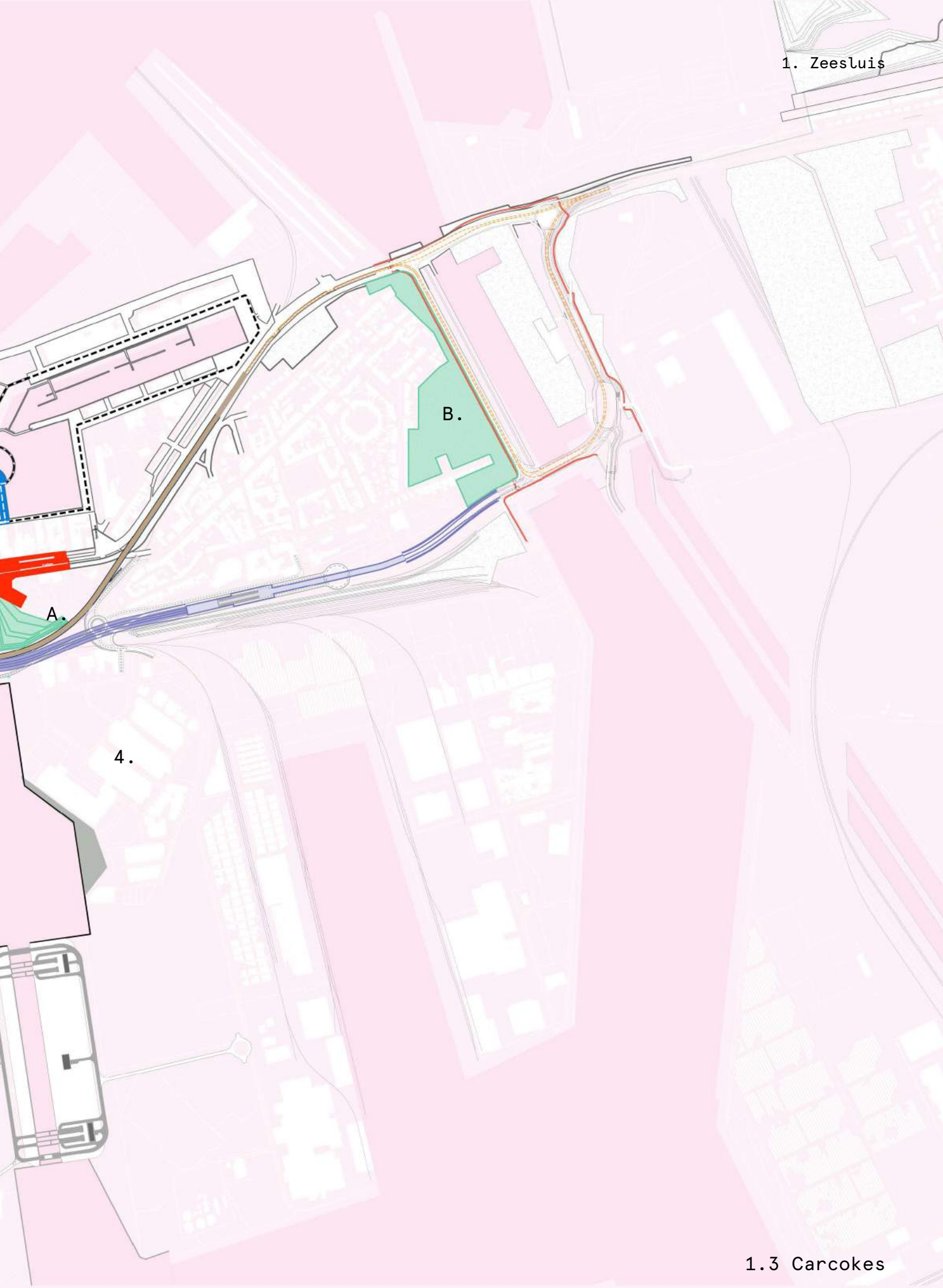
b. Voordelen

A. Er ontstaat een mogelijk bermenlandschap rond de Nx en het nieuwe sluiscomplex.
B. De aansluiting tussen Zeebrugge-Dorp en Heist blijft behouden, en kan mogelijks worden versterkt door de aanleg van een groene rand voor de Paul Jean Claysstraat.

c. Nadelen

1. Barrierewerking tussen Zeebrugge station en Zeebrugge-Dorp wordt groter door de volledige onderbreking van de Kustlaan
2. Het traject van de kustwandeling zal volledig worden doorbroken, aansluiting doormiddel van bruggen is hier geen optie.
3. Er ontstaan wachttijden door de draaibrug voor tramverkeer lokaal wegverkeer en fietsverkeer
4. De visveiling komt in getijdedok waardoor deze operationeel nog moeilijk bereikbaar wordt.
5. De tram buigt af naar de draaibrug waardoor het kustttramtracé losgekoppeld van de onderbroken Kustlaan. Dit bevordert de leesbaarheid niet. Bovendien verliest de Kustlaan de kusttram als aanstoker van een levendige stadsboulevard.


2.
1
5.
3.
Tramlijn aanpassing
Fietspad aanpassing
Verbindingen
Trajecten
Nx
Kustlaan aanpassing
Strandwandeling aanpassing
Groenberm aanpassing

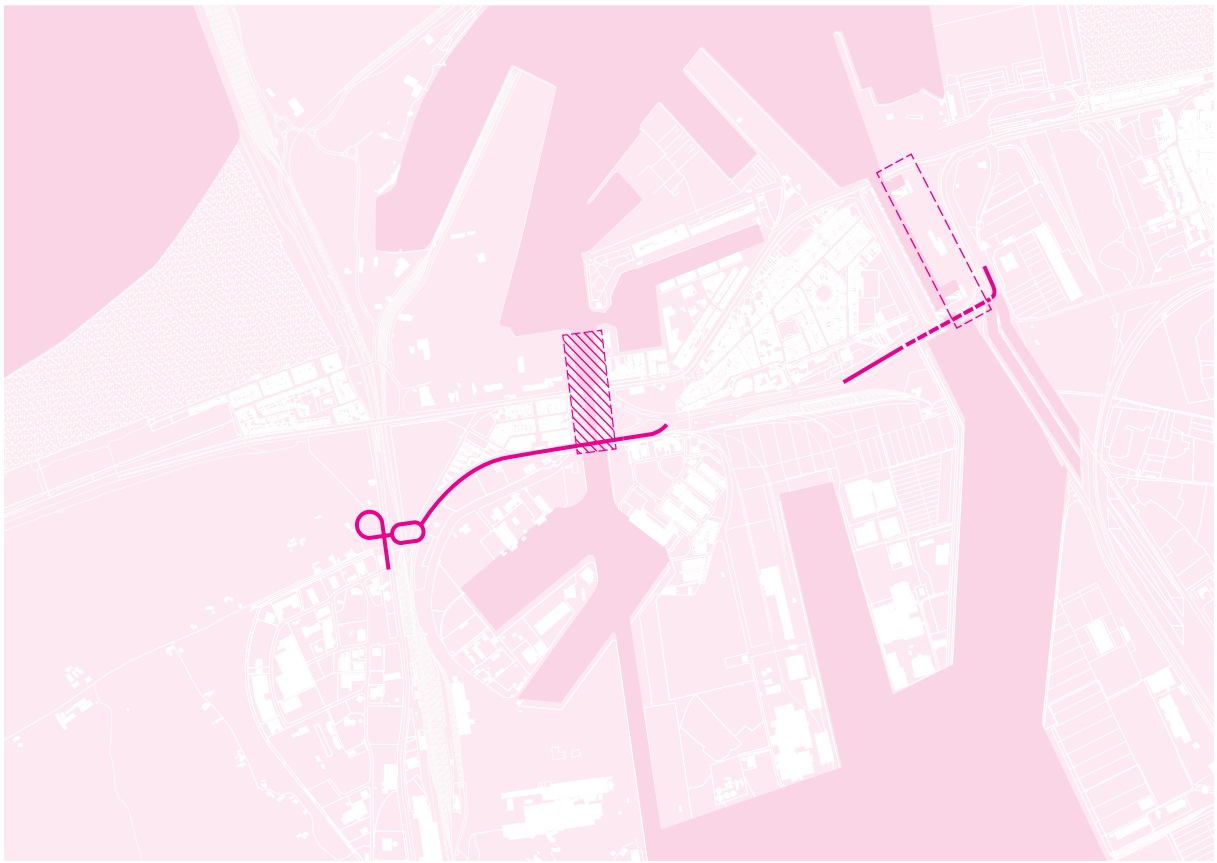


1.3 Carcokes

1.4 Vandamme Oost ***

a. Situering

In dit alternatief wordt de sluis naast de Vandammesluis gebouwd langs de C.ro-site. T.h.v. de Visartsluis gaat het tram- en lokaal wegverkeer over het benedenhoofd. Het goederenspoor en de Nx gaan over een nieuwe dijk t.h.v. het bovenhoofd. Tussen de Visartsluis en de Vandammesluis wordt op de Nx een Hollands complex gerealiseerd voor de aansluiting van het lokaal/havengebonden verkeer met de Nx te realiseren. Harde randvoorwaarden van deze variant zijn kort samengevat: bescherming achterland tegen duizendjarige storm, (gedeeltelijke) demping van de Visartsluis, nieuwe zeesluis ten oosten van de Vandammesluis, verplaatsing inkokering Tweelingenkanaal.



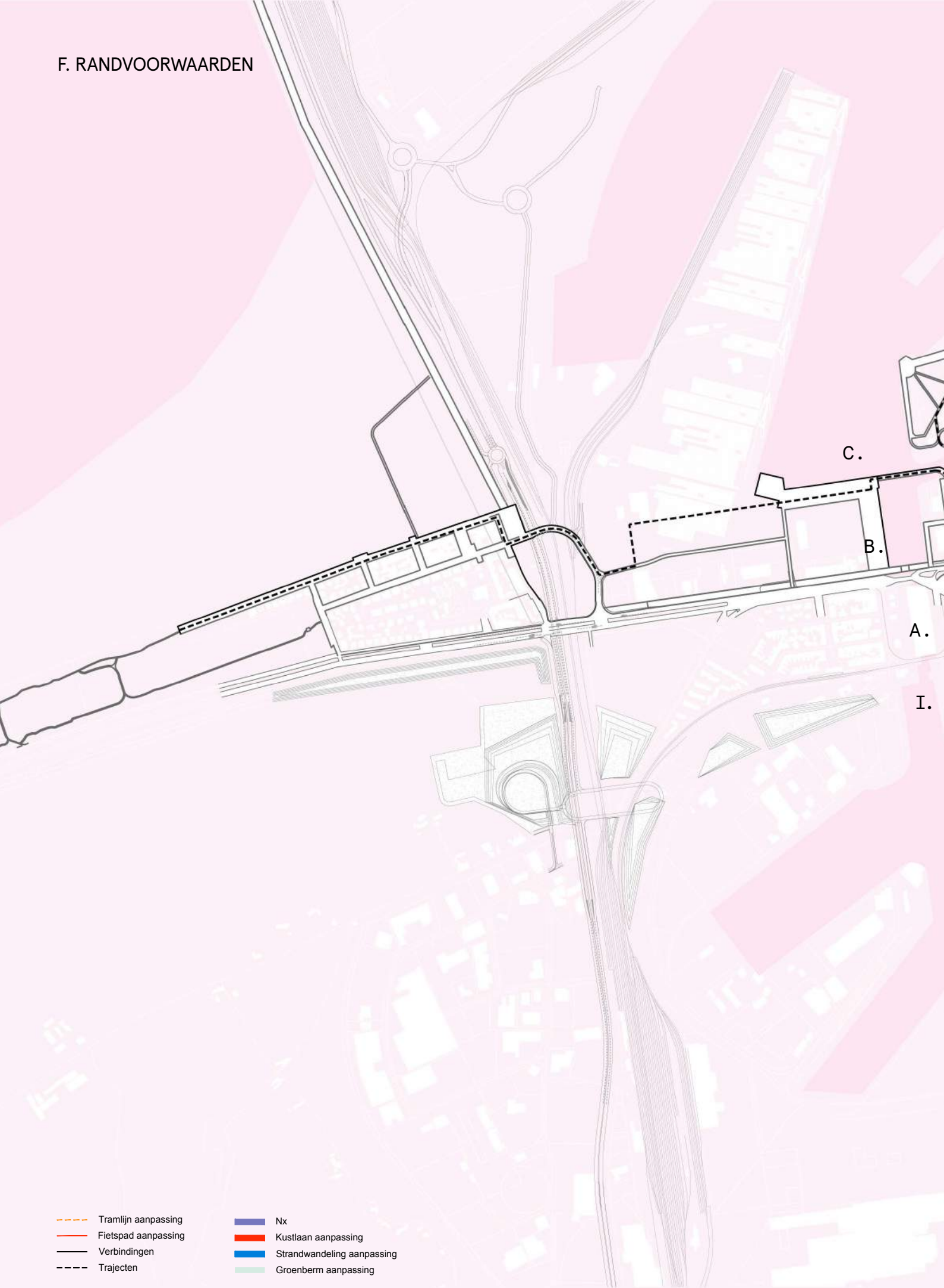
a. situering

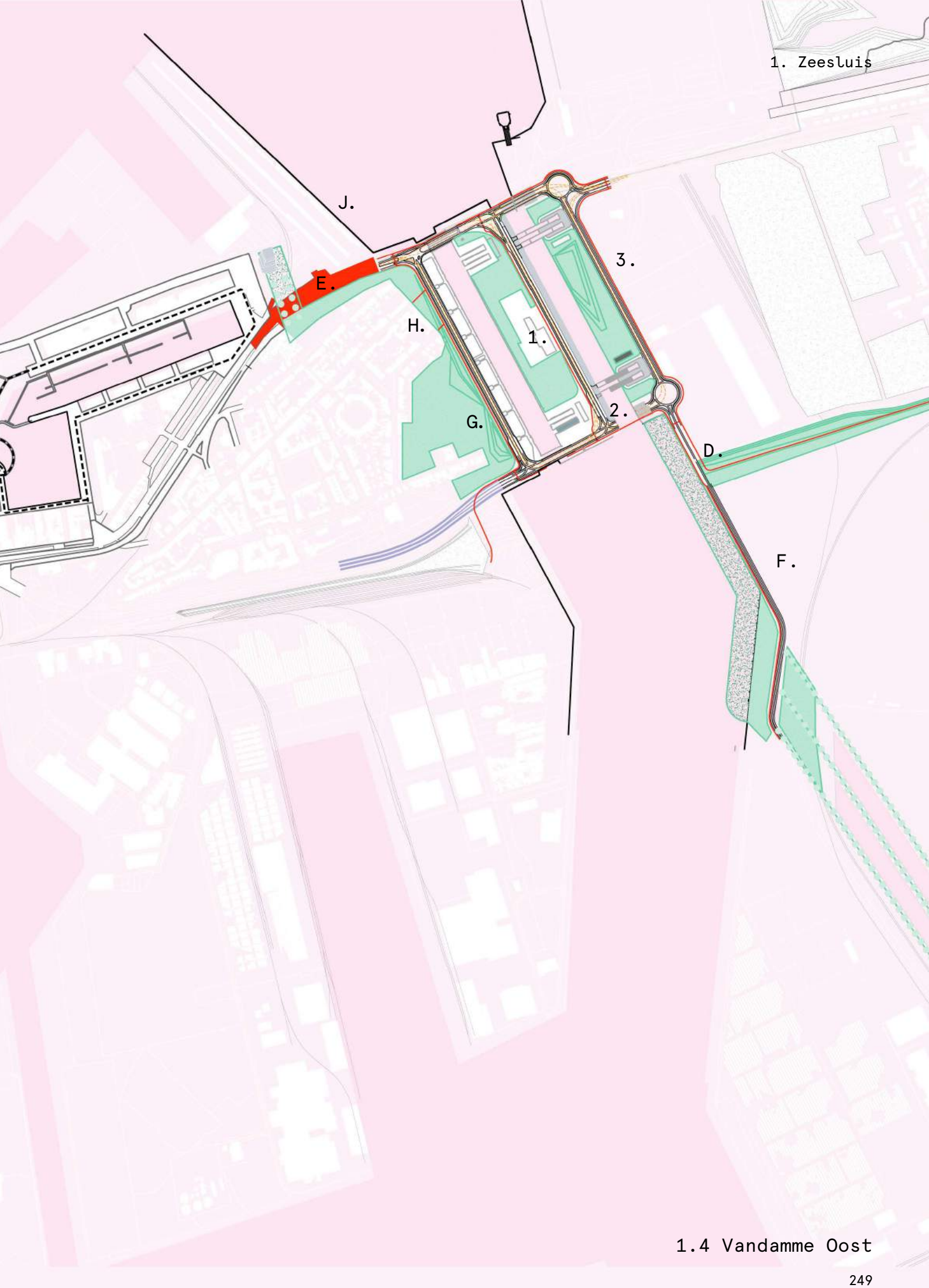
b. Voordelen

A. Het zuidelijk sluishoofd kan worden gedempt t.v.v. spoor- en Nx-verkeer
B. Er ontstaat een optimale aansluiting van de Kustlaan als boulevard over het noordelijk sluishoofd van de Visart sluis.
C. Een volledig doorlopend traject van de kustwandeling is mogelijk.
D. Een fietstraject kan vanaf de Gustave van Nieuwenhuysestraat aansluiten op een groenbuffer langs de 'kleiputten van Heist'
E. Het tracé van de Kustlaan wordt amper onderbroken, enkel vernauwd langs het noordelijke sluishoofd. Tram en zachte verbindingen kunnen over het sluiscomplex worden doorgetrokken. De boulevard krijgt in Zeebrugge een duidelijk eindpunt ter hoogte van de as cruiseterminal-Sint-Donaaspark.
F. Er kan een landschappelijke noord-zuid verbinding ontstaan over het nieuwe sluiscomplex. Hierbij kunnen zowel de nieuwe vaargeul als de restgebieden binnen het sluiscomplex worden ingeschakeld. De bomenrij langs de afwateringskanalen wordt verdergezet als landschapsfiguur. In de restgebieden kunnen rustpunten en toegangen voorzien worden die het landschap (minimaal) ontsluiten.
G. De bestaande wegeninfrastructuur (en aanloophellingen) aan de westzijde van het complex worden minimaal aangepast, waardoor de impact op het weefsel en de aansluitingen van Zeebrugge-Dorp minimaal blijven. Het oostelijk deel van Zeebrugge-Dorp blijft gespaard, waardoor de voetbalvelden behouden blijven. Er ontstaan bovendien mogelijkheden om bij de aanleg van het sluiscomplex bufferende landschapselementen in te bouwen: bermen, groenbuffers...
H. De fietspaden langs of over de berm langs de Isabellalaan kunnen verbonden worden met het weefsel van Zeebrugge-Dorp via het sluiscomplex. Zo ontstaat een zachte verbinding vanaf Zeebrugge-Dorp, langs de haven naar de polder.
I. Een ondergrondse verbinding tussen de Lanceloot Blondeellaan en de CHZ-kaai kan worden georganiseerd in de huidige vaargeul. De (ruimtelijke) relatie met het uitbouwen van de strandwandeling vraagt extra aandacht.
J. Ondanks het aansnijden van consessiegronden, blijft het aanmeren van cruiseschepen aan de dokken mogelijk. Het Britanniëdok wordt heringericht.

c. Nadelen

1. Een 8-tracé met 4 basculebruggen zorgt voor een betere oversteekbaarheid van het sluizencomplex, maar ook voor extra omrijdafstanden.
2. Vooral voor zachte weggebruikers lopen deze omwegen snel op en hebben zij een impact op het comfort van de oost-westverbinding. Ook voor de kusttram ontstaat een complexe situatie. Verschillende mogelijke tracés verzekeren een doorgaande verbinding, maar een goede afstemming tussen wissel- en sluisregelingen is noodzakelijk voor een vlot verloop.
3. Door de uitbreiding oostwaarts wordt zowel havenconsessiegrond aangesneden (bestaand bedrijf), maar voor de landinwaartse vaargeul wordt een deel van het beschermde landschap Kleiputten van Heist ingenomen.

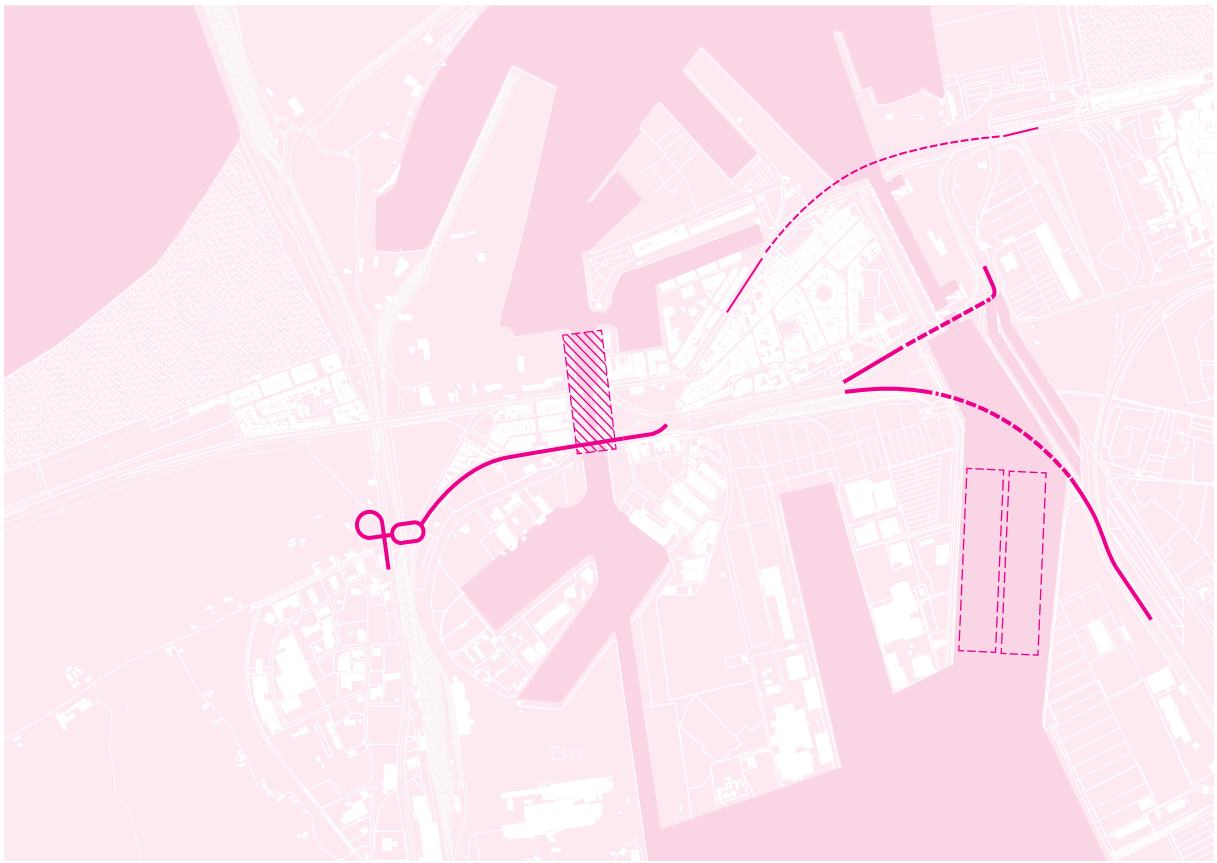

C.
B.
A.
I.
Tramlijn aanpassing
Fietspad aanpassing
Verbindingen
Trajecten
Nx
Kustlaan aanpassing
Strandwandeling aanpassing
Groenberm aanpassing


1. Zeesluis
J.
E.
H.
1.
3.
2.
G.
D.
F.

1.5 Verbindingsdok ***

a. Situering

Verbindingsdok - tunnel: bij deze variant worden 2 sluizen gebouwd in het Verbindingsdok, ten zuiden van de huidige Vandammesluis. Deze laatste wordt afgebroken om plaats te maken voor een brede vaargeul. T.h.v. de Visartsluis gaat het tram- en lokaal wegverkeer gaat over het benedenhoofd. Het goederenspoor en de Nx gaan over een nieuwe dijk t.h.v. het bovenhoofd. Ter hoogte van de nieuwe toegangsgeul gaat de Nx door een tunnel, de tram over een brug. Lokaal en langzaam verkeer gaat via 2 bruggen over de sluis. Harde randvoorwaarden van deze variant zijn kort samengevat: bescherming achterland tegen een duizendjarige storm, (gedeeltelijke) demping van de Visartsluis, nieuwe zeesluizen ter hoogte van het Verbindingsdok, wegtunnel voor Nx onder de toegangsgeul, verplaatsen schuivencomplex Tweelingenkanaal als gevolg van de inplanting van de nieuwe sluizen.
Verbindingsdok - bovengronds: deze variant is identiek aan variant Verbindingsdok-tunnel, behalve voor het tracé van de Nx. De Nx wordt bovengronds over de sluis geleid. In totaal zijn er 6 bruggen over elke sluis, 2 voor lokaal en 2x2 voor Nx.



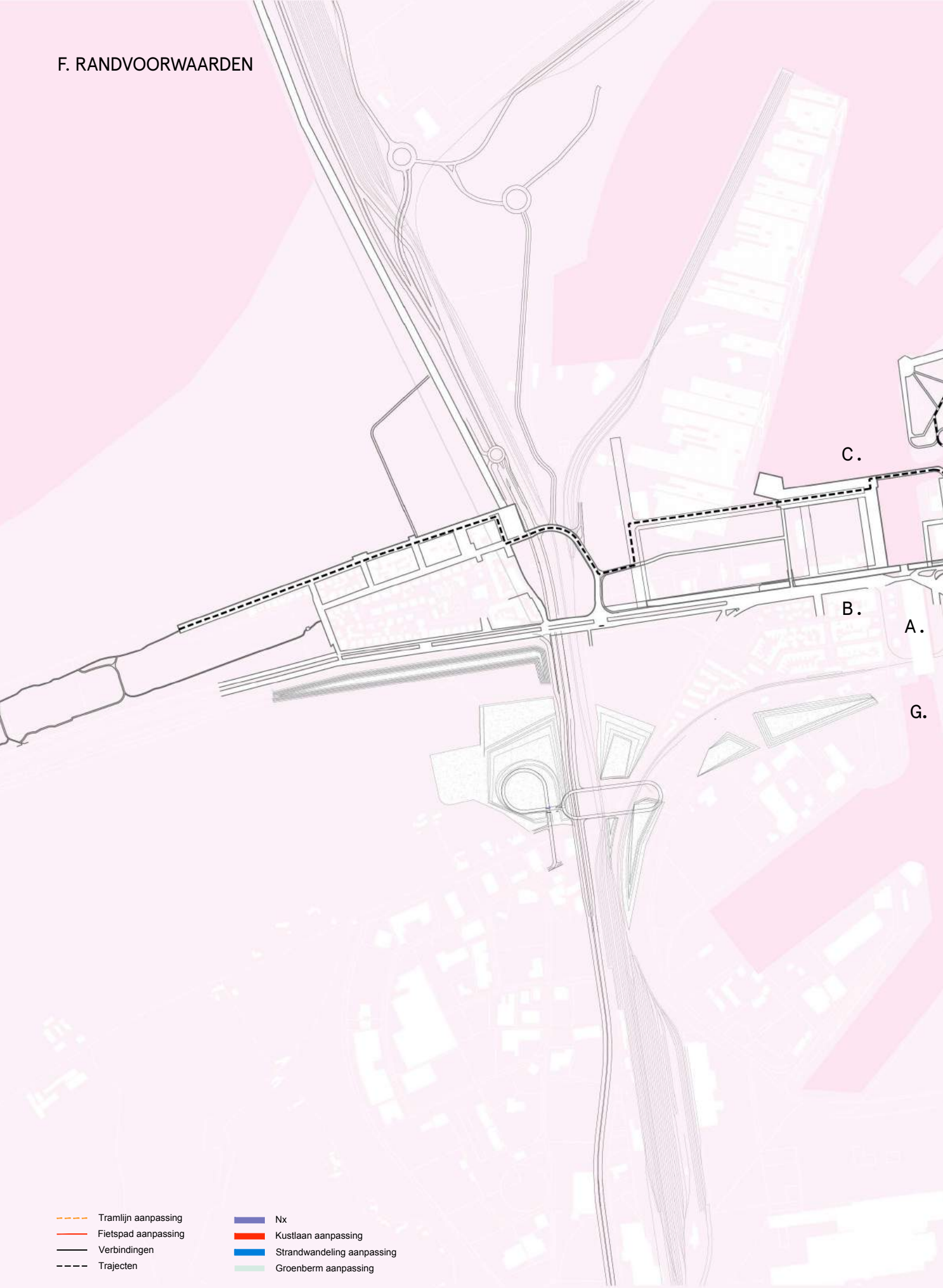
a. situering

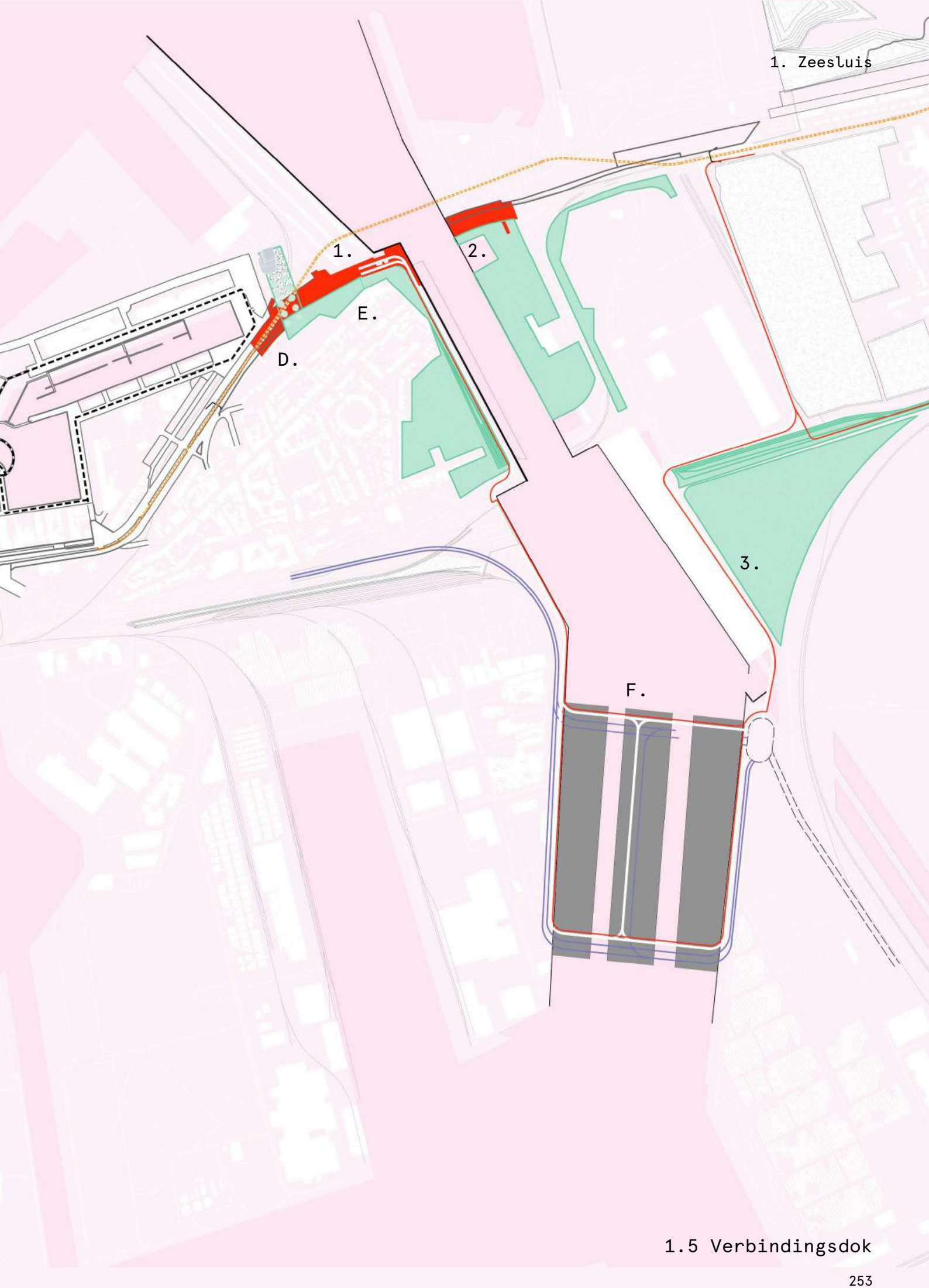
b. Voordelen

A. Het zuidelijk sluishoofd van de Visartsluis wordt gedempt om spoor- en Nx-verkeer mogelijk te maken.
B. Er ontstaat een optimale aansluiting van de Kustlaan als boulevard over het noordelijke sluishoofd van de Visartsluis.
C. Een volledig doorlopend traject van de kustwandeling (cruiseterminal-Strandwijk) is mogelijk in deze variant.
D. Ondertunneling van de tram doorheen het Verbindingsdok zorgt voor een sterke verbinding tussen het Sint-Donaaspark en de vismijn.
E. Door middel van een gedegen integratie en fasering van de tramtunnel blijft het weefsel van Zeebrugge-Dorp en de Vissershaven onaangetast en kan de heringerichte Kustlaan een toegevoegde waarde betekenen voor de woon- en omgevingskwaliteit
F. Een vlotte doorstroming van het verkeer kan gegarandeerd worden zonder een complexe fasering van de werf. De zorgt voor een vlottere realisatie.
G. Een ondergrondse verbinding tussen de Lanceloot Blondeellaan en de CHZ-kaai kan worden georganiseerd in de huidige vaargeul. De (ruimtelijke) relatie met het uitbouwen van de strandwandeling vraagt extra aandacht.

c. Nadelen

1. Ondertunneling van de tram beperkt mogelijks het aantal haltes langs de Kustlaan
2. De Kustlaan wordt volledig onderbroken richting Heist ter hoogte van het Verbindingsdok, wat een vlotte doorstroom van zacht verkeer bemoeilijkt, voetgangerstunnels zijn hier bijvoorbeeld slechts beperkt zichtbaar.
3. Lokaal verkeer dient een traject langs de ‘Kleiputten van Heist’ te volgen, waardoor trage weggebruikers geconfronteerd worden met serieuze omrijdfactoren.

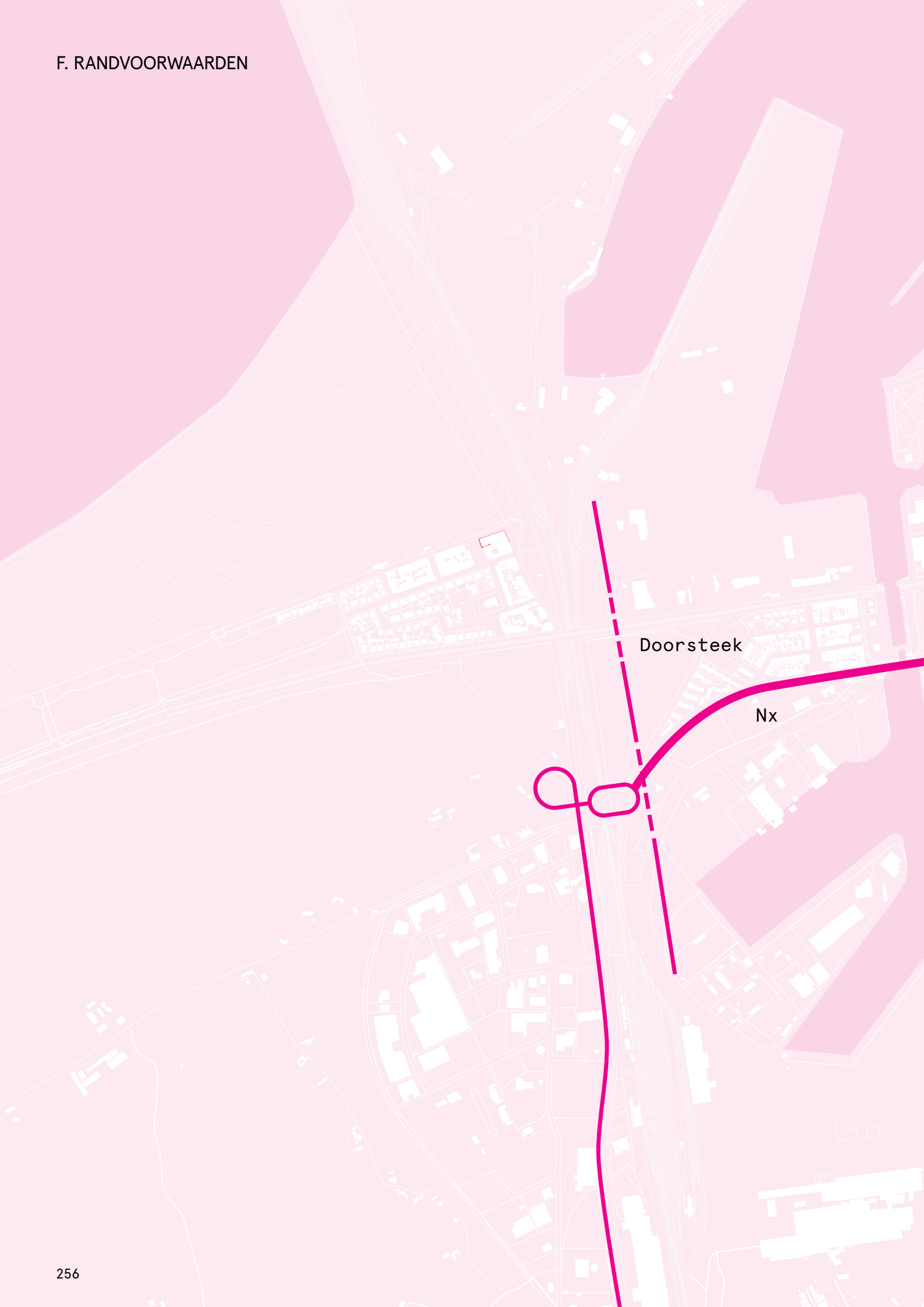

C.
B.
A.
G.
Tramlijn aanpassing
Fietspad aanpassing
Verbindingen
Trajecten
Nx
Kustlaan aanpassing
Strandwandeling aanpassing
Groenberm aanpassing


1. Zeesluis
1.
2.
E.
D.
3.
F.

2. Nx met havenringweg

In 2009 werd de streefbeeldstudie voor de N31, N34 en Alfred Ronsestraat goedgekeurd. Het streefbeeld werd opgemaakt voor de toegangswegen tot de haven van Zeebrugge ((1) N31 tussen A11 en N34, (2) N34 en aan te leggen Nx tussen N31 en Alfred Ronsestraat, (3) Alfred Ronsestraat/Oostelijke Havenrandweg tussen A11en N34), met inbegrip van de aansluitingen op het onderliggend wegennet.
De Nx betreft een nieuwe wegenis parallel aan de Kustlaan (N34 - N34a) tussen de Baron de Maerelaan - Zeebruggelaan (N31) via een nieuw aan te leggen ovonde en de Isabellalaan (N34). De Nx zal een belangrijke rol vervullen voor zowel het havenverkeer als het bovenlokaal verkeer. Ze vormt het sluitstuk voor de bestaande, maar inefficiënte havenringweg tussen de Baron de Maerelaan en de Havenrandweg-oost, Alfred Ronsestraat. Tegelijkertijd ontsluit ze verschillende sectoren van de achterhaven.

Mede gelet op de potentiële samenhang met het dossier van de nieuwe zeesluis zijn er op vandaag, los van de streefbeeldstudie, bij het Agentschap Wegen en Verkeer, nog geen middelen voorzien om deze nieuwe gewestweg te realiseren. Maar de realisatie van de Nx is essentieel voor de revitalisering van Zeebrugge.


Doorsteek
Nx



Nx met havenringweg

2.1 Traject en ruimtelijke inpassing

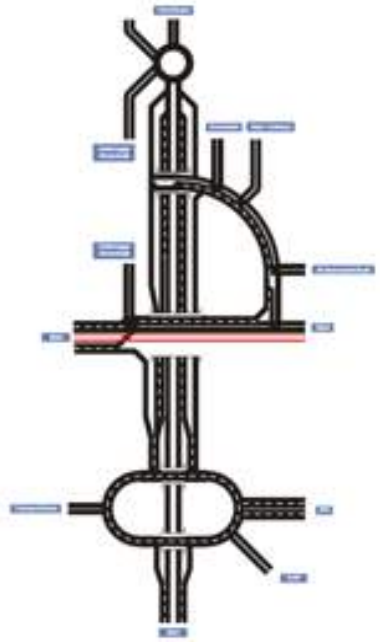
De toekomstige Nx vormt door zijn ligging de grens tussen het woonlandschap – Stationswijk en Zeebrugge-Dorp – en het havenlandschap van Zeebrugge. Ten opzichte van het stedelijk weefsel wordt maximale buffering voorzien, die via het bermenlandschap kan voorzien in het recreatief en functioneel fietsnetwerk. Parallel vlotte fietsverbindingen, die Zeebrugge verbinden met Blankenberge, Heist, de achtergelegen polders en het centrum van Brugge. Voorbeeld hiervan is het voorzien van een groene buffer ter hoogte van functies langsheen de Evendijk-Oost. Bovendien brengt de aan te leggen verkeerwisselaar en het bermenlandschap een beter ontsluiting van de ex-militaire zone Knaepen voort. Zo wordt de rol van deze laatste als verbindend element tussen de Strandwijk en de Stationswijk versterkt. Het zicht op de achterhaven vanop de Nx wordt steeds gevrijwaard.

Door de komst van de Nx kan de Kustlaan als lokale ontsluiting – en verdeelstructuur op het niveau van Zeebrugge fungeren. Door het scheiden van de verschillende vervoersstromen, verdwijnt het vrachtverkeer van de Kustlaan, waar ruimte vrijkomt voor een meer stedelijke, programma-gestuurde inrichting met het oog op het samenbrengen van de vier geïsoleerde wijken. Het profiel van de Kustlaan wordt geherstructureerd en ontwikkeld tot een groene stadsboulevard. Er komt ruimte vrij voor de kusttram en langzaam verkeer, welke kunnen bijdragen tot de doorgedreven ontwikkeling van Zeebrugge als badstad in het netwerk langsheen de Belgische kust.

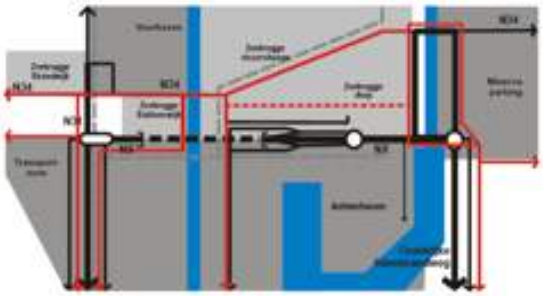
1.

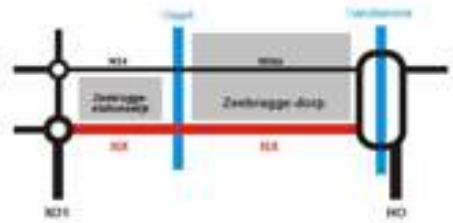


2.

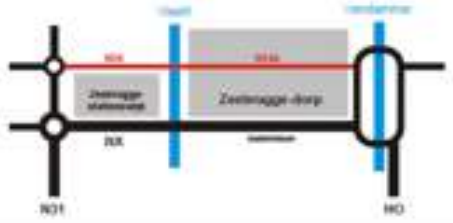


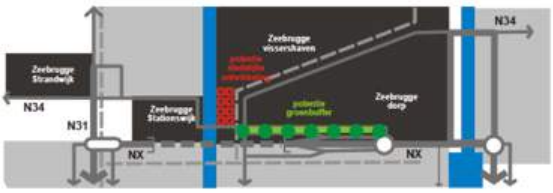
3.











1. Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Brugge, Gewenste ruimtelijke structuur haven en omliggende dorpen
2. Knoop N31 - Nx - N34
3. Verduidelijkende schematische voorstellingen voor de aanleg van de Nx

2.2 Havenringweg

a. Bestaande situatie

Het gemengd verlopen van havenverkeer met ander verkeer zorgt vaak voor conflicten en ergernis in beide richtingen. Met de ingebruikname van de A11 werd nu een belangrijke stap gezet in de richting van een betere ontsluiting van de haven met het Belgische en Europese snelwegennet. Maar idealiter wordt in de toekomst werk gemaakt van een 'havenringweg'.

De aanzet tot een havenringweg bestaat in zekere zin reeds vandaag, als is het niet als eenvormig netwerk, maar eerder als verschillende aparte trajecten aan elkaar gelinkt via ingewikkelde en soms inefficiënte knooppunten. Wat betreft goederensporen, vormt de huidige spoorbundel een breuklijn doorheen het havenlandschap, in conflict met de andere verkeersstromen. De huidige verbinding van de haven met het hinterland en de interne verbindingen lopen vandaag via de Lanceloot Blondeellaan, de Baron de Maerelaan aan de westkant en de Alfred Ronsestraat in het Oosten. De verbinding van deze wegen loopt echter via de Kustlaan (knooppunt westelijke strekdam en N34b – Hullstraat – Isabellalaan), waar het vrachtverkeer moet kruisen met de sporenbundel, het lokale wegverkeer en de kustram. Dit zorgt niet alleen voor overlast en barrièrewerking in het woonweefsel, maar is ook nadelig voor de reistijden van zowel het openbaar vervoer als het vrachtverkeer.

b. Voorstel met doorsteek

Het havensysteem op grote schaal heeft vooral tot doel de haven intern te ontsluiten waardoor twee losgekoppelde trajecten kunnen ontstaan tussen dorp en haven. De Nx vormt binnen dit systeem de voornaamste 'missing link'.
In het voorstel voor een nieuwe situatie kan de Nx gecombineerd worden met een doorsteek onder de Kustlaan. Hierdoor komen de Kustlaan en de Baron de Maerelaan vrij als publiek raamwerk. Voor de goederensporen kunnen via het mogelijke kusttransferium op een efficiënte manier de verbindingen gemaakt worden tussen voor -en achterhaven. De drie onderdelen, Baron de Maerelaan, Lanceloot Blondeellaan en de spoorinfrastructuur, worden zo op een efficiënte wijze met elkaar vervlochten. Op deze manier wordt ook de structuur van de te herontwikkelen zone ten oosten van de Lanceloot Blondeellaan bepaald door de doorsteek tussen het Hollands complex en de oversteek voor de Nx. Bij de aanleg kan naast de nodige infrastructuur, ook creatief omgegaan worden met de aangelegde taluds, bermen en vlaktes als landschaps-infrastructuurpark in te zetten, met een belangrijk knooppunt voor regionale fietsverbindingen met de waardevolle omliggende landschappen: bermenlanschaptraject parrallel aan de Nx, de verbinding met Zwankendamme en Brugge, richting de Oudemaarspolder en het Zeebos, et cetera.

c. Ingrepen en voordelen

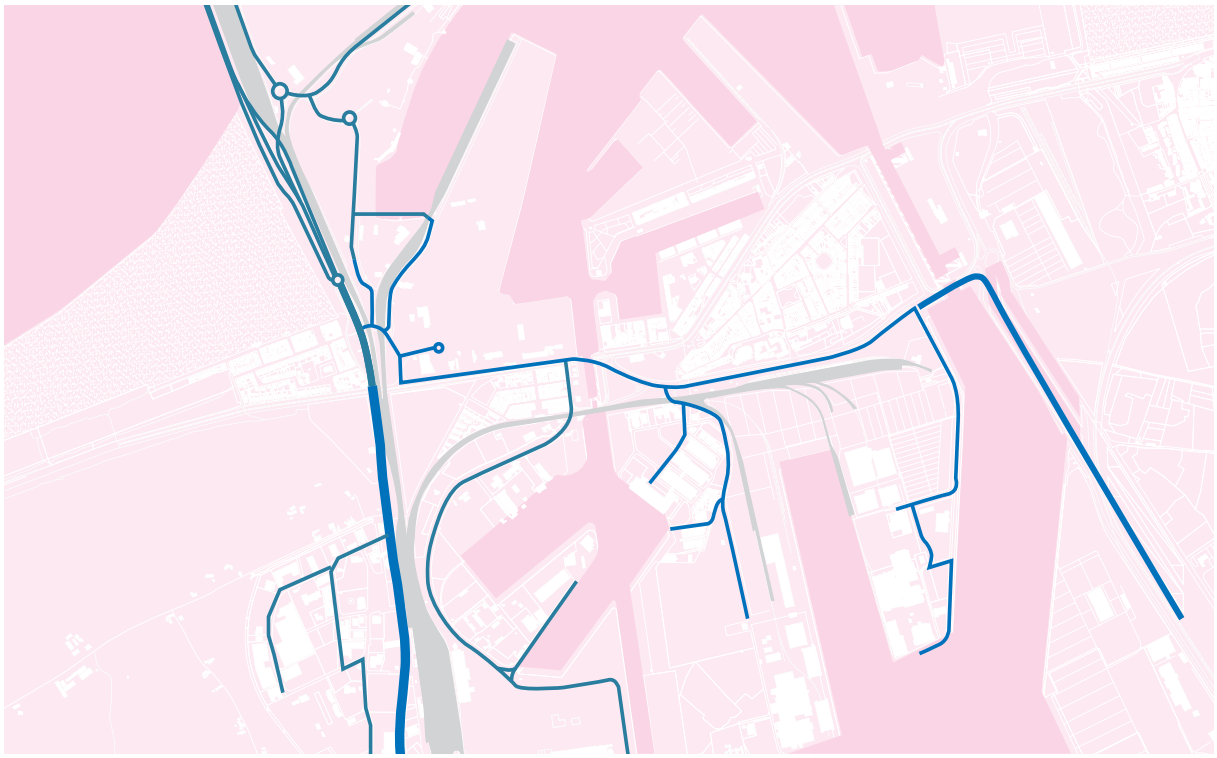
De havenringweg laat toe het intern havenverkeer vlotter af te wikkelen en nieuwe ontsluitingsmogelijkheden te creëren, om de werking van de haven te optimaliseren. Zo kan bijvoorbeeld de onderbenutte zone ter hoogte van de Lanceloot Blondeellaan vlotter bereikbaar en beter benut worden. Ze zorgt ook voor het ontlasten van de Kustlaan, die een meer lokale rol gaat spelen.

De koppeling van de Nx met het verhaal van de nieuwe zeesluis is belangrijk voor het ontwikkelen van het publiek raamwerk in Zeebrugge. Het zijn twee lopende projecten die samen een enorme impact hebben om het stedelijk weefsel van Zeebrugge. De positionering van de zeesluis in combinatie met de Nx is bepalend voor het ontstaan van het bermenlandschap. Bij keuze van andere opties, kan over het bovenhoofd van de Visartsluis een vlotte verbinding van de Nx gerealiseerd worden. De keuze voor sluisvariant met Nx bovengronds of in een tunnel heeft ook gevolgen voor de mobiliteitsfasering en het verloop van tramtracé en –reistijden, goederenspoor, et cetera.

Bovenal speelt een bedachtzame keuze voor de sluis en Nx een vitale rol in de leefbaarheid van Zeebrugge als een stedelijk geheel, door de grootste barrière, de drukke Kustlaan, op te heffen. Een koppeling van de investeringen kan ook in het voordeel spelen van verstandig afgestemde, verbindende publieke ruimte. Tenslotte zorgt zoals aangegeven de aanleg van de Nx in combinatie met pas geopende A11 voor een vlottere verbinding met de gehele stadsregio en het achterland.

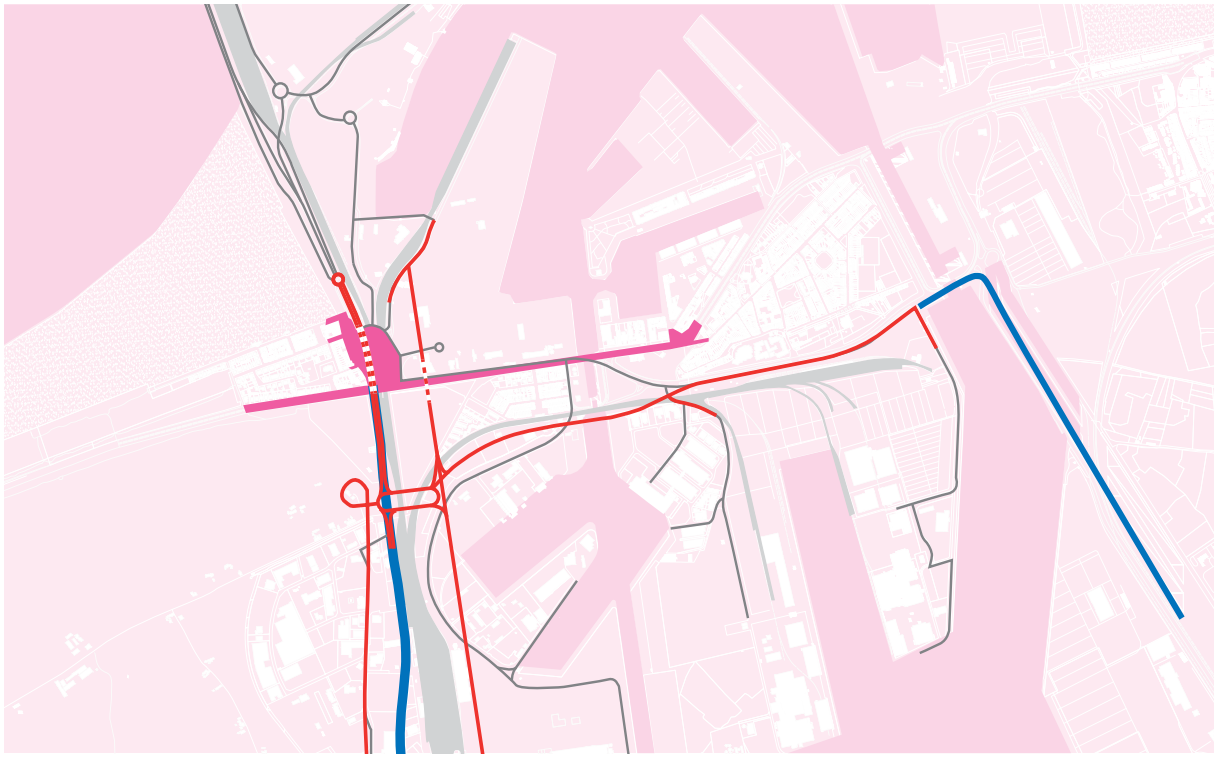
d. Te realiseren ingrepen:

1. Hollands complex wikkelt verkeer af richting transportzone en nieuwe verbindingsweg binnen de achterhaven.
2. Baron De Maerelaan kan deels ontlast worden van vrachtverkeer door de nieuwe parallelweg en afrit doorheen transportzone (Koggenstraat).
3. Afwikkeling voor zowel recreatief- als gemotoriseerd verkeer aansluitend op nieuwe ovonde.
4. Voor- en achterhaven worden verbonden door de Baron De Maerelaan en een nieuwe verbindingsweg. Hierdoor wordt de Kustlaan uit de interne ontsluiting van de haven gehaald. Lokaal- en havenverkeer worden gescheiden.
5. Derde knoop die in de toekomst beide parallelle trajecten met elkaar zou kunnen verbinden.
6. New Yorklaan (verbinding tussen Baron De Maerelaan en Kustlaan) ter hoogte van de strandwijk kan op termijn wegvallen als verkeersas en plaats maken voor een trage verbinding binnen het publieke raamwerk.
7. De Nx start vanaf de doorgetrokken ovonde en loopt boven de nieuwe verbindingsweg heen.
8. De Lanceloot Blondeellaan kan worden vervangen door een nieuwe verbindingsweg die vrachtverkeer vanaf de Baron De Maerelaan kan opnemen en rechtsreeks toegang heeft tot de achterhaven. De weg zorgt daarnaast ook als voor een heldere structuur t.a.v. nieuwe ontwikkelingen
9. Een verbinding tussen de voor- en achterhaven scheidt het lokaalverkeer van het havenverkeer. Een kruising met de Kustlaan wordt bij voorkeur zonder conflicten voorzien: een onderdoorgang in het verlengde van de nieuwe verbindingsweg of door de eventueel te dempen Visartsluis.



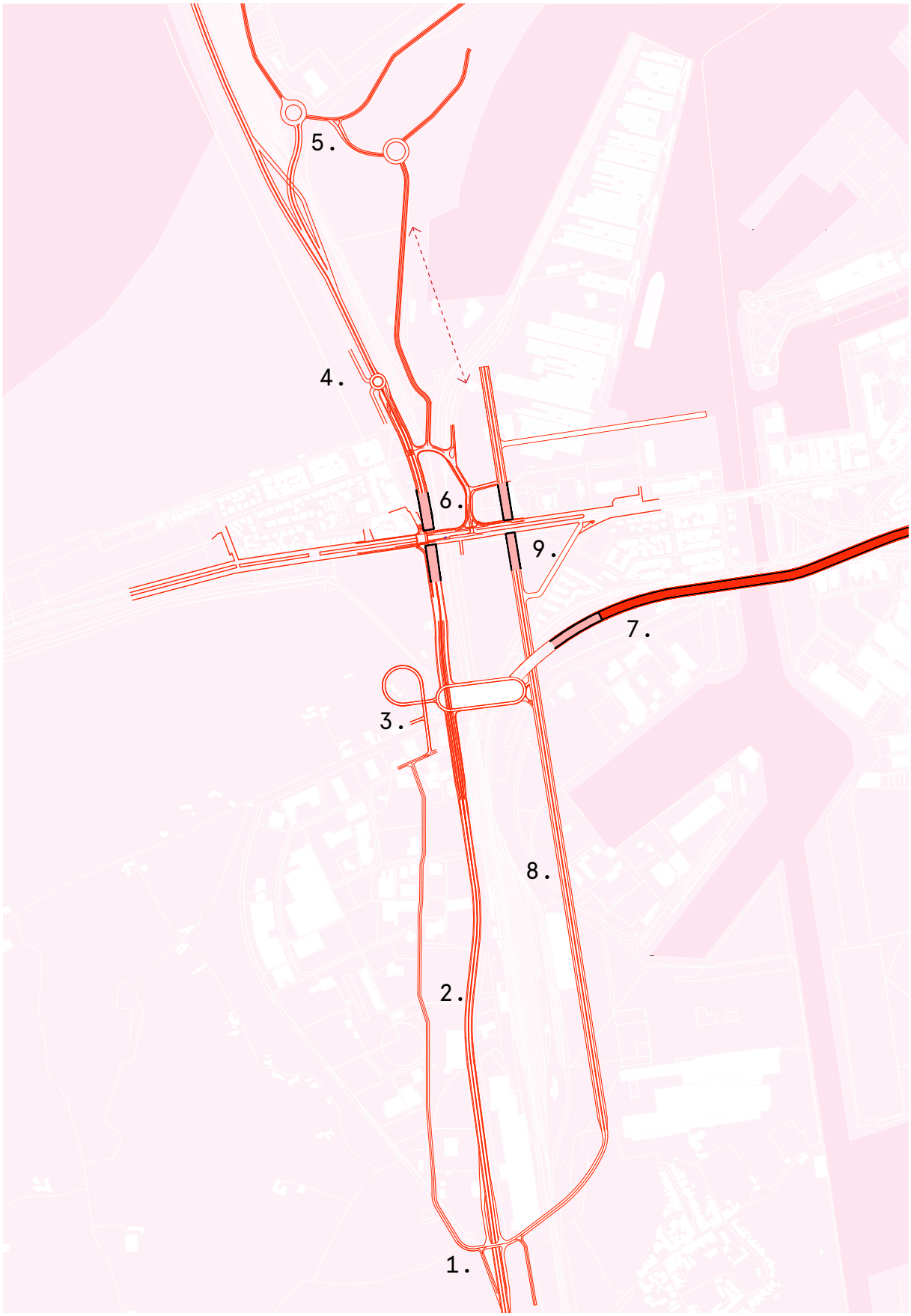
Kluwen van wegen ter bediening van de haven, Baron de Maerelaan, Lanceloot Blondeellaan en de Transportzone
Spoorwegbundel

a. Bestaande situatie



Voorstel vervlechting mobiliteit
Ondertunneling
Opportuniteiten tot kwalitatieve herinrichting
Spoorwegbundel

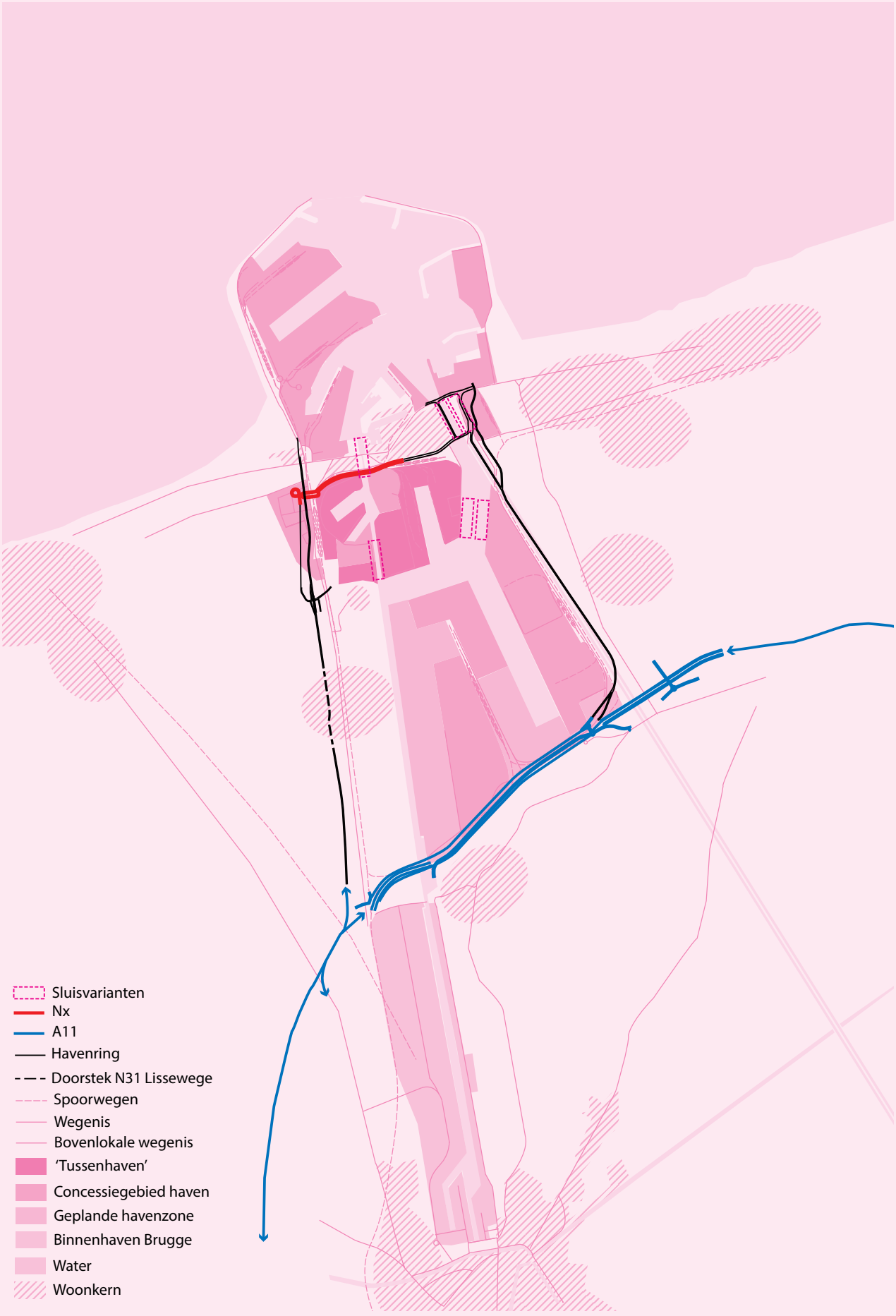
b. Voorstel met doorsteek



d. Te realiseren ingrepen

3. Impact op het revitaliseringstraject

Het blootleggen van de voor- en nadelen van de verschillende zeesluisvarianten toont aan dat elke variant een verschillende en sturende impact heeft op de revilatiseringspotenties van Zeebrugge. De beslissing over de nieuwe Zeesluis is dan ook van cruciaal belang. Gekoppeld aan deze keuze - zowel procedureel als op ruimtelijk vlak - is het traject van de Nx die het zware havenverkeer moet afleiden van de Kustlaan en zo de mogelijkheid stimuleert Zeebrugge te ontwikkelen als een aantrekkelijke kustplaats te midden van een florerende wereldhaven.



Overzicht van elementen koppeling nieuwe zeesluis met Nx

3.1 Synthese

a. Nx: ondergronds of bovengronds?

Het spoorverkeer, lokaal wegverkeer en het langzaam verkeer loopt in elke sluisvariant sowieso via een bruggensysteem over het sluizencomplex heen. De Nx daarentegen zal voornamelijk zwaar vrachtverkeer te verwerken krijgen. Er zijn twee mogelijkheden voor het Nx-tracé: ofwel loopt het volledig bovengronds ofwel deels ondertunneld. Een tunnel heeft als voordeel dat het vrachtverkeer geen hinder meer ondervindt van frequent opengaande sluizen en dat er dus – onafhankelijk van welke sluis er in de toekomst komt – altijd een vlotte doorstroom gegarandeerd wordt. De Nx deels ondertunnelen is eveneens gunstig voor de leefbaarheid en omgevingskwaliteit van het bestaande en toekomstige woonweefsel rond deze toekomstig erg bedrijvige verkeersas.

In de alternatieven onderzoeksnota worden er twee mogelijke ondertunnelingen van het Nx-traject besproken:. Zo is er een variant onder de Visartsluis en een variant onder het Verbindingsdok die zuidelijk afbuigt naar de N350. Vanuit de revitaliseringsstudie wordt een suggestie gedaan naar een tweede noordelijke variant onder de toegangsgeul van het Verbindingsdok die in het verlengde van de Nx (huidige Isabellalaan) de verbinding maakt waar de N34 en N350 samenkomen, om een vlotte verkeersstroom te bekomen voor de verschillende sluisvarianten ten voordele van de revitalisering. De meest evidente ondertunneling is een optie onder het Verbindingsdok. Deze ingreep heeft immers een positief effect binnen elke sluisvariant, namelijk de realisatie van de voorlopig onbestaande verbinding tussen de haven en het oostelijke deel van de havenringweg. De suggestie voor een noordelijke variant biedt een alternatief om deze verbinding vlot en goedkoop tot stand te brengen. In het geval van twee nieuwe sluizen in het Verbindingsdok moet er bekeken worden of een tunnel onder het Verbindingsdok nog wenselijk is of de bovengrondse verbinding via het sluizencomplex zelf voldoende toereikend is.

De keuze waar de Nx nu wel of niet bovengronds moet staat echter niet volledig los van welke sluisvariant er uiteindelijk gekozen wordt. Bij een mogelijke demping van de Visartsluis kan immers een vlotte doorgang van het Nx-verkeer ook bekomen worden door simpelweg het behouden van de huidige brug (die bij demping dus niet meer moet openstaan). Om de zelfde optimale verkeersstroom te verkrijgen bij keuze voor een van de twee westelijke sluisvarianten, kunnen idealiter twee tunnels voorzien worden: één onder de Visartsluis en één onder het Verbindingsdok.

b. Welke zeesluisvariant?

De Visartsluis-variant en het Carcokes-alternatief hebben grote nadelen voor de herontwikkeling van Zeebrugge als kwalitatieve woon-, werk- en badplaats.
De Visartsluis wordt immers aangelegd ter hoogte van de huidige. Hierdoor blijft of vergroot zelfs de fysieke onderbreking van de Kustlaan en van de kruising van lokaal verkeer met de kustwandeling. Ook een groot deel van de woningen in de Stationswijk zal in dit scenario moeten verdwijnen.
Het Carcokesalternatief houdt eveneens een potentieel hardere onderbreking

van de Kustlaan en de kustwandeling in. In dit scenario immers wordt de nieuwe zeesluis aangelegd in het Boudewijnkanaal ten zuiden van de huidige Visartsluis, het Filipsdok en het oud Ferrydok, waardoor het huidige sluizencomplex wordt omgebouwd tot een open vaargeul. Dit heeft grote gevolgen voor de fysieke aanhechting van Zeebrugge-Dorp met de Stationswijk (vanwege een breuk in de continuïteit van woonweefsel en publieke ruimte) en voor de mobiliteitsverbindingen tussen alle vier de wijken. Daarenboven komt de visveiling in een getijdendok te liggen zodat deze moeilijker bereikbaar wordt en mogelijk operationele hinder zal ondervinden.
Samengevat zal de keuze voor de Visart- of Carcokes-variant de ontwikkeling van een veilig en kwalitatief verbindend raamwerk en van de vooropgestelde cruciale plekken aanzienlijk bemoeilijken, ook al behouden ze allebei wel een goede verbinding van Zeebrugge-Dorp met Heist (eventueel versterkt met een aan te leggen groene rand langsheen de Paul Jean Claysstraat).
De Verbindingsdok-variant en Vandamme Oost komen er beiden als beste uit in functie van een duurzame en kwalitatieve revitalisering van Zeebrugge. Ze hebben allebei het voordeel dat de Visartsluis niet meer operationeel moet zijn voor zeehavenverkeer. Hierdoor kan de huidige Visartsluis (gedeeltelijk) gedempt worden en kan het gebied er rond herontwikkeld worden zodat de vier wijken van Zeebrugge voor het eerst op een volwaardige fysieke en verkeersmatige manier verbonden kunnen worden.
De West-variant van de Vandammesluis heeft dit voordeel ook, maar scoort nadrukkelijk lager omdat er in tegenstelling tot zijn oostelijke tegenhanger een aanzienlijk aantal bestaande woningen moet verdwijnen (alsook de aanpalende terreinen van de lokale voetbalvereniging).
In het geval van de Vandammesluis moeten er zowel voor het West- als het Oost-alternatief een aantal aansluitende verkeersknopen (rotonde Isabellalaan, N384 en N350, opsplitsen van kusttramtracé, fietstrajecten, ...) heraangelegd worden.

Als er gekozen wordt voor het Verbindingsdok-alternatief moet er dan weer aandacht besteed worden aan de tunnelsleuf van de voor deze variant noodzakelijke tramverbinding tussen Zeebrugge-Dorp en Knokke-Heist. Deze zal in het verlengde van de Kustlaan komen te liggen en zal geïntegreerd moeten worden met het bestaande woonweefsel en mag een verbeterde oversteekbaarheid tussen Zeebrugge-Dorp en de oude vismijnsite niet in de weg staan (zie ook: punt c).
Aangezien de Vandamme Oost het economisch nadeel heeft dat het nieuwe sluizencomplex op de voor de haven van Zeebrugge belangrijke terreinen van C.Ro komt te liggen, geniet de zeesluisvariant ter hoogte van het Verbindingsdok de uiteindelijke voorkeur. Bovendien kunnen het bouwproces en de overeenstemmende mobiliteitssituatie mogelijks in fases gerealiseerd worden d.m.v. de positie van twee nieuwe sluizen in het Verbindingsdok in de achterhaven, wat eventueel ook een spreiding van de investeringen in de tijd toelaat.

c. Aanbevelingen variant Verbindingsdok

Vanuit het revitaliseringstraject is de keuze voor deze variant duidelijk. Toch moeten er een aantal zaken in acht genomen worden. De twee nieuwe zeesluizen in het Verbindingsdok brengen immers met zich mee dat er in functie van de kusttram een tramtunnel moet komen ter hoogte van de huidige Vandammesluis (die in de variant van het Verbindingsdok verdwijnt). De noodzakelijke tunnelsleuf die in het verlengde van de Kustlaan komt te liggen zorgt dat de Kustlaan deels heringericht moet worden. In de alternatieven onderzoeksnota was er bij deze variant sprake van de onteigening van woningen grenzend aan deze tunnelsleuf. Deze onteigeningen kunnen en moeten vermeden worden. Door middel van een gedegen integratie en fasering van de tunnel moet het weefsel van Zeebrugge-Dorp en de vissershaven onaangetast blijven en is de heringerichte Kustlaan net een toegevoegde waarde voor de woon- en omgevingskwaliteit. Een ander belangrijk knelpunt is de connectie voor traag (voetgangers en fietsers) en lokaal verkeer tussen Zeebrugge en Heist. Bij de verdere uitwerking moet een haalbare oplossing gezocht worden voor deze barrièrewerking.

d. Algemene aanbevelingen

In het geval van een keuze voor een van de oostelijke varianten moet het in onbruik geraken van de Visartsluis aangewend worden om deze deels te dempen en te herontwikkelen. Hierbij is het belangrijk om strategisch om te springen met de ruimtelijke, sociale en economische kwaliteiten van het bevaarbare water in de huidige dokken (zie E.1.8 voor een meer uitgebreide visie omtrent de Maakbare kade).
In alle varianten, zowel oostelijk als westelijk, is het aangewezen om de Nx ter hoogte van het Verbindingsdok te ondertunnelen. Zoals hierboven reeds vermeld moet deze tunnel zorgen voor een optimalisatie van de havenringweg.
Een andere aanbeveling is het verder opvolgen van de onderzoekselementen en voorwaarden voorkomend uit het geïntegreerd onderzoek naar aanleiding van de beslissing over de zeesluisvariant, met het oog op de meest opportune keuze voor zowel de zeehaven als de woonwijken van Zeebrugge.

Hoe kan de stedelijke overheid zich organiseren om de resultaten van deze revitaliseringstudie in praktijk te brengen? En op welke concrete acties kan er eerst ingezet worden om zo veel mogelijk potenties op een effectieve manier te oogsten?

Onder dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van mogelijke acties op korte, middellange en lange termijn. Het ene voorstel is al concreter en sneller realiseerbaar dan het andere, maar samen vormen de voorstellen belangrijke bouwstenen voor de revitalisering van Zeebrugge.

Het moet duidelijk zijn dat het, binnen het kader van deze opdracht, niet de doelstelling was om elk van die acties apart in detail uit te werken. Het zijn aanzetten en ideeën die vervolgens verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden.

G. ACTIEPLAN

C. SYSTEMEN

COALITIES

Interviews met burgers

Interviews met actoren

Workshop 1 Workshop 2 Workshop 3

VERKENNINGEN

4 systemen

Synthese

INVENTARISATIE

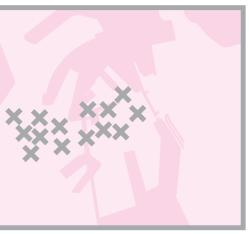
Lopende projecten

D. HEFBOMEN

E. TOEKOMSTVERHAAL

F. RANDVOORWAARDEN

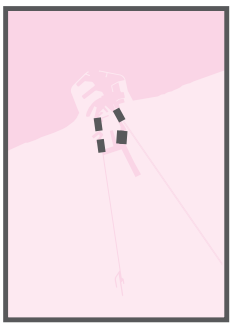
G. ACTIEPLAN



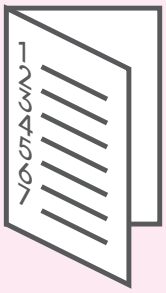
ntropologische dimensie



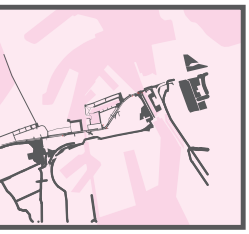
Activering op termijn



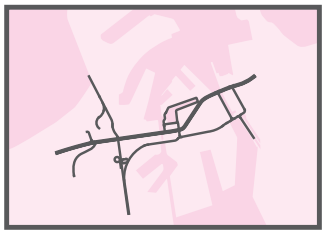
Ranking zeesluisvarianten



Actieplan



bliek raamwerk



Verbindend raamwerk



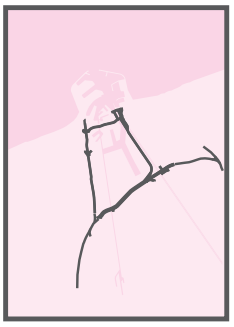
Beleidsacties



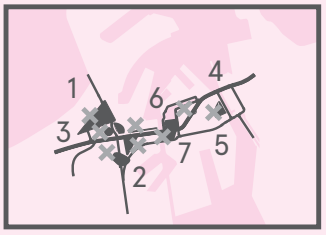
alitatieve wijken



Cruciale plekken



Nx met havenringweg



Tijdspad van concrete acties

1. Tijdspad voor concrete acties

De acties per cruciale plek die opgelijst staan in het onderdeel over Activering in Hoofdstuk E zijn niet allemaal even snel uitvoerbaar. In wat volgt wordt een overzicht gegeven van wat er eerst van start zou kunnen gaan en wat er op langere termijn kan aangezet worden. Ook is aangegeven welke acties meebouwen aan het verbindend publiek raamwerk en welke acties de cruciale plekken kunnen activeren.

1. Tijdspad voor concrete acties

1.1 Tijdspad voor activeren van cruciale plekken

a. Korte termijn

1. Uitwerken van projectfiches voor specifieke cruciale plekken, die als basis dienen voor ontwerpend onderzoek. (1.1 Ontspanningsplein, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark)
2. Voorwaarden opstellen voor clusteren of upgraden van activiteiten voor ouderen en het organiseren van intergenerationele activiteiten. (1.1 Ontspanningsplein,1.2 Strandomgeving 2.0, 1.4 Activiteitenberm)
3. Gesprekken opstarten met Provincie rond wijzigen van juridisch kader voor de strandomgeving met programma voor zowel bewoners, als dag- en verblijfstoeristen. Herziening van PRUP Strand en Dijk en het PRUP Strand en Dijk Brugge west. (1.2 Strandomgeving 2.0)
4. Uitwerken RUP Strandwijk met de mogelijkheid tot het voorzien van betaalbaar wonen voor jongere gezinnen ter vervanging van het BPA Strandwijk.
(1.1 Ontspanningsplein)
5. Onderzoek starten naar het ontwikkelen van het knooppunt tussen Baron de Maerelaan, de Kustlaan, de New Yorklaan en de sporenbundel als toegangspoort tot Zeebrugge en specifiek de Strandwijk, waar wonen, werken en recreatie samenkomen. (1.3 Kustransferium)
6. Voorwaarden opstellen voor een globaal masterplan knooppunt Kustlaan en ex-militaire site Knaepen, met aandacht voor fiets- en voetgangersverbindingen. (1.3 Kusttransferium, 1.5 Kustpark)
7. Heraanleg van het plein rond de Stella Mariskerk. (1.1 Ontspanningsplein)
8. Saneren en herontwikkelen van de gronden van de ex-militaire zone Knaepen. (1.5 Kustpark)
9. Bestaande ondernemers rond de dokken en de carnavalsverenging betrekken in een participatietraject rond de integratie van wonen en werken aan de kades. (1.7 Kadeambitie)
10. Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting van het strand voor zowel jong als oud én bewoner als toerist. (1.2 Strandomgeving 2.0)
11. Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting aan de Stella Mariskerk. (1.1 Ontspanningsplein)
12. Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting en mogelijke activiteiten van de ex-militaire zone. (1.5 Kustpark)
13. Uitwerken van een activeringsbeleid voor de horeca in de Strandwijk. (1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0)
14. Overleg met de Provincie over het uitbreiden van de commerciële mogelijkheden op en rond het strand. (1.2 Strandomgeving 2.0)
15. Uitwerken evenementen gedeeld met de binnenstad, met pop-ups in Zeebrugge (EGG-Café Triënnale Brugge 2018 & Beaufort). (1.2 Strandomgeving 2.0, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark)
16 . Voorwaarden opstellen voor ontwikkeling van een multifunctioneel evenementenplatform 2.0. (1.2 Strandomgeving 2.0)
17. Uitwerken RUP Vissershaven, met reconversie van de Oude Vismijn (1.7 Kadeambitie)
18. Uitwerken van een plan voor de (her)aanleg van openbare recreatieruimte zoals speeltuinen, moestuinen, sportvelden... (1.5 Kustpark, 1.7 Kadeambitie, 1.10 Stedelijk scharnier, 1.11 Dorpsgrens)

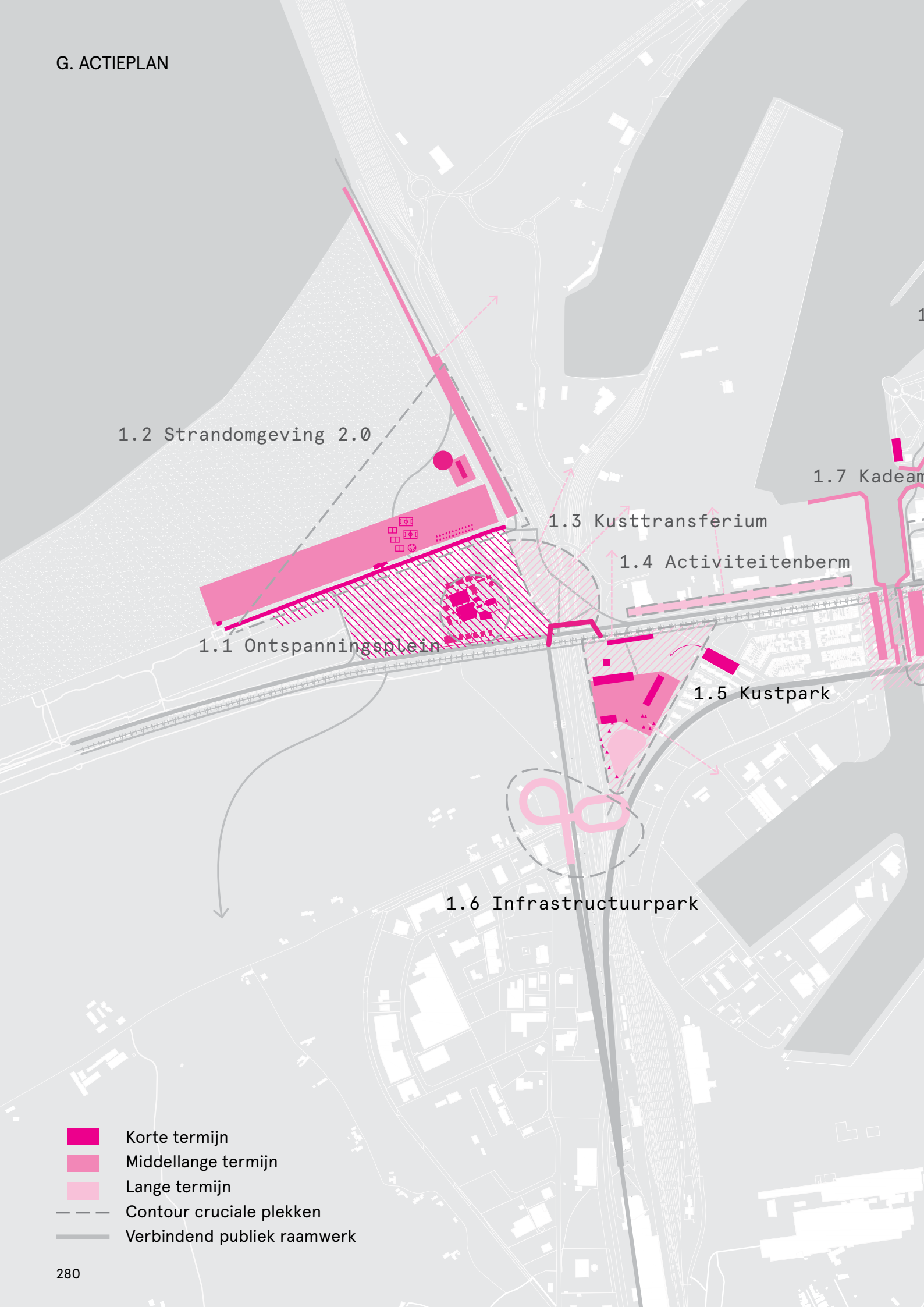
b. Middellange termijn

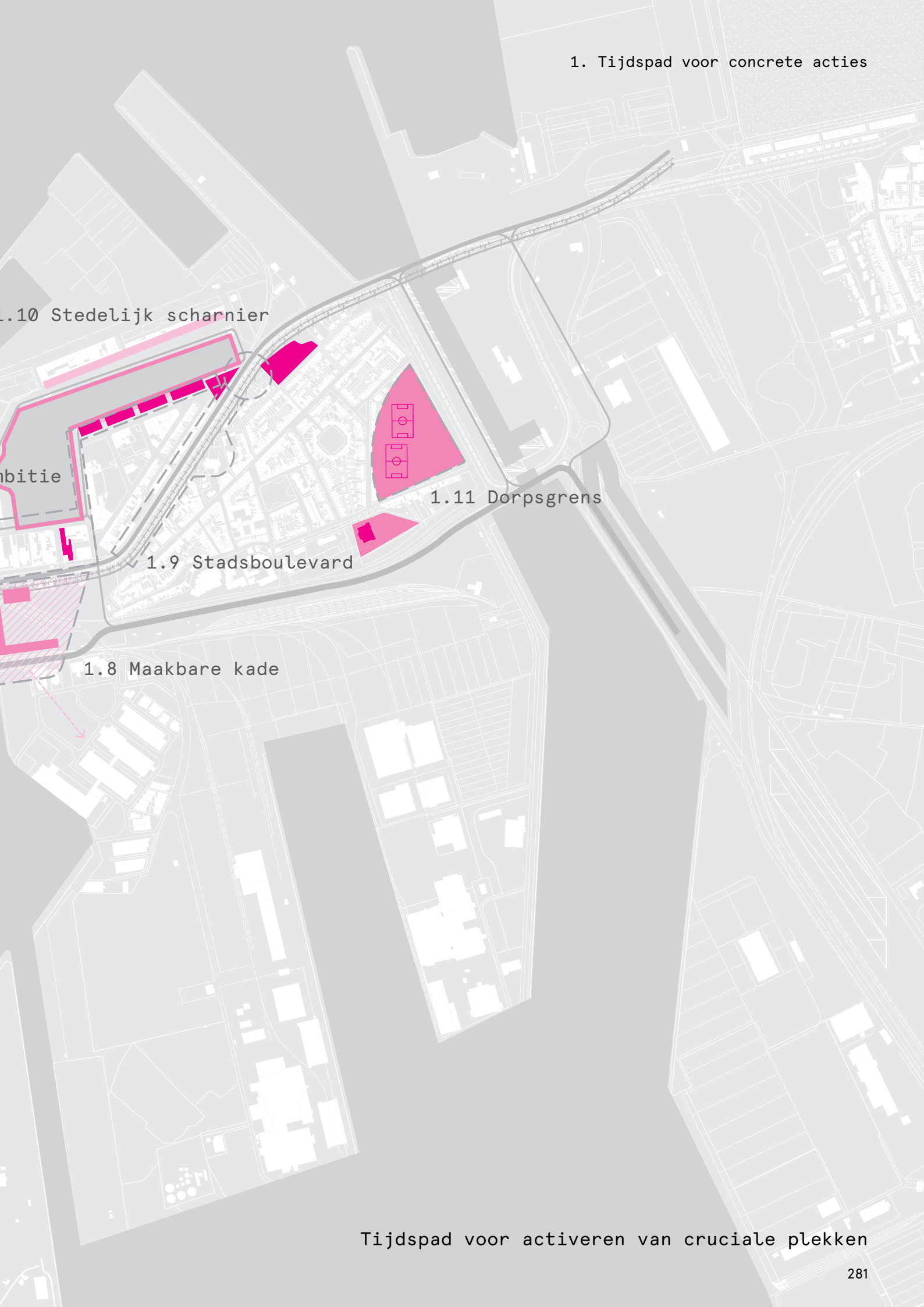
19. Uitwerken RUP strand Zeebrugge, omwille van de eigenheid met ruimere mogelijkheden dan de andere badsteden, in overleg met de Provincie. (1.2 Strandomgeving 2.0)
20. Verder onderzoek naar de ontwikkelbaarheid langs de westelijke strekdam. (Strandomgeving 2.0)
21. Ontwikkelen RUP Strandwijk als aanzet voor het juridisch kader voor het kusttransferium. (1.3 Kusttransferium)
22. Uitwerken van deelproject site Knaepen, na sanering door Defensie en verwerving van de gronden door de Stad, binnen het juridisch kader als bufferend park binnen gewestelijk RUP voor optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk in Vlaanderen. (1.5 Kustpark)
23. Overleggen met het havenbestuur, Afdeling Kust en AWV over de inrichting van publiek domein, als buffer tot het havengebied, die overstromingswerende maatregelen omvat. (1.4 Activiteitenberm)
24. Voorwaarden opstellen voor inrichting en gebruik van de bestaande en nieuwe kades. (1.7 Kadeambitie, 1.8 Maakbare kade, 1.10 Stedelijk scharnier)
25. Haalbaarheidsstudie naar de ontwikkelbaarheid en vastgoedwaarde van het gebied rond de Visartsluis. (1.8 Maakbare kade)
26. Haalbaarheidsstudie naar de ontwikkelbaarheid en vastgoedwaarde van de gronden langs de westelijke strekdam. (1.2 Strandomgeving 2.0)
27. Strand langs de dijk voorzien van intergenerationeel programma en te midden van het strand een kwalitatief multifunctioneel platform aanbrengen. (1.2 Strandomgeving 2.0)
28. Voorzieningen tussen toeristen en truckers organiseren in functie van een betere verstandhouding. (1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark)
29. Verder onderzoek naar ontwikkeling van de zone langs de Vandammesluis i.f.v. de bestemming van de sportvelden langs de Zeesluisstraat en de Evendijk-oost. (1.11 Dorpsgrens)

c. Lange termijn

30. Aanleggen van waterbuffers op de grenzen met het polderlandschap, met eventueel recreatieve doeleinden zoals een zwemvijver. (1.5 Kustpark)
31. Uitwerken van RUP voor de herontwikkeling van het gebied rond de Visartsluis. (1.8 Maakbare kade)
32. Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving. (1.1 Ontspanningsplein, 1.4 Activiteitenberm, 1.9 Stadsboulevard, 1.10 Stedelijk scharnier)
33. Met de projectontwikkelaar een publieke meerwaarde creëren in het kader van de ontwikkeling van de oude vismijnsite. (1.7 Kadeambitie, 1.10 Stedelijk scharnier)
34. Met geïnteresseerde partijen die de zone recreatief kunnen uitbaten, een publieke meerwaarde realiseren op de gronden van de ex-militaire zone Knaepen. (1.5 Kustpark)
35. Infrastructuurbermen inrichten als kwalitatieve publieke ruimte met zowel recreatieve als functionele doeleinden. (1.4 Activiteitenberm, 1.6 Infrastructuurpark)
36. De overkapping van de Baron de Maerelaan ter bevordering van de oversteekbaarheid van de Kustlaan ter hoogte van de Strandwijk, maar ook als knooppunt van verbindingen op bovenlokale schaal (tram, trein, fiets, go-carts, ...). (1.3 Kusttransferium)
37. De overkapping van de Baron de Maerelaan als hoogwaardige nieuwe publieke ruimte die de verbinding maakt tussen de Strandwijk en de ex-militaire zone met een uniek uitzicht op de haven. (1.3 Kusttransferium)
38. Onderzoek naar de mogelijkheden tot het ontwikkelen van een actieve plint met stedelijke functies langsheen de kades. (1.7 Kadeambitie)

1. Tijdspad voor concrete acties


1.2 Strandomgeving 2.0
1.7 Kadeam
1.3 Kusttransferium
1.4 Activiteitenberm
1.1 Ontspanningsplein
1.5 Kustpark
1.6 Infrastructuurpark
Korte termijn
Middellange termijn
Lange termijn
Contour cruciale plekken
Verbindend publiek raamwerk



Tijdspad voor activeren van cruciale plekken

1.2 Tijdspad voor activeren van verbindend publiek raamwerk

a. Korte termijn

1. Uitwerken coördinatie voor het onderhoud van het publiek domein vanuit Stad Brugge t.o.v. andere partners (AWV, Afdeling Kust, De Lijn, ...)
2. Deel go-carts als signaalfunctie dat er aan het verbindend raamwerk gewerkt wordt.
3. Voorwaarden opstellen voor een globaal masterplan knooppunt Kustlaan en ex-militaire site Knaepen, met aandacht voor fiets- en voetgangersverbindingen.
4. Voorwaarden opstellen voor de inrichting van de Nx en de bijhorende knooppunten.
5. Overleg met de haven over de link haven-stad, door haven open te stellen (cfr. haventriatlon, meer soortgelijke evenementen.)

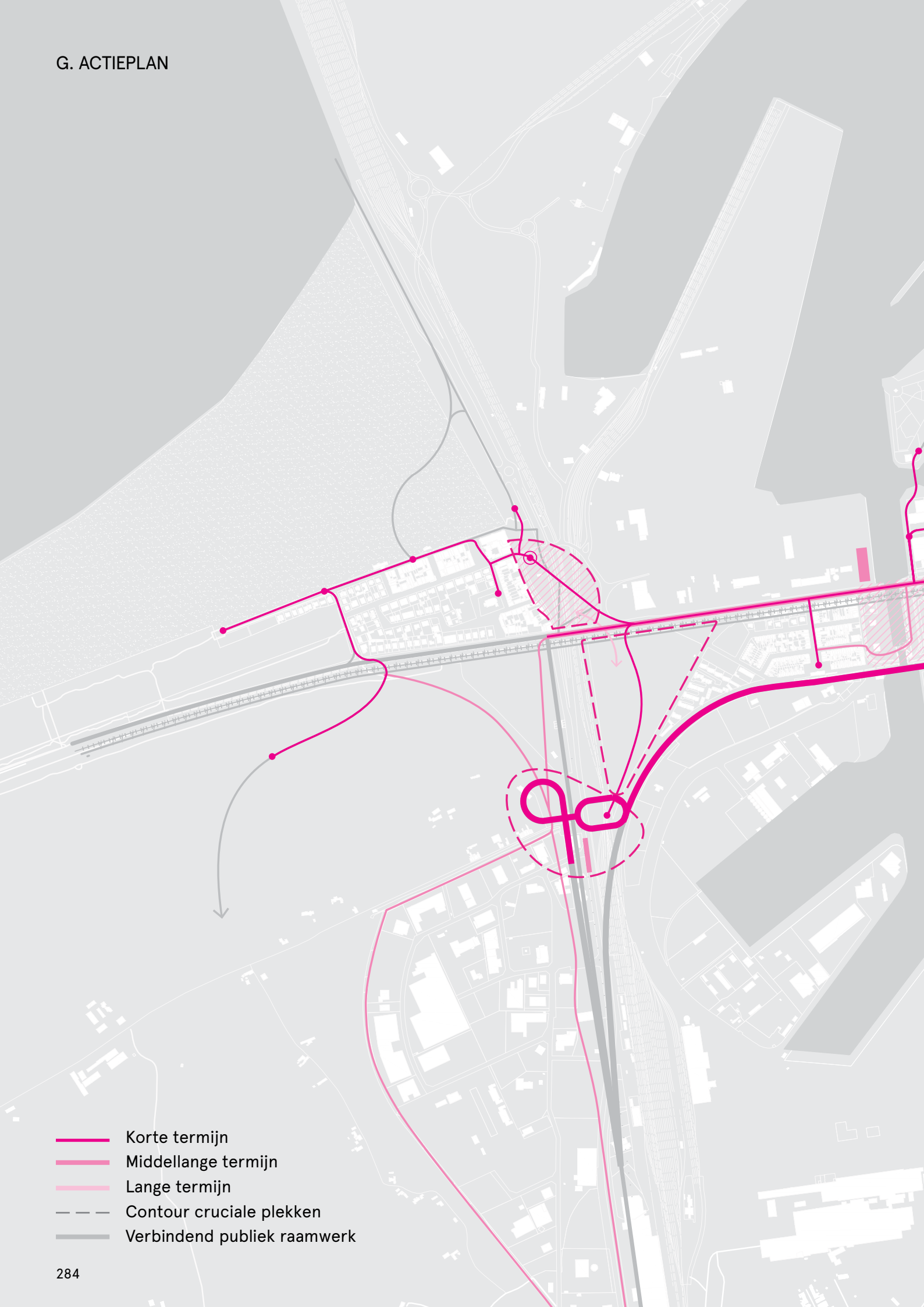
b. Middellange termijn

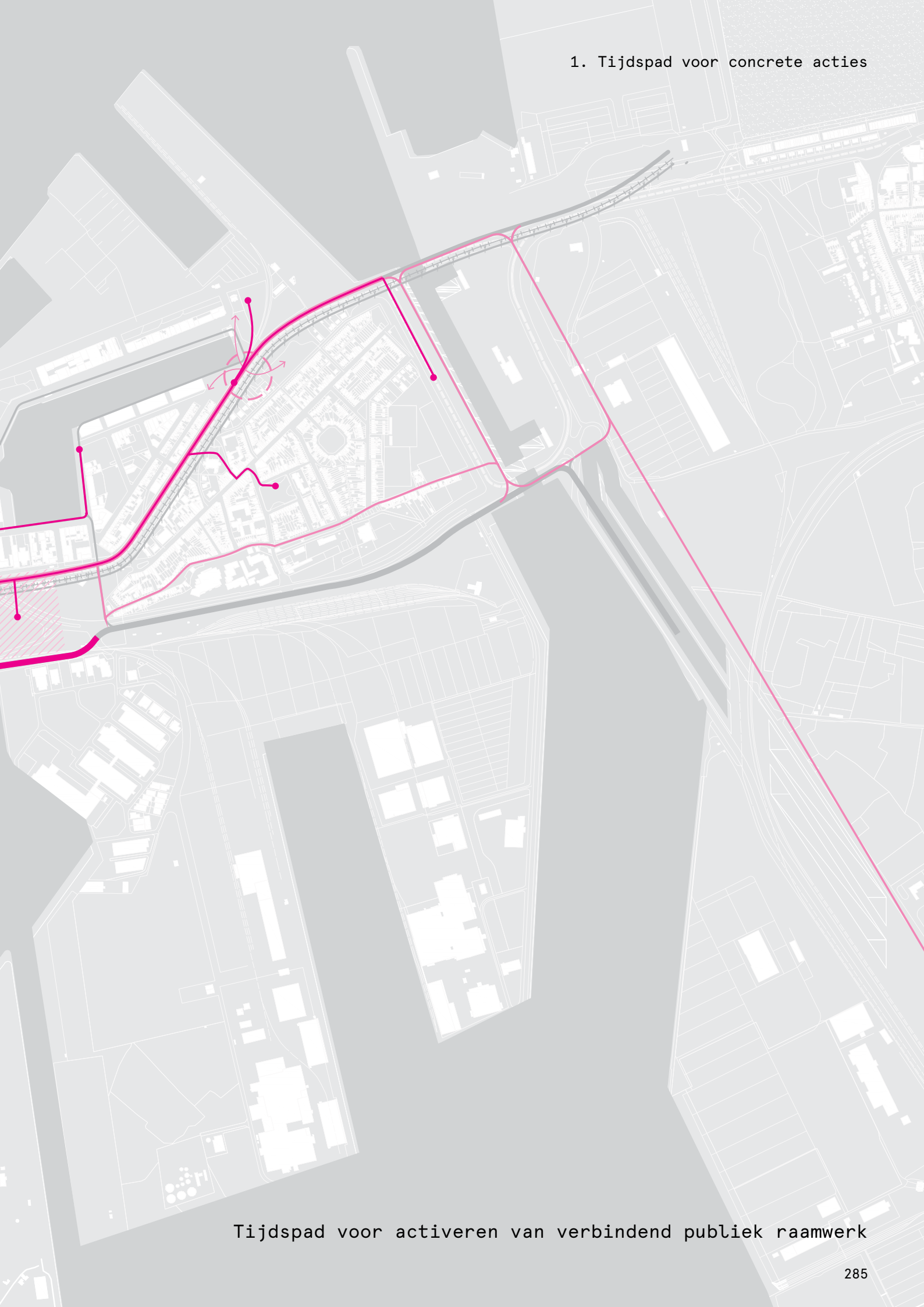
6. Onderzoek starten naar de herontwikkeling van het profiel van de Kustlaan.
7. Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving.
8. Uitwerken van het 'Masterplan Fiets Brugge' voor het gefaseerd realiseren van een fietsverbinding Brugge-Zeebrugge.
9. De oversteekbaarheid van de Kustlaan verbeteren tussen de oude vismijnsite, de cruiseterminal en het Sint-Donaaspark.
10. Herontwikkelen van het profiel van de Kustlaan.
11. Landschappelijk integreren van de parkeerplaatsen voor vrachtwagens
12. Parkeerplaatsen voorzien bij intermodale knooppunten.

c. Lange termijn

13. Realiseren van het verbindend publiek raamwerk.
14. Uitwerken van RUP voor de herontwikkeling van het gebied rond de Visartsluis.
15. De overkapping van de Baron de Maerelaan als hoogwaardige nieuwe publieke ruimte die de verbinding maakt tussen de Strandwijk en de ex-militaire zone met een uniek uitzicht op de haven.
16. Infrastructuurbermen inrichten als kwalitatieve publieke ruimte met zowel recreatieve als functionele doeleinden.
17. De overkapping van de Baron de Maerelaan ter bevordering van de oversteekbaarheid van de Kustlaan ter hoogte van de Strandwijk, maar ook als knooppunt van verbindingen op bovenlokale schaal (tram, trein, fiets, go-carts, ...).
18. Landschappelijk integreren van parkeerplaatsen.

1. Tijdspad voor concrete acties


Korte termijn
Middellange termijn
Lange termijn
Contour cruciale plekken
Verbindend publiek raamwerk



Tijdspad voor activeren van verbindend publiek raamwerk

2. Beleidsacties

De voorgestelde beleidsacties zijn van cruciaal belang. Het zijn helder geformuleerde beleidslijnen die duidelijk maken dat de Stad Brugge kiest voor een duurzame en kwalitatieve revitalisering van Zeebrugge.

Het is echter ook van belang om deze beleidsacties te koppelen aan cruciale plekken en het verbindend publiek raamwerk zelf of aan concrete acties die op een bepaalde termijn ondernomen moeten worden om die plekken of het raamwerk te kunnen realiseren.

Op die manier worden ze verbeeld, ’verruimtelijkt’ en opgehangen aan bevattelijke en realiseerbare projecten. Deze projecten kunnen zowel klein- als grootschalig van aard zijn, tijdelijk of permanent. Ook hebben ze elk hun eigen uitvoeringstermijn.

Maar de verdere uitwerking van deze projecten kan bij wijze van spreken morgen van start gaan. Op die manier zijn ze onafhankelijk van de beslissingen die nog gemaakt moeten worden in het kader van de nieuwe zeesluis en de Nx met of zonder havenringweg.

De ‘kapstok’ van al deze projecten is het actieplan.

De tien beleidsacties waaraan concrete acties gekoppeld worden:

1. Actieve en continue ondersteuning door de Stad
2. Planologische en stedenbouwkundige acties
3. Naar een andere investeringslogica
4. Heraanleg en goed onderhoud openbaar domein
5. Inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen
6. Naar een structurele oplossing voor de vrachtwagens
7. Communicatie en inspraak
8. Ondersteunen van de lokale handel
9. Een aantrekkelijk evenementenbeleid, het hele jaar door
10. Een parkeerbeleid op maat van Zeebrugge

2.1 Actieve en continue ondersteuning door de Stad

a. Synthese

De rol van het stadsbestuur zit in eerste instantie in het continu begeleiden en waar nodig bijsturen van de ontwikkelde langetermijnvisie, zodat woord en beleid worden omgezet in effectieve ruimtelijke transformaties. De uitgangspunten van deze revitaliseringsstudie moeten dus, dienstoverschrijdend, gekend zijn en ondersteund worden. Op die manier worden dossiers over Zeebrugge dus consequent behandeld volgens vanuit de principes van deze toekomstvisie.
Het moet de ambitie zijn om de vele voorstellen en aanbevelingen uit dit eindrapport, op korte, middenlange en lange termijn te realiseren. Het komt er dan ook op aan dat de Stad zich daar naartoe organiseert en intern afspraken maakt.
Een indicatief tijdspad voor de realisatie en activering van de 'cruciale plekken' en het 'verbindend raamwerk' wordt reeds toegevoegd. De eerste stap is dat een aantal van deze voorstellen nu op korte termijn verder op detailniveau uitgewerkt worden. Sommige acties kunnen ook in samenhang met andere projecten of opportuniteiten (deels) meegenomen worden.
Naast de vele voorstellen en aanbevelingen die specifiek uit deze studie komen moet de Stad zich ook openstellen voor nieuwe ontwikkelingen en kansen die zich de komende jaren zullen voordoen in Zeebrugge, zeker als er stapsgewijs een kentering in gang gezet kan worden.
Gelet op de vele uitdagingen waarvoor Zeebrugge staat, valt het te overwegen om, op termijn en gekaderd binnen de verdere realisatie van de organisatiestructuur van de Stad, na te denken over de operationalisering van het principe van 'wijkregisseurs', die in dit specifieke geval de vele dossiers van Zeebrugge opvolgen en de revitalisering coördineren en aansturen, bewees in andere steden en gemeenten al een meerwaarde.
Deze 'wijkregisseurs' zijn dan als het ware 'liaisons' tussen Zeebrugge en de andere stadsdiensten/het havenbestuur enerzijds en een aanspreekpunt voor de bewoners en de andere stakeholders.
Op termijn kan ook de inschakeling van een stadsontwikkelingsbedrijf zeker ook een meerwaarde betekenen voor Zeebrugge. Dit in functie van het aantrekken van nieuwe publieke en private investeringen, het aanvragen van nieuwe studies waar nodig, het begeleiden van private vastgoedontwikkelingen en de concrete realisatie van (stads)projecten.

b. Concrete acties

Wat is de verdere rol van de Stad Brugge in de revitalisering van Zeebrugge?
Hoe moet het zijn werking hier naar organiseren?

1. Ontwerpend onderzoek uitschrijven voor de verdere uitwerking van de cruciale plekken, hun uitvoerbaarheid en onderlinge samenhang.
2. Enkele cruciale plekken naar voor schuiven als pilootprojecten of stads-vernieuwingsprojecten. (1.1 Ontspanningsplein, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark, 1.7 Kadeambitie, 1.10 Stedelijk scharnier)
3. Permanente coördinatie van lopende projecten en ze toetsen aan het opgebouwde toekomstverhaal. Opzetten van nieuwe projecten binnen ditzelfde kader.







2.2 Planologische en stedenbouwkundige acties

a. Synthese

In voorliggende studie worden op niveau van Zeebrugge cruciale plekken bepaald en wordt een suggestie gedaan hoe zo'n plek kan aangepakt worden. Voor elke afzonderlijke plek is een verdere verfijning van dit conceptueel voorstel, in overleg met de Zeebruggenaar, nodig door bijvoorbeeld de opmaak van een masterplan, ontwerpwedstrijd,... De potentiële transformaties van de cruciale plekken vergen in een aantal gevallen ook een aanpassing van het huidig planologisch kader vooraleer tot actie op het terrein kan overgegaan worden. Een belangrijke taak van de stad bestaat erin de nodige ruimtelijke uitvoeringsplannen op te maken of in overleg te treden met hogere overheden gezien de stad voor verschillende zaken niet bevoegd is.

Tijdens de opmaak van deze plannen kunnen aan de hand van ontwerpend onderzoek de krijtlijnen, ruimtelijke randvoorwaarden bepaald worden die op hun beurt leiden tot een projectdefinitie om een bestek uit te schrijven in functie van het aanstellen van een externe ontwerper.
Concepttekeningen van projectvoorstellen per cruciale plek moeten in eerste instantie op korte termijn aangegrepen worden als 'tool' om het project bespreekbaar te maken en het idee te laten rijpen bij de diverse betrokken actoren: de Zeebruggenaar, Departement Omgeving, Provincie, Infrabel, AWV, de Lijn, MBZ... Aan de hand van de opgemaakte conceptschetsen en het ontwerpend onderzoek dat hierna moet volgen, zullen de krijtlijnen vastgelegd worden zodat een, interne of externe, ontwerper hiermee aan de slag kan gaan.

In het algemeen kan gesteld worden dat na het beslissen van het voorkeursalternatief voor het complex project Nieuwe Zeesluis door de Vlaamse Regering ook concreet werk gemaakt kan worden van de cruciale acties die afhankelijk zijn van deze keuze. Vanuit de stad gaat de voorkeur naar het Verbindingsdok. Mogelijke nieuwe groeiplekken die ontstaan door deze grootschalige infrastructuurwerken (n.a.v. gewijzigde eigendomssituaties), zouden via het stadsontwikkelingsbedrijf moeten ontwikkeld worden. Ook op vandaag kan het stadsontwikkelingsbedrijf een belangrijke rol spelen door het screenen van Zeebrugge om strategische locaties te verwerven. Op heden zien we al opportuniteit op de hoek van de Kustlaan en de Baron De Maerelaan die een kankerplek is en waar erfgoed kwalitatief zou kunnen samengaan met hedendaagse architectuur. Deze plek kan de katalysator zijn voor een verdere kwalitatieve ontwikkeling van deze omgeving. Op deze manier kunnen opnieuw private investeerders aangetrokken worden.

Het is duidelijk dat voor elke cruciale plek de opmaak van een stappenplan (juridisch, overleg met actoren, participatie,...) essentieel om de doelstellingen uit de revitaliseringsstudie effectief te halen.
Naast het creëren van de nodige planologische kaders is het ook de taak van de stad om te waken over de kwaliteit van individuele projecten. Elk project draagt bij/ voegt iets toe aan het straatbeeld. Revitalisering betekent dus ook dat, nog meer dan vandaag, moet gestreefd worden naar een hoge beeldkwaliteit van de omgeving. Elk individueel project moet daarom gekaderd worden in de ruimere omgeving en zal geen hypotheek mogen leggen op voorliggende visie.

b. Concrete acties

Welke planologische of stedenbouwkundige acties kan de Stad Brugge ondernemen om tot realiseerbare projecten te komen?

1. Uitwerken van projectfiches voor specifieke cruciale plekken, die als basis dienen voor ontwerpend onderzoek. (1.1 Ontspanningsplein, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark)
2. Voorwaarden opstellen voor clusteren of upgraden van activiteiten voor ouderen en het organiseren van intergenerationele activiteiten. (1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.4 Activiteitenberm)
3. Gesprekken opstarten met Provincie rond wijzigen van juridisch kader voor de strandomgeving met programma voor zowel bewoners, als dag- en verblijfstoeristen. Herziening van PRUP Strand en Dijk en het PRUP Strand en Dijk Brugge west. (1.2 Strandomgeving 2.0)
4. Verder onderzoek naar de ontwikkelbaarheid langs de westelijke strekdam. (1.2 Strandomgeving 2.0)
5. Uitwerken RUP Strandwijk met de mogelijkheid tot het voorzien van betaalbaar wonen voor jongere gezinnen ter vervanging van het BPA Strandwijk en als aanzet voor het juridisch kader voor het kusttransferium.
(1.1 Ontspanningsplein, 1.3 Kusttransferium)
6. Onderzoek starten naar het ontwikkelen van het knooppunt tussen Baron de Maerelaan, de Kustlaan, de New Yorklaan en de sporenbundel als toegangspoort tot Zeebrugge en specifiek de Strandwijk, waar wonen, werken en recreatie samenkomen. (1.3 Kustransferium)
7. Voorwaarden opstellen voor een globaal masterplan knooppunt Kustlaan en ex-militaire site Knaepen, met aandacht voor fiets- en voetgangersverbindingen. (1.3 Kusttransferium, 1.5 Kustpark)
8. Uitwerken van deelproject site Knaepen, na sanering door Defensie en verwerving van de gronden door de Stad, binnen het juridisch kader als bufferend park binnen gewestelijk RUP voor optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk in Vlaanderen. (1.5 Kustpark)
9. Voorwaarden opstellen voor de inrichting van de Nx en de bijhorende knooppunten. (1.6 Infrastructuurpark)
10. Overleggen met het havenbestuur, Afdeling Kust en AWV over de inrichting van publiek domein, als buffer tot het havengebied, die overstromingswerende maatregelen omvat.
(1.4 Activiteitenberm, 1.7 Kadeambitie, 1.8 Maakbare kade, 1.11 Dorpsgrens)
11. Uitwerken RUP Vissershaven, met reconversie van de Oude Vismijn
(1.7 Kadeambitie)
12. Uitwerken van RUP voor de herontwikkeling van het gebied rond de Visart-sluis. (1.8 Maakbare kade)
13. Onderzoek starten naar de herontwikkeling van het profiel van de Kustlaan. (1.9 Stadboulevard, 1.10 Stedelijk scharnier)
14. Voorwaarden opstellen voor inrichting en gebruik van de bestaande en nieuwe kades. (1.7 Kadeambitie, 1.8 Maakbare kade, 1.10 Stedelijk scharnier)
15. Verder onderzoek naar ontwikkeling van de zone langs de Vandammesluis i.f.v. de sportvelden langs de Zeesluisstraat en de Evendijk-oost. (1.11 Dorpsgrens)




Station ZEEBRUGGE-STRAND

2.3 Naar een andere investeringslogica

a. Synthese

De aangepaste werking van de Stad vereist dat er ook budgetten vrijgemaakt worden voor een gedegen coördinatie zodat de verschillende lopende en toekomstige projecten aan elkaar gekoppeld kunnen worden en de investeringen gebeuren daar waar ze nodig zijn. En dit zowel op lange, middellange als korte termijn.

In functie hiervan wordt er gepleit voor de introductie van een andere investeringslogica:

1. Gericht inzetten van de reguliere budgetten (in functie van onderhoud openbaar domein, openbare werken (heraanleg gemeentewegen en -pleinen), realisatie van speelpleinen, gerichte communicatie en promotie,...).

2. Gebruik maken van grote (Vlaamse) infrastructuurprojecten zoals Nx, nieuwe zeesluis,... om ruimere doelstellingen te realiseren. Een financiële participatie wordt dan ook gekoppeld aan de realisatie van een duidelijke meerwaarde voor Zeebrugge en omgeving.

3. Inzetten op de realisatie van kwalitatieve stadsvernieuwingsprojecten (cfr. o.a. de `cruciale plekken') die passen binnen het kader van de revitaliseringsstudie en het (pro)actief begeleiden van projecten van private partijen binnen de gewenste visie en filosofie.

4. Door het streven naar maximale "return on investment" private (investerings) projecten actief faciliteren, voor zover ze passen binnen de filosofie van de revitalisering, maar in return ook een participatie vragen aan de private partij (bijvoorbeeld in de opwaardering van het openbaar domein). Uiteraard is dit geval per geval te bekijken naar haalbaarheid, maar het moet wel de doelstelling zijn. Aan de andere kant is het aangewezen dat opbrengsten die gegenereerd worden uit projecten in Zeebrugge (bijvoorbeeld nieuwe ontwikkeling op de Oude Vismijnsite) door de Stad gebruikt worden om te (her)investeren in Zeebrugge.

b. Concrete acties

Welke cruciale plekken of welke delen van het verbindend publiek raamwerk kunnen meteen ontwikkeld worden en welke op lange termijn?
Voor welke investering is er een terugverdieneffect en voor welke zijn er vooral maatschappelijke baten?

1. Investeren in het publiek domein in functie van een betere woonomgeving. (1.1 Ontspanningsplein, 1.4 Activiteitenberm, 1.9 Stadsboulevard, 1.10 Stedelijk scharnier)
2. Met de projectontwikkelaar een publieke meerwaarde creëren in het kader van de ontwikkeling van de oude vismijnsite. (1.7 Kadeambitie, 1.10 Stedelijk scharnier)

3. Met geïnteresseerde partijen die de zone recreatief kunnen uitbaten, een publieke meerwaarde realiseren op de gronden van de ex-militaire zone Knaepen. (1.5 Kustpark)
4. Haalbaarheidsstudie naar de ontwikkelbaarheid en vastgoedwaarde van het gebied rond de Visart-sluis. (1.8 Maakbare kade)
5. Haalbaarheidsstudie naar de ontwikkelbaarheid en vastgoedwaarde van de gronden langs de westelijke strekdam. (1.2 Strandomgeving 2.0)




TIJDOKSTRAAT
VISMIJNSTRAAT
SEAFRONT
Themapark over zee en zeevaart
over vis en visserij
OUDE VISSERIJ
ZEEBRUGGE

2.4 Heraanleg en goed onderhoud openbaar domein

a. Synthese

Een belangrijk taak voor de Stad is het onderhoud van het openbaar domein. Door de grote hoeveelheid infrastructuur, is het nu al te vaak onduidelijk welke infrastructuur door welke overheid dient onderhouden te worden. Een eerste actiepunt ligt dus in het duidelijk en transparant maken van de bevoegdheden omtrent het onderhoud door duidelijk de verschillende types onderhoud te definiëren. Want in Zeebrugge is het onderhoud en het beheer van veel infrastructuur in handen van andere overheden. Vanuit de vaststelling dat de financiële middelen en de mankracht voor dit onderhoud op alle niveaus afneemt en er in de praktijk enkel naar `de Stad' gekeken wordt, knoopte de Stad al diverse keren besprekingen aan met bijvoorbeeld AWV (gewestwegen) of De Lijn (trambedding). Als finale uitweg stelde het stadsbestuur al voor om zelf het onderhoud van sommige zaken over te nemen, om zodoende een aanvaardbaar kwaliteitsniveau te bekomen. De financiële tegemoetkoming die door Vlaanderen kan gegeven worden om haar werk over te nemen is echter heel laag en dekt maar een fractie van de kosten.

De opwaardering van het dagelijkse onderhoud van het Zeebrugs openbaar domein is op korte termijn realiseerbaar zonder veel planlast en procedures. Ze vereist wel een aantal engagementen vanuit het stadsbestuur en de overige beheerders van het Zeebrugs openbaar domein.
In het Algemeen Beleidsprogramma 2013-2018 worden 47 punten aangehaald die rechtstreeks of onrechtstreeks verwijzen naar het openbaar domein. De kwaliteit van het openbaar domein is bijgevolg een belangrijk aandachtspunt voor het bestuur. Door proactief periodiek onderzoek kunnen problemen tijdig gedetecteerd en opgelost worden vóór deze aanleiding geven tot meldingen.

Naast het louter voldoen voor de functie dient het openbaar domein eveneens te voldoen aan het kwaliteitsbeeld van aantrekkelijke verblijfplaats. Hierbij zal op de cruciale plekken gestreefd worden naar een `beeldkwaliteit binnenstad'. Concreet gaat het om de Markt in de dorpskom, de Zeedijk, omgeving Stella Mariskerk, Oude Vismijnsite en het station in de Stationswijk. Bijkomend aangepast straatmeubilair en waar mogelijk spelprikkels kunnen deze belangrijke plekken in de wijk nog verder opwaarderen en laten uitgroeien tot een belangrijke ontmoetingsplek. Voor de overige delen wordt de beeldkwaliteit deelgemeenten nagestreefd.

De uitwerking van bovenstaande ambitie geeft aanleiding tot extra onderzoek van verhardingen en groenaanleg met aandacht voor onkruidbestrijding, proper houden van straatmeubilair en signalisatie, onderhouden van grasperken en plantsoenen, uitnodigende speelparken, vrij van zwerfvuil, dagelijkse aanwezigheid op het strand in het hoogseizoen.

Dit bijkomend proactief ingrijpen kan evenwel alleen met voldoende middelen en voldoende capaciteit. In een verdere uitwerking van het Zeebrugge actieplan openbaar domein zal de noodzakelijke capaciteit van de ploeg en de nodige bijstand van externe ondernemingen worden becijferd met inachtneming van het efficiënt inzetten van het personeel. Ook zullen er vanuit de ploeg werkwijzen en onderhoudsschema's bekeken worden en aangepast indien nodig zodoende te beantwoorden aan het beeld en

functie van het openbaar domein vooropgesteld door bestuur en actieplan.
Een groot gedeelte van het openbaar domein is op vandaag niet in beheer van de stad. Dit zijn de gewestwegen van AWV en W&Z-afdeling Kust, het lint van de kusttram dat beheerd wordt door De Lijn en de grote duinen, beschermd natuurgebied 'de fonteintjes', dat wordt beheerd door Natuurpunt.

Vanuit de cluster Openbaar Domein worden de overige beheerders van het Zeebrugs openbaar domein aangespoord om in hun beheer een voldoende hoog kwaliteitsniveau te behalen. Eventuele overname van bovenstaand gedeelte naar het beheer door de Stad kan enkel indien het gepaard gaat met bijkomende capaciteit, zo niet gaat dit ten koste van de kwaliteit van het onderhoud van het stedelijk openbaar domein. De overname van het onderhoud en de eventuele modaliteiten waaronder dit op een aanvaardbare manier kan gebeuren is een belangrijk onderzoekspunt naar de toekomst toe.

b. Concrete acties

Op welke bestaande of nieuwe plekken kan de Stad Brugge (al dan niet in samenwerking of overleg met andere overheden) een voortrekkersrol hebben voor een kwalitatieve heraanleg en goed onderhoud van het openbaar domein?

1. Uitwerken coördinatie voor het onderhoud van het publiek domein vanuit Stad Brugge t.o.v. andere partners (AWV, Afdeling Kust, De Lijn, ...)
2. Heraanleg van het plein rond de Stella Mariskerk. (1.1 Ontspanningsplein)
3. Herontwikkelen van de gronden van de ex-militaire zone Knaepen. (1.5 Kustpark)
4. Strand langs de dijk voorzien van intergenerationeel programma en te midden van het strand een kwalitatief multifunctioneel platform aanbrengen. (1.2 Strandomgeving 2.0)
5. Infrastructuurbermen inrichten als kwalitatieve publieke ruimte met zowel recreatieve als functionele doeleinden. (1.4 Activiteitenberm, 1.6 Infrastructuurpark)
6. De overkapping van de Baron de Maerelaan als hoogwaardige nieuwe publieke ruimte die de verbinding maakt tussen de Strandwijk en de ex-militaire zone met een uniek uitzicht op de haven. (1.3 Kusttransferium)
7. Uitwerken van een plan voor de (her)aanleg van openbare recreatieruimte zoals speeltuinen, moestuinen, ... (1.5 Kustpark, 1.7 Kadeambitie, 1.10 Stedelijk scharnier, 1.11 Dorpsgrens)
8. Aanleggen van waterbuffers op de grenzen met het polderlandschap, met eventueel recreatieve doeleinden zoals een zwemvijver. (1.5





2.5 Inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen

a. Synthese

Zoals op het volledige grondgebied is ook in Zeebrugge verkeersveiligheid een prioriteit. Bij vernieuwingen, zij het nu op kleine of op grote schaal, moet dit steeds een aandachtspunt zijn. Zoals eerder in dit eindrapport aangegeven is de scheiding van het zwaar verkeer en het doorgaand verkeer (toeristisch en bestemmingsverkeer) heel belangrijk. Zowel de realisatie van de Nx (en havenringweg) als de herinrichting van de Kustlaan (stadsboulevard) zijn in die context cruciaal.

Even belangrijk is het inzetten op veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Zeebrugge en omgeving kampen op vandaag met een onveilige en gebrekkige infrastructuur voor functioneel en recreatief-toeristisch fietsverkeer. Hierdoor is de haven zelf moeilijk bereikbaar voor werknemers die met de fiets naar hun werk willen komen en vormt de haven een echte barrière voor toeristisch-recreatief verkeer. 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, voornamelijk bestemd voor inwoners en werknemers van de haven. Een verbeterde fietsinfrastructuur zorgt enerzijds 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.

Deze bezorgdheid resulteerde in 2010 in het "Masterplan fiets voor de haven van Zeebrugge en omgeving". Daarin stond een oplijsting van acties en maatregelen, ter realisatie van een samenhangend, veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk. Sindsdien zijn verschillende maatregelen effectief gerealiseerd, maar het werk is niet af. Om Zeebrugge op een aantrekkelijke manier bereikbaar te maken moet dus prioritair ingezet worden op een veilige en comfortabele fietsverbinding tussen Brugge en Zeebrugge. Daartoe moet, in eerste instantie, een update gemaakt worden van de overzichtskaart die deel uitmaakte van het masterplan. Daarna moeten de infrastructurele 'missing links' weggewerkt worden. Naast de verbinding Brugge-Zeebrugge moet ook, binnen Zeebrugge, werk gemaakt worden van nieuwe veilige en comfortabele fietsverbindingen. De bestaande fietsinfrastructuur moet, waar nodig, opgewaardeerd worden. In het havengebied wordt -in functie van het stimuleren van veilig woon-werkverkeer- maximaal gestreefd naar vrijliggende fietspaden. En, zoals eerder aanbevolen, moeten veilige en comfortabele nieuwe fietsvoorzieningen gekoppeld worden aan grote infrastructuurprojecten (cfr. verbindend raamwerk).

b. Concrete acties

Op welke manier kan de Stad de verkeersveiligheid verbeteren en comfortabele fietsverbindingen realiseren?

1. Realiseren van het verbindend publiek raamwerk.

2. De oversteekbaarheid van de Kustlaan verbeteren tussen de oude vismijnsite, de cruiseterminal en het Sint-Donaaspark. (1.10 Stedelijk scharnier)
3. Herontwikkelen van het profiel van de Kustlaan. (1.9 Stadsboulevard)
4. Infrastructuurbermen inrichten als kwalitatieve publieke ruimte met zowel recreatieve als functionele doeleinden. (1.4, Activiteitenberm,
1.6 Infrastructuurpark)
5. De overkapping van de Baron de Maerelaan ter bevordering van de oversteekbaarheid van de Kustlaan ter hoogte van de Strandwijk, maar ook als knooppunt van verbindingen op bovenlokale schaal (tram, trein, fiets, go-carts, ...). (1.3 Kusttransferium)
6. Uitwerken van het 'Masterplan Fiets Brugge' voor het gefaseerd realiseren van een fietsverbinding Brugge-Zeebrugge. (1.6 Infrastructuurpark)



2.6 Naar een structurele oplossing voor de vrachtwagens

a. Synthese

In de marge van het gevoerde onderzoek kwam ook de problematiek van de overlast van vrachtwagens. In het kader van de revitaliseringsstudie is het dan ook belangrijk om erop te wijzen dat er in Zeebrugge nood is aan een ruimte waar vrachtwagenchauffeurs met hun trailer kunnen parkeren. Vooral tijdens het weekend zorgt een gebrek aan een volwaardige parking voor overlast voor de lokale bevolking en toeristen. Ook op de Transportzone is er een tekort aan parkeerplaatsen en -faciliteiten voor de vele vrachtwagenchauffeurs. Om het probleem van de langs wegen kamperende vrachtwagenchauffeurs te voorkomen werd door MBZ, in samenwerking met Stad Brugge, reeds een sanitaire voorziening gerealiseerd op de parking van de Transportzone. Eerder dit jaar werd door MBZ ook een tijdelijke omheinde vrachtwagenparking met toiletten, afvalcontainers en watervoorzieningen gerealiseerd aan de Loodswezenstraat in de voorhaven van Zeebrugge (plan nieuw voorstel definitieve vrachtwagenparking toegevoegd als Bijlage VI).

Maar voor Zeebrugge is het van belang dat er een kwalitatieve definitieve oplossing gerealiseerd wordt. Over het voorstel om een definitieve vrachtwagenparking te voorzien aan de zuidzijde van de achterhaven (een deel van het terrein tussen de spoorlijn 51B, de A11 en het Schipdonkkanaal) zijn momenteel besprekingen lopende tussen MBZ en AWV. Het voorstel is om een zone in te richten als vrije parking met bijhorende sanitaire en andere voorzieningen zoals een shop, bewaakte parking en een tankstation voor diesel, benzines, CNG en LNG.

b. Concrete acties

Welke cruciale plekken kunnen hier een rol inspelen?

1. Voorzieningen tussen toeristen en truckers organiseren in functie van een betere verstandhouding. (1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark)
2. Landschappelijk integreren van de parkeerplaatsen voor vrachtwagens. (1.4 Activiteitenberm, 1.6 Infrastructuurpark)




GUY JOLIE
HAVENVER


#FEELHOTSTAYC

2.7 Communicatie en inspraak

a. Synthese

Open communicatie met de lokale gemeenschap is essentieel in dit plan. Stad Brugge moet, naast het duidelijk communiceren over de plannen en ontwikkelingen, ook de vinger aan de pols houden om het draagvlak voor de vernieuwingen te bewaken en te stimuleren. Daarnaast geven we extra aandacht om de lokale gemeenschap bottom-up te betrekken en waardevolle ideeën en projecten te detecteren en ondersteunen. Vandaar de noodzaak om zowel in communicatie als participatie te investeren waartussen de grens vaak erg dun is. Volgende doelstellingen worden nagestreefd:

- Het coördineren van de communicatiestromen naar de burger in nauwe samenspraak met de belangrijkste partners in het project;
- Het bewaken van voldoende openheid over de plannen, ook bij andere partijen dan de Stad (bijv. AWV, MBZ,...) en het tijdig communiceren over ingrepen;
- Het betrekken van het lokaal kapitaal (burgers, ondernemers,...) en zorgen voor voldoende inspraak bij het uitwerken van de diverse programma's;
- Het bekend maken van groot- en kleinschalige acties, lichtpuntjes, evenementen, activiteiten in de buurt.

Een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de cruciale plekken en acties is om steeds een communicatie- en inspraakparagraaf op te nemen waarbij, op meer concrete manier, de aanpak wordt bepaald, gaande van informeren tot effectief co-creëren. Hierdoor wordt informeren en betrekken van de buurt een automatische reflex bij elke partner in het project en bij elke processtap. Een overkoepelende drager voor de communicatie over de toekomstplannen van Zeebrugge is essentieel. Hiervoor kan het bestaande merk "Zeebrugge Open" extra versterkt worden als communicatieplatform voor alle acties uit de revitaliseringsstudie en hieraan gekoppelde projecten (Zeesluis, Nx,...). Daarnaast is het belangrijk dat "Zeebrugge Open" als centraal contactpunt voor vragen en opmerkingen kan optreden. In de revitaliseringsstudie speelt het openbaar domein en het lokaal kapitaal een cruciale rol. Naast de traditionele communicatiekanalen (buurtkrant, BIS, websites, social media...) kan extra ingezet worden op deze extra dragers in het openbaar domein:

- **Focus op verbindende elementen uit de studie:** tijdelijke Haven-/ strandpromenade met tijdelijke modules op cruciale plekken. Op deze manier worden de plannen gedurende de stapsgewijze realisatie reeds tastbaar op het terrein.
- **Focus op cruciale plekken:** Dynamische borden/invullingen op ankerplaatsen in de wijken (bijv. Stella Marisplein in strandwijk, marktplein, tijdelijke invulling van leegstaande panden,...) en met mogelijkheden tot inspraak.
- **Het menselijk kapitaal:** Bekende en onbekende figuren uit Zeebrugge (ambassadeurs) met diverse invalshoeken via storytelling betrekken en verweven in de traditionele communicatiekanalen.
- **Combinatie met publiektrekkende activiteiten** (Uitwijken,...)

Nu de contouren van het toekomstplan voor Zeebrugge vorm krijgen, is het van belang om deze concepten samen met de nauwst betrokkenen (bewoners, werknemers, ondernemers, verenigingen,...) te vertalen naar de dagdagelijkse realiteit in Zeebrugge (reality check) en mentale ruimte te creëren voor de plannen (top-down) en de ideeën

(bottom-up). Het platform "De Toekomst van Brugge" heeft hierin een belangrijke rol te spelen samen met de diverse betrokken stadsdiensten. Dit traject volgt een stapsgewijze aanpak. In een eerste fase wordt ingezoomd op het globale plan en wordt het kader en de context van de toekomstige ontwikkelingen voorgesteld als (flexibel) referentiekader voor alle lokale belanghebbenden. In deze fase creëren we ruimte voor ventilatie en opmerkingen maar trachten we vrij snel te gaan naar concrete en positieve ideeën, voorstellen en acties. Bij de concrete verdere uitwerking van de voorstellen is inspraak, participatie en co-creatie een evidentie.

Hierbij is het belangrijk om de cruciale plekken stap voor stap te activeren met een tempo dat voldoende dynamisch is maar ook tijd geeft voor experiment en het ontwikkelen van zowel tijdelijke als duurzame initiatieven en ruimtegebruik. Vanuit de Toekomst van Brugge wordt er prioritair rondom een aantal plekken gewerkt. Hierbij is het van belang om snel concrete realisaties te kunnen laten zien om het draagvlak rondom de ontwikkelingen te kunnen vergroten. Per plek wordt een programmatieteam samengesteld met voldoende lokale verankering zodat de activiteiten verder vorm kunnen krijgen. Hierbij is zowel plaats voor kleinschalige activiteiten, feestelijkheden, tijdelijke invullingen en ruimtegebruik maar ook voor permanente en/of tijdelijke invulling.

b. Concrete acties

Naast de communicatie rond de grote infrastruurwerken is het belangrijk dat er gecommuniceerd wordt rond een aantal concrete projecten waar de Zeebruggenaar ook op korte termijn baat bij heeft.

1. Bestaande ondernemers rond de dokken en de carnavalsverenging betrekken in een participatietraject rond de integratie van wonen en werken aan de kades. (1.7 Kadeambitie)
2. Deel go-carts als signaalfunctie dat er aan het verbindend raamwerk gewerkt wordt.
3. Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting van het strand voor zowel jong als oud én bewoner als toerist. (1.2 Strandomgeving 2.0)
4. Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting aan de Stella Mariskerk. (1.1 Ontspanningsplein)
5. Bevraging en inspraakmoment organiseren rond de inrichting en mogelijke activiteiten van de ex-militaire zone Knaepen. (1.5 Kustpark)


infopu
haven
BRU
GGE


ontsluiting Zeebrugge
ZEEBRUGGE
OPEN
www.zebugeopn.ie
INFRABEL
VLM
EFRO
ZONE
P
ZONE
30

2.8 Ondersteunen van de lokale handel

a. Synthese

Zowel voor bewoners, dag- of verblijftoeristen is een aantrekkelijk horeca- en winkelapparaat belangrijk. Het draagt bij tot de beleving en attractiviteit van een kuststad. Zeebrugge kent momenteel enkele bloeiende zaken, maar er is nood aan meer buurtwinkels en horecazaken, bijvoorbeeld op de dijk. In de praktijk blijkt immers dat de normale werkwijze van `vraag en aanbod' onvoldoende werkt; veel functies en zaken vertrokken uit Zeebrugge. Om dit tegen te gaan lijkt het aangewezen dat er, al-dan-niet tijdelijke, initiatieven genomen worden om horecazaken en specifieke handelszaken in deze zone aan te trekken en te ondersteunen.

Het geven van meer zuurstof aan de lokale handel in Zeebrugge zit hem niet enkel in een direct ondersteuningsbeleid, maar vloeit op zich voort uit de realisatie van vele andere acties. Enkele voorbeelden ter illustratie:

- Door het wonen en het openbaar domein in Zeebrugge aantrekkelijker te maken zal er stelselmatig ook een groter klantenpotentieel aangetrokken worden.
- Door de vier wijken in een natuurlijke flow met elkaar te verbinden worden ook handelszaken beter bereikbaar voor een groter doelpubliek.
- Door het strand verder te ontwikkelen zullen er zich ook commercieel nieuwe opportuniteiten voordoen;
- Door het gericht aantrekken van bedrijven in bijvoorbeeld de `creatieve economie' naar Zeebrugge kunnen hooggeschoolde `potentials' uit het Brugse hogere en universitaire onderwijs kiezen voor jobs in Brugge en Zeebrugge.

Maar los van die bredere acties is er puur naar de lokale economie nood aan een gericht impulsbeleid.

b. Concrete acties

Welk beleid kan de stad voeren, zodat lokale handelaars voldoende ondersteund worden in hun werking?

1. Uitwerken van een activeringsbeleid voor de horeca in de Strandwijk.
(1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0)
2. Overleg met de Provincie over het uitbreiden van de commerciële mogelijkheden op en rond het strand. (1.2 Strandomgeving 2.0)
3. Onderzoek naar de mogelijkheden tot het ontwikkelen van een actieve plint met stedelijke functies langsheen de kades. (1.7 Kadeambitie)


De 4torre


VERHURING - LOCATION
GO-KARS
6
KREFEL



2.9 Een aantrekkelijk evenementenbeleid, het hele jaar door

a. Synthese

Naast de vele inspanningen die vandaag al gebeuren om evenementen naar Zeebrugge te halen/ te organiseren (We Can Dance, film op het strand), zijn er nog heel wat andere opportuniteiten die zich aandienen. Er wordt vooropgesteld om in 2018 zowel met Beaufort als de Triënnale in te zetten op Zeebrugge. Het gros van de Zeebrugse evenementen is op vandaag gelokaliseerd in de Strandwijk. Bij het projectmatig uitwerken van cruciale plek `Strandomgeving' 2.0. zal dan ook ingezet worden op (ver)nieuwe(nde) ruimtes op het strand om evenementen te organiseren, dit kan bijvoorbeeld onder vorm van een evenementenplateau 2.0. Streefdoel is echter om niet enkel in de Strandwijk evenementen te laten plaatsvinden maar ook in de rest van Zeebrugge bijvoorbeeld in de Vissershaven. Op vandaag vinden daar al evenementen plaats zoals... maar in de toekomst en zeker bij het uitwerken van cruciale plek `scharnierpunt' kan dit potentieel nog uitgebouwd worden.
Initiatieven die in de toekomst kunnen genomen worden zijn:

- In het leven roepen van een `projectsubsidie Zeebrugge';
- Het gratis of voordeliger ter beschikking stellen van stadsmateriaal voor evenementen te Zeebrugge;
- Nog actiever op zoek gaan naar professionele organisatoren die evenementen in Zeebrugge willen organiseren:

1. Eén of meerdere `grote festival(s)' of concerten van publiekstrekkers (referentieprojecten: Nostalgie Beach Festival Middelkerke, optreden Bon Jovi in Zeebrugge in 2011,...);
2. Een langer blijvend evenement (referentieprojecten: Cartoonfestival Knokke-Heist, Stripfestival Middelkerke,...);
3. Een terugkerend strandvoetbal- of strandvolleybaltornooi (voor lokale ploegen of voor internationale teams),...
4. Een zone waar extreme (strand)sporten kunnen beoefend worden, kan extra volk trekken;

b. Concrete acties

Extra inzetten op evenementen kan dienen als duidelijk signaal voor positief beleid ten voordele van de ontwikkeling van Zeebrugge.

1. Uitwerken evenementen gedeeld met de binnenstad, met pop-ups in Zeebrugge (EGG-Café Triënnale Brugge 2018 & Beaufort). (1.2 Strandomgeving 2.0, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark)
2. Voorwaarden opstellen voor ontwikkeling van een multifunctioneel evenementenplatform 2.0. (1.2 Strandomgeving 2.0)
3. Overleg met het havenbestuur over de link haven-stad, door haven open te stellen (cfr. haventriatlon, meer soortgelijke evenementen.) (1.4 Activiteitenberm)


TOKENS
TOKENS





2.10 Een parkeerbeleid op maat van Zeebrugge

a. Synthese

Zeebrugge is de enige badplaats waar je overal gratis kan parkeren. Op zich een troef, voorzover die parkeerplaatsen ook effectief ter beschikking zijn van de bewoners en/of bezoekers van Zeebrugge. In de praktijk worden deze parkeerplaatsen ook ingenomen door toeristen die Zeebrugge als uitvalsbasis gebruiken om, gekoppeld aan 'hun gratis parkeerplaats', andere kustgemeenten te verkennen met de kusttram. Hoe moet omgegaan worden met de parkeerplaatsen moet dus voorwerp uitmaken van een parkeeronderzoek waaruit concrete aanbevelingen naar voor moeten komen (bijvoorbeeld het in kaart brengen van de actuele parkeerbezetting, het benodigd aantal parkeerplaatsen en de meest geschikte locatie ervan; ook aanbeveling naar een parkeerbeleid dat comfortabel is voor de bewoners is aangewezen).

Een parkeeronderzoek is belangrijk, want hoe men het ook draait of keert: het parkeerbeleid is een belangrijk ondersteunend element dat bijdraagt tot de slaagkansen van andere initiatieven of eerder vermelde acties. En zeker als belangrijke stappen gezet worden naar de opwaardering van Zeebrugge zal naar de toekomst toe een duidelijk en ondersteunend parkeerbeleid ook cruciaal zijn. Het zal dan ook belangrijk zijn om bijvoorbeeld in nieuwe ontwikkelingen voldoende aandacht te hebben voor voldoende parkeervoorzieningen. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt nu steeds gevraagd te voldoen aan de minimumnorm die bepaald is in de gemeentelijke verordening op het bouwen, verkavelen en de beplantingen. Dit is echter onvoldoende om ook de parkeerdruk van bezoekers e.a. op te vangen. Idealiter wordt op termijn, gekoppeld aan een project of op een cruciale plek (bv. Kusttransferium) een kwalitatieve ondergrondse publieksparking voorzien. Dat brengt extra publieke ruimte met zich mee (minder wagens in het straatbeeld).

b. Concrete acties

Welke cruciale plekken kunnen hier een rol inspelen?

1. Parkeerplaatsen voorzien bij intermodale knooppunten (1.3 Kusttransferium, 1.10 Stedelijk scharnier)
2. Landschappelijk integreren van parkeerplaatsen. (1.4 Activiteitenberm, 1.9 Stadsboulevard)







H. CONCLUSIE

1.1 Algemene conclusie

Zeebrugge is de havensatelliet van Brugge, 15 kilometer verwijderd van het stadscentrum, ontstaan rondom de vissershaven en industriële haven. De grootschaligheid en dynamiek van de internationale haven en poort tot Vlaanderen, contrasteert met de gefragmenteerde deelgemeente welke zijn historische roeping als maritieme/toeristische bestemming deels kwijtraakte. Maar Zeebrugge heeft zeer veel troeven die op vandaag onvoldoende bekend zijn en er zijn veel kansen om Zeebrugge, mits een consequente aanpak en visie, op te waarderen naar de toekomst toe. De situering en de context en de omschrijving van de problematieken en uitdagingen voor Zeebrugge worden onder hoofdstuk A van dit rapport besproken.

Het is van belang is om de oorzaken en de uitdagingen goed te kennen om vervolgens tot goede oplossingen te kunnen komen. Vandaar dat de analyse van de bestaande situatie een belangrijk onderdeel was van de studie. De methodiek van de analyse wordt toegelicht onder hoofdstuk B. De analyse op basis van systemen (het bekijken van Zeebrugge vanuit 4 perspectieven, namelijk "Zeebrugge als Stad", "Zeebrugge als Haven/Werkplaats", "Zeebrugge als Kustplaats" en "Zeebrugge als Polder" – zie hoofdstuk C) heeft geleid tot de bepaling van een aantal hefbomen: zo worden op wijkniveau vier 'kwalitatieve wijken' voorgesteld. Belangrijk daarbij is het uitgangspunt dat de toekomst van de wijk niet staat of valt met de koppeling aan de andere wijken, maar wel met de opwaardering binnen de wijk op zich en met het verder kwalitatief uitbouwen van de eigen identiteit ervan. Een andere hefboom is een verbindend 'publiek raamwerk' over de wijken heen. Beide hefbomen worden onder hoofdstuk D in extenso besproken.
Vernieuwend was dat, als onderdeel van deze opdracht, een antropologisch onderzoek toegevoegd werd aan het ontwerpend onderzoek (integraal verslag toegevoegd onder punt 3 van hoofdstuk D). Doelstelling was om op die manier een duidelijker zicht te krijgen op de werkelijke sociale praktijken, in plaats van te werken op basis van veronderstellingen of enkele individuele standpunten. Op die manier wordt de schijnbare polarisatie tussen grootschalige en lokale partijen doorbroken. Er wordt gezocht naar mogelijke verbindingen en overlap tussen beide, die oprechte kansen genereren voor potentiële wijkversterkende interventies. Antropologische methodes werden ingezet om Zeebrugge te verkennen en het multidisciplinair team in te lichten over de sociale context waarin de interventies finaal zouden moeten landen.

Dit alles resulteerde in een 'toekomstverhaal' voor Zeebrugge. In deze revitaliseringsstudie wordt dan ook een heldere, mobiliserende en gedragen toekomstvisie voor Zeebrugge geformuleerd. Het biedt een globaal kader waaraan toekomstige beslissingen of keuzes met betrekking tot lopende grootschalige projecten of planprocessen eensgezind vanuit de Stad kunnen getoetst worden. Hoewel studies die gefinancierd worden met een 'conceptsubsidie' zich eigenlijk moeten beperken tot aanbevelingen op conceptueel niveau, werd hier bewust een stap verder gezet. De vooropgestelde toekomstvisie wordt geconcretiseerd met aanbevelingen op maat van heel Zeebrugge. Die komen naar voor onder de

`cruciale plekken', het `verbindend raamwerk' en de `cruciale acties'.
Deze concrete voorstellen kunnen echter niet los gezien worden van de actuele situatie van Zeebrugge. Los van alle goede wil van stadswege kunnen we niet blind zijn voor de realiteit. Zoals ook duidelijk uit deze studie blijkt wordt Zeebrugge gekenmerkt door het feit dat er, naast het stads- en havenbestuur, heel veel andere instanties `trekker' zijn van belangrijke projecten. Een niet-limitatieve opsomming van Vlaamse instanties die één of meerdere projecten coördineren: afdeling Maritieme Toegang (nieuwe zeesluis en Vlaamse baaien), afdeling Wegen & Verkeer (Nx, Kustlaan,...), agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, afdeling Kust (kustverdediging), De Lijn (kusttram), Ruimte Vlaanderen (diverse lopende planningsprocessen),... Daarnaast zijn ook de Provincie (bv. PRUP Strand en Dijk, RUP Vissershaven) en de NMBS/Infrabel belangrijke partners. Nog los van die veelheid aan partners lopen de verschillende projecten en processen ook nog eens in meer of mindere mate parallel of deels overlappend (zowel qua projectgebied als qua timing). Al deze elementen zorgen er in de praktijk voor dat het voor de Zeebruggenaar een zeer complex kluwen aan projecten en procedures geworden is...

De bevolking kijkt, logischerwijs, voor al die dossiers in eerste instantie in de richting van het stadsbestuur. Vanzelfsprekend is de Stad telkens betrokken partij, maar de realiteit is dat het lokaal bestuur niet aan het stuur zit en finaal afhankelijk is van beslissingen (inhoudelijk, maar ook financieel) van andere beleidsniveaus. Dat maakt het ook voor de Stad een moeilijke en niet altijd even dankbare taak om hierover te communiceren. Binnen de contouren van deze studie worden echter een aantal duidelijke keuzes naar voor geschoven.
Nog los van voormeld `kluwen' wordt vastgesteld dat het dossier van de nieuwe zeesluis determinerend is voor de toekomst van Zeebrugge. Dat de haven al lang nood heeft aan een betere nautische ontsluiting staat niet ter discussie. Een nieuwe sluis moet de bereikbaarheid van de achterhaven voor schepen verbeteren, waardoor er voor de bedrijven in de achterhaven meer bedrijfszekerheid geboden wordt. Dankzij de nieuwe sluis krijgen maritieme, industriële en logistieke activiteiten ook meer groeimogelijkheden en hierdoor kan de tewerkstelling in de regio verder groeien.
Het verhaal van de zeesluis was een belangrijk element in de studie. Enerzijds betreft het een apart onderzoeksproces (`complex project voor de verbetering van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge'), anderzijds is het een sleutelelement om tot de opwaardering van Zeebrugge te komen. Want zolang er geen beslissingen genomen worden in dat dossier is de realiteit dat ook heel wat andere dossiers en investeringen `on hold' gezet worden. In de praktijk resulteert dit enerzijds in een vicieuze cirkel die investeringen in -en dus ook de ontwikkeling van- Zeebrugge niet ten goede komen. Anderzijds zorgt dit ook voor onzekerheid voor de bewoners.
Gelet op de ruimtelijke en sociale impact van deze grootschalige infrastructuur kan er niet over een revitalisering gesproken worden zonder een uitspraak te doen over dit lopend dossier. Vanuit de context en het perspectief van de revitalisering

werden de voor- en nadelen van de verschillende inplantingsplaatsen, op basis van de informatie die op dat moment beschikbaar was, tegen elkaar afgewogen. Dat onderzoek toonde aan dat elke variant een verschillende en sturende impact heeft op de revitaliseringspotenties van Zeebrugge. Uit de afweging en dus vanuit het perspectief van een duurzame en kwalitatieve revitalisering van Zeebrugge komt het alternatief Verbindingsdok finaal als meest aangewezen variant naar voor, die zal verdedigd worden richting Vlaanderen. Het is dan ook de hoop van het stadsbestuur dat haar duidelijke voorkeur voor het Verbindingsdok een beslissing op Vlaams niveau zal bespoedigen.
Naast de nieuwe zeesluis is er een tweede belangrijke randvoorwaarde die cruciaal is voor de toekomst van Zeebrugge, namelijk de realisatie van de Nx. De Nx is een nieuwe weg die de Baron de Maerelaan – Zeebruggelaan (N31) en de Isabellalaan (N34) met elkaar verbindt. De Nx was opgenomen in een streefbeeldstudie van AWV/MOW die ondertussen dateert van 2009, maar tot op vandaag zijn er geen middelen voorzien voor de realisatie ervan. Vanuit het oogpunt van de revitalisering is de aanleg van de Nx echter cruciaal: deze weg zou immers het havenverkeer kunnen scheiden van het lokaal en doorgaand (toeristisch) verkeer. Door het scheiden van de verschillende vervoersstromen verdwijnt het havengerelateerd verkeer van de Kustlaan en hierdoor kan het profiel van de Kustlaan geherstructureerd worden om zo een `groene stadsboulevard' te ontwikkelen. Vanuit de revitaliseringsstudie wordt ook een aanvullende suggestie gedaan voor een tunnelvariant voor het verlengde van de Nx onder de toegangsvaargeul van het Verbindingsdok, met aansluiting op de N34 richting Heist en de N350.
Kortom: de realisatie van de Nx is een belangrijke randvoorwaarde om zowel de leefbaarheid als het openbaar domein in Zeebrugge op te waarderen. De realisatie van de Nx moet gekoppeld worden aan de realisatie van de nieuwe zeesluis, zodat beide belangrijke projecten op een geïntegreerde manier kunnen uitgevoerd worden.
Een belangrijke uitloper van de realisatie van de Nx - op een hoger niveau dan louter Zeebrugge- is het toekomstbeeld van de realisatie van een havenringweg. De aanzet tot een havenringweg bestaat in zekere zin reeds vandaag, al is het niet als eenvormig netwerk, maar eerder als verschillende aparte trajecten aan elkaar gelinkt via ingewikkelde en soms inefficiënte knooppunten. Met de ingebruikname van de A11 werd ondertussen een belangrijke stap gezet in de richting van een betere ontsluiting van de haven met het Belgische en Europese snelwegennet. De realisatie van de Nx zou een volgende stap moeten zijn om de ringweg te sluiten. Het volledig afwerken en sluiten van een havenringweg moet een streefdoel zijn op lange termijn. Naast de twee voormelde grote dossiers/randvoorwaarden zijn er echter nog veel andere zaken waarmee Zeebrugge, stelselmatig, kan opgewaardeerd worden.

1.2 Conclusie per cruciale plek

In de studie worden 11 cruciale plekken gedetecteerd waar verschillende kwaliteiten en 'hefbomen' samenkomen. Deze plekken hebben de potentie om toonaangevend te kunnen zijn voor de herontwikkeling van een bepaalde wijk. Het ene voorstel is al concreter en sneller realiseerbaar dan het andere, maar samen vormen de voorstellen belangrijke bouwstenen voor de revitalisering van Zeebrugge. Er werd bewust ook gezocht naar een aantal 'cruciale plekken' die niet afhankelijk zijn van de eerder geschetste randvoorwaarden, zodat desgewenst al op korte termijn een aantal locaties kunnen aangepakt worden. De zogenaamde 'cruciale plekken' die naar voor geschoven worden kunnen, zij het door het stadsbestuur zelf, zij het in samenwerking met andere (privé)partners, aangepakt worden. Stuk voor stuk zullen ze zorgen voor een geleidelijke ruimtelijke transformatie van het openbaar domein van Zeebrugge. De voorstellen en 'ideeën' uit deze studie worden hieronder kort samengevat en zijn dus concrete aanzetten die, als aparte deelprojecten, verder onderzocht en op projectniveau uitgewerkt zullen worden.

a. Ontspanningsplein

Locatie: het plein rond de Stella Maris kerk.
Voorgestelde transformatie(s): door een kwalitatieve aaneengesloten tuinmuur te voorzien krijgt het plein een façade. Deze muur heeft geïntegreerde zitbanken en duidelijke toegangspoorten. Rond deze centrale kloostertuin is er ruimte om betaalbare woningen te ontwikkelen, gericht op jonge gezinnen.

b. Strandomgeving 2.0

Locatie: het strand ter hoogte van de Strandwijk.
Voorgestelde transformatie(s): de zandstrook die onmiddellijk grenst aan de wandeldijk kan geprogrammeerd worden met allerlei initaitieven voor de permanente bewoners (petanque, zitgelegenheid, strandcabines,...). Vervolgens kan er worden ingezet op noodzakelijke verbindingen zoals die tussen de Saint-George Day-wandeling en de dijk, maar ook de verbinding tussen Zeebrugge en Blankenberge. Deze verbindingsinfrastructuur is een drager van een recreatief programma.

c. Kusttransferium

Locatie: het deel van de Baron de Maerelaan tussen de Zeedijk en de Kustlaan.
Voorgestelde transformatie(s): een deel van het ondertunnelde deel van de Baron de Maerelaan en de spoorlijn wordt overkapt. Niet alleen een deel van de geluidshinder wordt op die manier ingeperkt, maar het nieuwe platform biedt ook een genereuze toegangspoort tot de Strandwijk en zo ook ruimte aan het bestaande weefsel en het te activeren programma. De gevels langs de Baron de Maerelaan krijgen een kwalitatieve en brede publieke ruimte voor hun deur en de plint kan eventueel hoogwaardige horecazaken en/of publieke voorzieningen huisvesten. Op het platform zelf kunnen allerlei activiteiten georganiseerd worden en het vormt een knooppunt van allerlei duurzame en openbaar vervoersstromen (een halte voor de kusttram, een verplaatste treinhalte, een verkeersveilig fietspad,...). Het Kusttransferium kan uitgroeien tot een kwalitatieve publieke ruimte die een uniek zicht biedt op zowel de strandomgeving als op de havenactiviteiten.

d. Activiteitenberm

Locatie: het gedeelte van de Kustlaan tussen de Baron de Maerelaan en de Visartsluis.
Voorgestelde transformatie(s): dit deel van de Kustlaan valt samen met de eerste fase van de overstromingswerende maatregelen. Deze noodzakelijke technische maatregelen vormen een opportuniteit om op deze locatie een kwalitatieve, al dan niet verhoogde, wandel- en fietsboulevard aan te leggen. Deze locatie kan een uniek panoramisch zicht geven op de havenactiviteiten en op de jachthaven.

e. Kustpark

Locatie: het grote diehoekig terrein van de ex-militaire zone Knaepen.
Voorgestelde transformaties: op termijn moeten deze terreinen een groene long en verbinding tussen de Strandwijk en de Stationswijk vormen. Dit nieuwe stadspark moet opgeladen worden met een aantal, al dan niet creatieve, functies.

f. Infrastructuurpark

Locatie: de verharde oppervlakte die nodig is voor de vele mobiliteits- en haveninfrastructuren in Zeebrugge.
Voorgestelde transformaties: door het inzetten van een deel van de bermen als recreatieve en/of functionele zachte verbinding ontstaat er een dubbele functie van wat normaal louter monofunctioneel werkt. De ontwikkeling van de infrastructuurwerken voor de Nx wordt eveneens als kans gebruikt om de verschillende polderlandschappen beter met elkaar te verbinden en nieuwe recreatieve landschappen te voorzien.

g. Kadeambitie

Locatie: de kades rond het Prins Albertdok en het Tijdok.
Voorgestelde transformatie(s): het moet de ambitie zijn om de kades om te vormen tot hoogkwalitatieve en aantrekkelijke publieke ruimtes die mensen aantrekken om te komen vertoeven. De kades hebben het potentieel om een continu parcours te vormen rond de jachthaven en mensen te begeleiden naar de Rederskaai en Omooikaai. Hier komt de zwakke weggebruiker op de eerste plaats. Bij de uitwerking van van een ontwerp moet worden ingegaan van een uniform, herkenbaar en aantrekkelijk beeld dat in de toekomst op alle kades kan gerealiseerd worden.

h. Maakbare kade

Locatie: de omgeving rond de Visartsluis
Voorgestelde transformatie(s): de percelen rond het abstracte kunstwerk kunnen snel geactiveerd worden door in eerste instantie tijdelijke inrichting en op langere termijn een kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. De bufferzone rond de Visartsluis zou landschappelijk kunnen ingericht worden. In geval de zeesluis in onbruik raakt, is een demping een interessante piste.

i. Stadsboulevard

Locatie: de Kustlaan ter hoogte van Zeebrugge
Voorgestelde transformatie(s): er kunnen 3 verschillende ruimtelijke structuren herontwikkeld worden. De Kustlaan kan hierbij de katalysator worden. Vervolgens worden de parken en publieke restruimte op elkaar afgestemd zodat de kwaliteiten van elk, samen één worden. Een cruciale plaats hierbinnen bevindt zich ter hoogte van het Sint-Donaaspark, de toepassing van het samenbrengen van de cruiseterminal en de huidige jachthaven zou zorgen voor een gedeelde dorpsruimte.

j. Stedelijk scharnier

Locatie: het relatief groot braakliggend terrein in de vorm van een asfaltvlakte met daarnaast hoog opgeschoten gras tussen de Kustlaan, de oude gebouwen van de Vismijnsite en Seafront.
Voorgestelde transformatie(s): op dit centraal gelegen terrein kan een attractieve en hoogdynamische publieke ruimte voorzien worden. Belangrijk hier is dat dit nieuwe plein, samen met de herprofilering van de Kustlaan als Stadsboulevard bijdraagt tot een optimale oversteekbaarheid en verbeterde verbinding tussen Zeebrugge-Dorp en de oude vismijnsite.

k. Dorpsgrens

Locatie: de rand van Zeebrugge-Dorp richting buurgemeente Knokke-Heist.
Voorgestelde transformatie(s): De sportterreinen kunnen geclusterd worden en een aantrekkelijke omgevingsaanleg krijgen. De rand ter hoogte van de sluis zou `afgewerkt' kunnen worden met kwalitatieve en betaalbare groepswoningen die uitkijken op de voorbijvarende schepen. In geval de nieuwe zeesluis ter hoogte van het Verbindingsdok wordt aangelegd, kan de plint van deze gebouwen deel uitmaken van de een dijklichaam dat dienst doet als kustwering

l. algemene conclusie

Het ene voorstel is al concreter en sneller realiseerbaar dan het andere, maar samen vormen de voorstellen belangrijke bouwstenen voor de revitalisering van Zeebrugge. De zogenaamde `cruciale plekken' die naar voor geschoven worden kunnen, zij het door de Stad zelf, zij het in samenwerking met andere (privé)partners, aangepakt worden. Stuk voor stuk zullen ze zorgen voor een geleidelijke ruimtelijke transformatie van het openbaar domein van Zeebrugge. De voorstellen en `ideeën' uit deze studie zijn dus concrete aanzetten die, als aparte deelprojecten, verder onderzocht en uitgewerkt zullen worden.

1.3 Conclusie verbindend raamwerk

Het verbindend publiek raamwerk stelt voorop welke verbindingen en routes in de publieke ruimte cruciaal zijn voor het activeren van het toekomstverhaal. Het stelt enerzijds een hoofdroute binnen Zeebrugge voorop die verschillende cruciale plekken tot een geheel maken, anderzijds takt ze aan op de belangrijkste in- en uitvalswegen die het stedelijk weefsel van Zeebrugge verbinden met de haven, de andere kuststeden en badplaatsen en de Brugse binnenstad.

Het voorgestelde verbindend publiek raamwerk bestaat uit twee grote componenten. Enerzijds de route voor regionaal verkeer en vrachtverkeer via het tracé labellalaan - Nx - Baron de Maerelaan, die aansluit op de Zeebruggelaan en de Alfred Ronsestraat op de A11 en het bovenlokaal wegennetwerk en via de Kustlaan op buurgemeentes Knokke-Heist en Blankenberge. Samen met de spoorwegbundel kan dit raamwerk voorzien in een vlotte noord-zuidverbinding van Zeebrugge met het hinterland. Het ontdubbelen van het lokaal verkeer zorgt voor zowel een aangenamer leefklimaat alsook voor de efficiëntie van de havenwerking. Anderzijds is er de route waarbij de focus ligt op een wandel-, fiets, en openbaar vervoersnetwerk dat als verbindend element optreedt voor de vier wijken en de vooropgestelde cruciale plekken. Hierbij vormen de Kustlaan en de kusttram de centrale componenten waar verschillende zachte verbindingen op aansluiten. Een zacht netwerk voor fietsers en voetgangers kan stapsgewijs gerealiseerd worden door permanente of tijdelijke ingrepen die deels mogelijk kunnen gemaakt worden door integratie als ‘flankerend beleid’ in de werken van de nieuwe zeesluis of andere grote infrastructuurprojecten. Bovendien kunnen de kruispunten van de twee hoofdcomponenten worden ingericht als centrale en zichtbare verkeersknooppunten, gelinkt aan de bovenstaande cruciale plekken, die de toegang tot en de bereikbaarheid van Zeebrugge vergroten.

1.4 Conclusie cruciale acties

Om bovenstaande conclusies om te buigen in een `nieuw gerevitaliseerd Zeebrugge' worden enkele cruciale beleidsacties naar voor geschoven. Elke beleidsactie kan aan de hand van concrete acties bijdragen tot zowel de korte als de lange termijnontwikkeling van een of meerdere cruciale plekken, of van een deel van het verbindend raamwerk.

Deze revitaliseringsstudie maakt duidelijk dat er heel wat mogelijkheden zijn voor en in Zeebrugge. Maar daarvoor is het noodzakelijk dat er in de toekomst nog meer ingezet wordt op onderstaande beleidsacties.

1. Actieve en continue ondersteuning door de Stad
De rol van het stadsbestuur zit in eerste instantie in het continu begeleiden en waar nodig het bijsturen van de ontwikkelde langetermijnvisie, zodat woord en beleid worden omgezet in effectieve ruimtelijke transformaties. De uitgangspunten van deze revitaliseringsstudie moeten dus, dienstoverschrijdend, gekend zijn en ondersteund worden. Op die manier worden dossiers over Zeebrugge dus consequent behandeld vanuit de principes van deze toekomstvisie. Het moet de ambitie zijn om de vele voorstellen en aanbevelingen uit dit eindrapport, op korte, middellange en lange termijn te realiseren. Het komt er dan ook op aan dat de stad zich daar naartoe organiseert en intern afspraken maakt. De eerste stap is dat een aantal van deze voorstellen nu op korte termijn verder op detailniveau uitgewerkt worden. Sommige acties kunnen ook in samenhang met andere projecten of opportuniteiten (deels) meegenomen worden. De lopende en komende projecten en dossiers van Zeebrugge worden permanent gemonitord, afgetoetst en behandeld volgens de principes van deze toekomstvisie.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.1, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark, 1.7 Kadeambitie en 1.10 Stedelijk scharnier.

2. Planologische en stedenbouwkundige acties
In voorliggende studie worden op niveau van Zeebrugge cruciale plekken bepaald en wordt een suggestie gedaan hoe zo'n plek kan aangepakt worden. Voor elke afzonderlijke plek is nu een verdere verfijning van dit conceptueel voorstel, in overleg met de Zeebruggenaar, nodig door bijvoorbeeld de opmaak van een masterplan, ontwerpwedstrijd,... De potentiële transformaties van de cruciale plekken vergen in een aantal gevallen ook een aanpassing van het huidig planologisch kader vooraleer tot actie op het terrein kan overgegaan worden (bv strandomgeving). Een belangrijke taak van de stad bestaat erin de nodige ruimtelijke uitvoeringsplannen op te maken of in overleg te treden met hogere overheden gezien de stad voor verschillende zaken niet bevoegd is. Naast het creëren van de nodige planologische kaders is het ook de taak van de stad om te waken over de kwaliteit van individuele projecten. Elk project draagt bij/voegt iets toe aan het straatbeeld. Revitalisering betekent dus ook dat, nog meer dan vandaag, moet gestreefd worden naar een hoge beeldkwaliteit van de omgeving. Elk individueel project moet daarom gekaderd worden in de ruimere omgeving en zal geen hypotheek mogen leggen op voorliggende visie.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.2, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark, 1.6 Infrastructuurpark, 1.7 Kadeambitie, 1.8 Maakbare kade, 1.9 Stadsboulevard, 1.10 Stedelijk scharnier en 1.11 Dorpsgrens.

3. Naar een andere investeringslogica
Werk maken van de revitalisering impliceert ook dat er budgetten zullen moeten vrijgemaakt worden om investeringen te doen daar waar ze nodig zijn. En dit zowel op korte, middellange als lange termijn. Beleidskeuzes moeten de prioriteiten bepalen. Maar naast het goed spenderen van de eigen middelen van de stad moet ook gebruik gemaakt worden van grote infrastructuurwerken om een meerwaarde te creëren voor Zeebrugge en dat binnen het kader van de contouren vastgelegd in deze studie. Ook wordt er ingezet op kwalitatieve stadsvernieuwingsprojecten. Tot slot wordt voorgesteld om te streven naar een maximale `return on investment': private (investerings)projecten kunnen actief gefaciliteerd worden, voor zover ze passen binnen de filosofie van de revitalisering, maar in return ook een participatie vragen aan de private partij (bv. in de opwaardering van het openbaar domein). Uiteraard is dit geval per geval te bekijken naar haalbaarheid, maar het moet wel de doelstelling zijn. Aan de andere kant is het aangewezen dat opbrengsten die gegenereerd worden uit projecten in Zeebrugge aangewend worden om te (her)investeren in Zeebrugge.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.3, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark, 1.8 Maakbare kade, 1.9 Stadsboulevard en 1.10 Stedelijk scharnier.

4. Heraanleg en goed onderhoud openbaar domein
Er ligt een belangrijke taak voor de stad bij het onderhoud van het openbaar domein. Door de grote hoeveelheid infrastructuur is het nu al te vaak onduidelijk welke infrastructuur door welke overheid dient onderhouden te worden.
Een eerste actiepunt ligt dus in het duidelijk en transparant maken van de bevoegdheden omtrent het onderhoud door duidelijk de verschillende types onderhoud te definiëren. Want in Zeebrugge is het onderhoud en het beheer van veel infrastructuur in handen van andere overheden. Vanuit de vaststelling dat de financiële middelen en de mankracht voor dit onderhoud op alle niveaus afneemt en er in de praktijk enkel naar `de stad' gekeken wordt, knoopte de stad al diverse keren besprekingen aan met bijvoorbeeld AWV (gewestwegen) of De Lijn (trambedding). Als finale uitweg stelde het stadsbestuur al voor om zelf het onderhoud van sommige zaken over te nemen om zodoende een aanvaardbaar kwaliteitsniveau te bekomen. De financiële tegemoetkoming die door Vlaanderen kan gegeven worden om haar werk over te nemen is echter heel laag en dekt maar een fractie van de kosten. De onderhandelingen in functie van een aanvaardbare en voor de stad ook haalbare overname van het onderhoud (en de eventuele modaliteiten waaronder dit kan gebeuren) worden verder gezet. Vanuit

de cluster Openbaar Domein worden de overige beheerders van het Zeebrugs openbaar domein ook verder aangespoord om in hun beheer een voldoende hoog kwaliteitsniveau te behalen.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.4, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark, 1.10 Stedelijk scharnier en 1.11 Dorpsgrens).

5. Inzetten op verkeersveiligheid en comfortabele fietsverbindingen
Zoals op het volledige grondgebied is ook in Zeebrugge verkeersveiligheid een prioriteit. Bij vernieuwingen, zij het nu op kleine of op grote schaal, moet dit steeds een aandachtspunt zijn. Zoals eerder in dit eindrapport aangegeven is de scheiding van het zwaar verkeer en het doorgaand verkeer (toeristisch en bestemmingsverkeer) heel belangrijk. Zowel de realisatie van de Nx (en havenringweg) als de herinrichting van de Kustlaan (stadsboulevard) zijn in die context cruciaal. Even belangrijk is evenwel het inzetten op veilige en comfortabele fietsvoorzieningen. Zeebrugge en omgeving kampen op vandaag met een onveilige en gebrekkige infrastructuur voor functioneel en recreatief toeristisch fietsverkeer. Hierdoor is de haven zelf moeilijk bereikbaar voor werknemers die met de fiets naar hun werk willen komen en vormt de haven een echte barrière voor toeristisch-recreatief verkeer. 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, voornamelijk bestemd voor inwoners en werknemers van de haven. Een verbeterde fietsinfrastructuur zorgt enerzijds 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. En, zoals eerder aanbevolen, moeten veilige en comfortabele nieuwe fietsvoorzieningen waar mogelijk gekoppeld worden aan grote infrastructuurprojecten (cfr. verbindend raamwerk).

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.5, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark, 1.6 Infrastructuurpark, 1.7 Kadeambitie, 1.8 Maakbare kade, 1.9 Stadsboulevard, 1.10 Stedelijk scharnier en 1.11 Dorpsgrens.

6. Naar een structurele oplossing voor de vrachtwagens
In de marge van het gevoerde onderzoek kwam ook de problematiek van de overlast van vrachtwagens. In het kader van de revitaliseringsstudie is het dan ook belangrijk om erop te wijzen dat er in Zeebrugge nood is aan een ruimte waar vrachtwagenchauffeurs met hun trailer kunnen parkeren. Vooral tijdens het weekend zorgt een gebrek aan een volwaardige parking voor overlast voor de lokale bevolking en toeristen. Ook op de Transportzone is er een tekort aan parkeerplaatsen en -faciliteiten voor de vele vrachtwagenchauffeurs. Los van

de tijdelijke omheinde truckparking ter hoogte van de Loodswezenstraat in de voorhaven moet er een kwalitatieve definitieve oplossing gerealiseerd worden. Over het voorstel om een definitieve vrachtwagenparking te voorzien aan de zuidzijde van de achterhaven (een deel van het terrein tussen de spoorlijn 51B, de A11 en het Schipdonkkanaal) zijn momenteel besprekingen lopende tussen MBZ en AWV.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.6, Hoofdstuk G): 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark en 1.6 Infrastructuurpark.

7. Communicatie en inspraak
De stad moet naast duidelijk communiceren er ook over waken dat hetgeen in Zeebrugge komt ook gedragen wordt door de lokale gemeenschap. Open communicatie met de lokale gemeenschap is essentieel. Stad Brugge moet, naast het duidelijk communiceren over de plannen en ontwikkelingen, ook de vinger aan de pols houden om het draagvlak voor de vernieuwingen te bewaken en te stimuleren. Nu de contouren van het toekomstplan voor Zeebrugge vorm krijgen is het van belang om deze concepten samen met de nauwst betrokkenen (bewoners, werknemers, ondernemers, verenigingen,...) te vertalen naar de dagdagelijkse realiteit in Zeebrugge. Hierbij is het belangrijk om de cruciale plekken stap voor stap te activeren met een tempo dat voldoende dynamisch is maar ook tijd geeft voor experiment en het ontwikkelen van zowel tijdelijke als duurzame initiatieven en ruimtegebruik. Vanuit de Toekomst van Brugge wordt er prioritair rondom een aantal plekken gewerkt. Hierbij is het van belang om snel concrete realisaties te kunnen laten zien om het draagvlak rondom de ontwikkelingen te kunnen vergroten.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.7, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.5 Kustpark en 1.7 Kadeambitie.

8. Ondersteunen van de lokale handel
Zowel voor bewoners als voor dag- of verblijftoeristen is een aantrekkelijk horeca- en winkelapparaat belangrijk. Het draagt bij tot de beleving en attractiviteit van een kuststad. Zeebrugge kent momenteel enkele bloeiende zaken, maar er is nood aan meer buurtwinkels en horecazaken, bijvoorbeeld op de dijk. In de praktijk blijkt immers dat de normale werkwijze van `vraag en aanbod' onvoldoende werkt; veel functies en zaken vertrokken uit Zeebrugge. Om dit tegen te gaan lijkt het aang wezen dat er, al-dan-niet tijdelijke, initiatieven genomen worden om horecazaken en specifieke handelszaken in deze zone aan te trekken en te ondersteunen. Het geven van meer zuurstof aan de lokale handel in Zeebrugge zit hem niet enkel in een direct ondersteuningsbeleid, maar vloeit op zich voort uit de realisatie van vele andere acties (realisatie van een aantrekkelijker openbaar domein, veilige en comfortabele fietsverbindingen, organisatie van attractieve evenementen,...).

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.8, Hoofdstuk G): 1.1 Ontspanningsplein, 1.2 Strandomgeving 2.0 en 1.7 Kadeambitie.

9. Een aantrekkelijk evenementenbeleid, het hele jaar door
De vele inspanningen die vandaag al gebeuren om evenementen naar Zeebrugge te halen/te organiseren (We Can Dance, Film op het strand, sportstrand en spelelementen voor de kleinsten) moeten verder gezet worden en uitgebreid worden waar mogelijk. Het gros van de Zeebrugse evenementen is op vandaag gelokaliseerd in de Strandwijk. Bij het projectmatig uitwerken van cruciale plek 'Strandomgeving' 2.0. zal dan ook ingezet worden op (ver)nieuwe(nde) ruimtes op het strand om evenementen te organiseren. Streefdoel is echter om niet enkel in de Strandwijk evenementen te laten plaatsvinden maar ook in de rest van Zeebrugge, bijvoorbeeld in de Vissershaven. Een concreet voorstel op korte termijn is bijvoorbeeld om in 2018 zowel met Beaufort als de Triënnale in te zetten op Zeebrugge.

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.9, Hoofdstuk G): 1.2 Strandomgeving 2.0, 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.5 Kustpark en 1.10 Stedelijk scharnier.

10. Een parkeerbeleid op maat van Zeebrugge
Zeebrugge is de enige badplaats waar je overal gratis kan parkeren. Op zich een troef, voor zover die parkeerplaatsen ook effectief ter beschikking zijn van de bewoners en/of bezoekers van Zeebrugge. In de praktijk worden deze parkeerplaatsen ook ingenomen door toeristen die Zeebrugge als uitvalsbasis gebruiken om, gekoppeld aan 'hun gratis parkeerplaats', andere kustgemeenten te verkennen met de kusttram. Hoe moet omgegaan worden met de parkeerplaatsen moet dus voorwerp uitmaken van een parkeeronderzoek waaruit concrete aanbevelingen naar voor moeten komen. Dat onderzoek is belangrijk, want hoe men het ook draait of keert: het parkeerbeleid is een belangrijk ondersteunend element die bijdraagt tot de slaagkansen van andere initiatieven of eerder vermelde acties. En zeker als belangrijke stappen gezet worden naar de opwaardering van Zeebrugge zal naar de toekomst toe een duidelijk en ondersteunend parkeerbeleid ook cruciaal zijn. Het zal dan ook belangrijk zijn om bijvoorbeeld in nieuwe ontwikkelingen voldoende aandacht te hebben voor voldoende parkeervoorzieningen. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt nu steeds gevraagd te voldoen aan de minimumnorm die bepaald is in de gemeentelijke verordening op het bouwen, verkavelen en de beplantingen. Dit is echter onvoldoende om ook de parkeerdruk van bezoekers e.a. op te vangen. Idealiter wordt op termijn, gekoppeld aan een project of op een cruciale plek (bv kusttransferium) een kwalitatieve ondergrondse publieksparking voorzien. Dat brengt extra publieke ruimte met zich mee (en minder wagens in het straatbeeld).

Cruciale plekken waarvoor in het kader van deze beleidsactie concrete acties ondernomen kunnen worden (zie 2.10, Hoofdstuk G): 1.3 Kusttransferium, 1.4 Activiteitenberm, 1.9 Stadsboulevard en 1.10 Stedelijk scharnier.

I. BIJLAGEN

Bijlage I: Plan van de haven

PLAN VAN DE HAVEN

01 Pas van het Zand
02 Wielingendok
03 Albert II-dok
04 Brittanniadok
05 Pierre Vandammesluis
06 Verbindingsdok
07 Noordelijk Insteekdok
08 Zuidelijk Kanaaldok
09 Visartsluis
10 Boudewijnkanaal + verbreding
11 Ontworpen binnenvaartverbinding
12 Prins Filipsdok
13 Oud-Ferrydok
14 Leopoldkanaal
15 Schipdonkkanaal

21 Westdam
22 Oostdam
23 L.N.G.-dam
24 Leopold II-dam
25 Marinebasis
26 Grensinspectiepost (GIP)

ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING

30 Toyota Terminal
31 International Car Operators
32 PSA Zeebrugge (Wielingen Terminal)
33 P&O Ferries Terminal
34 C.Ro Ports Zeebrugge/Cruises (Zweedse Kaai)
35 C.Ro Ports Zeebrugge (Hermeskaai - Brittanniadok - Minervaplein)
36 C.Ro Ports Zeebrugge (Canadakaai)
37 C.Ro Ports Zeebrugge
38 International Car Operators (Noordelijk Insteekdok)
39 International Car Operators (Bastenaken Terminal)
40 International Car Operators (Hanzeterminal Zeebrugge)
41 International Car Operators
42 Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge

CONTAINERBEHANDELING

45 APM Terminals Zeebrugge
46 Deepseaterminal
47 Spoorbehandelingszone

BREAKBULKBEHANDELING

50 Verbrugge Terminals
51 International Car Operators
52 United Molasses/Tameco
53 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij
54 Alzagri
55 Seaport Shipping & Trading
56 Groep Depré
57 Sagrex
58 Borlix
59 Decloedt Baggerwerken
60 Demaecker & Van Haecke
61 Diamur
62 Geldof
63 Marpos
64 Oil Tank Terminal
65 Galloo
66 Tomar
67 Total Belgium
68 Beveco Belgium
69 Solid
70 Despieghelaere
71 Vematrans
72 Biopower Storage

DISTRIBUTIE

75 Transportzone Zeebrugge (TZZ)
76 Bridgestone Logistics Europe
77 Maritieme Logistieke Zone (MLZ)
78 Seabridge Logistics
79 Delta Transport

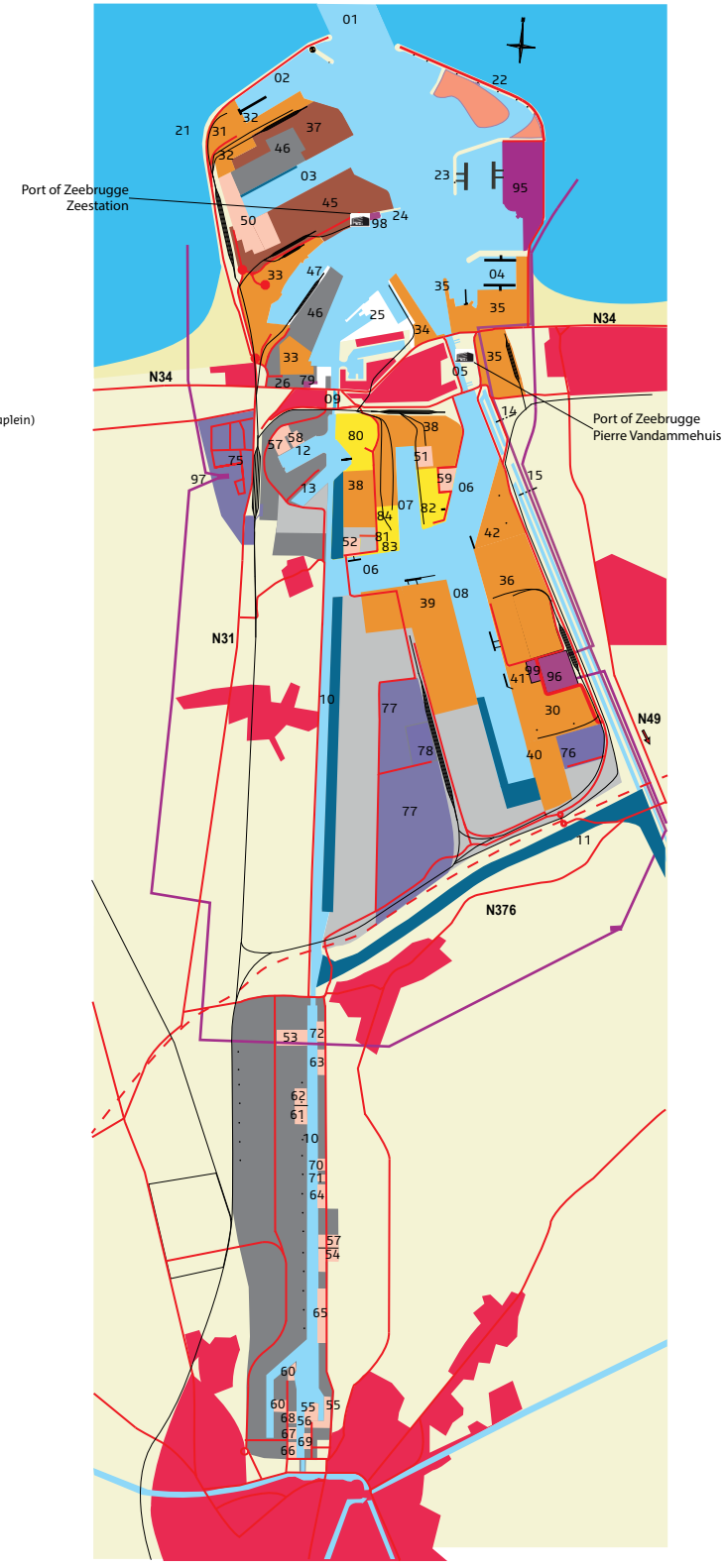
EUROPEAN FOOD CENTER

80 Vlaamse Visveiling
81 Tropicana
82 B.N.F.W. Fruitterminal (Sea-Invest)
83 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
84 Fruitterminal (Sea-Invest)

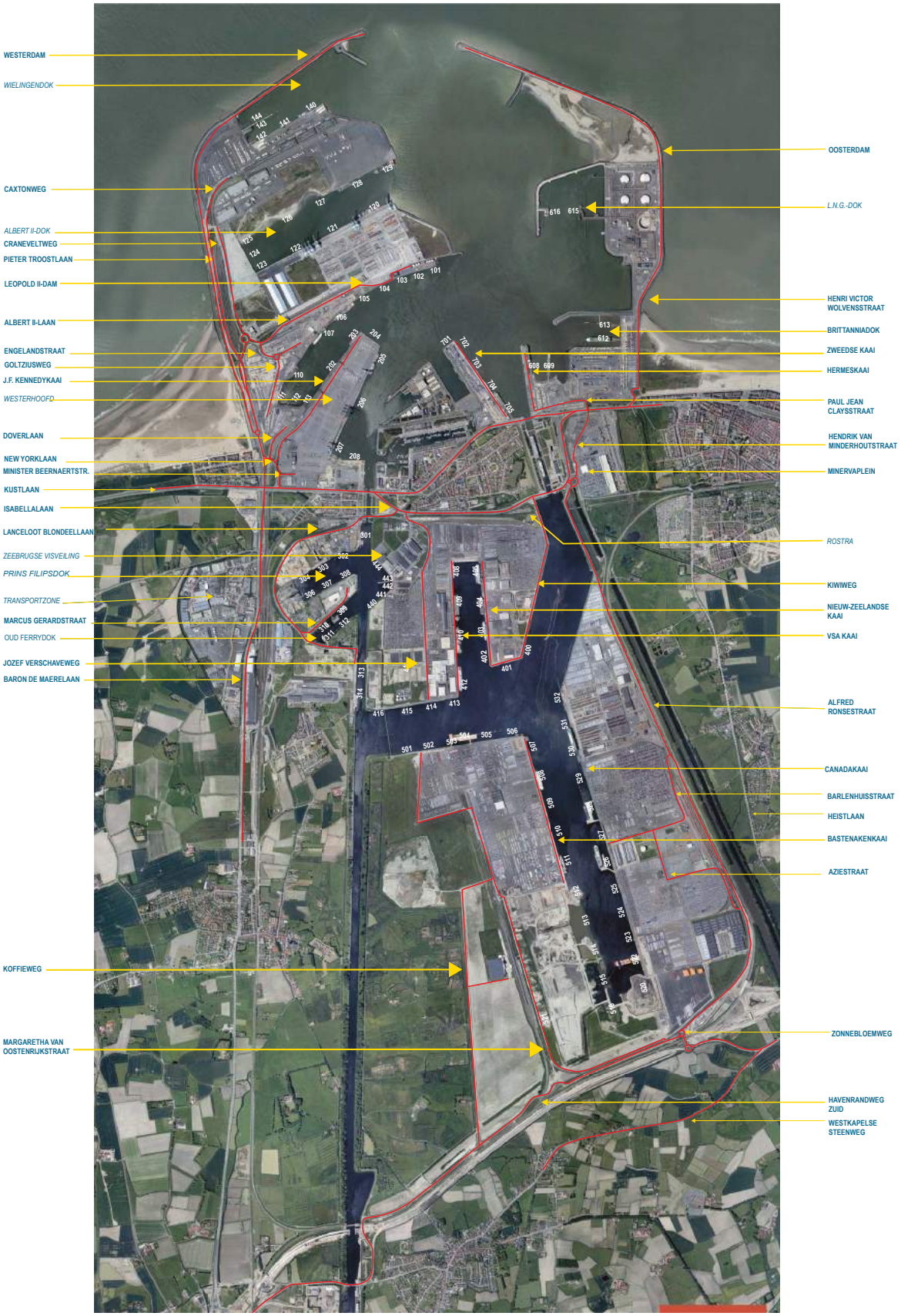
GAS

95 L.N.G.-terminal (Fluxys)
96 Zeepipe-terminal (Gassco)
97 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
98 Ontgassingsinstallatie (Euroservices)
99 Stikstofinstallatie (Fluxys)

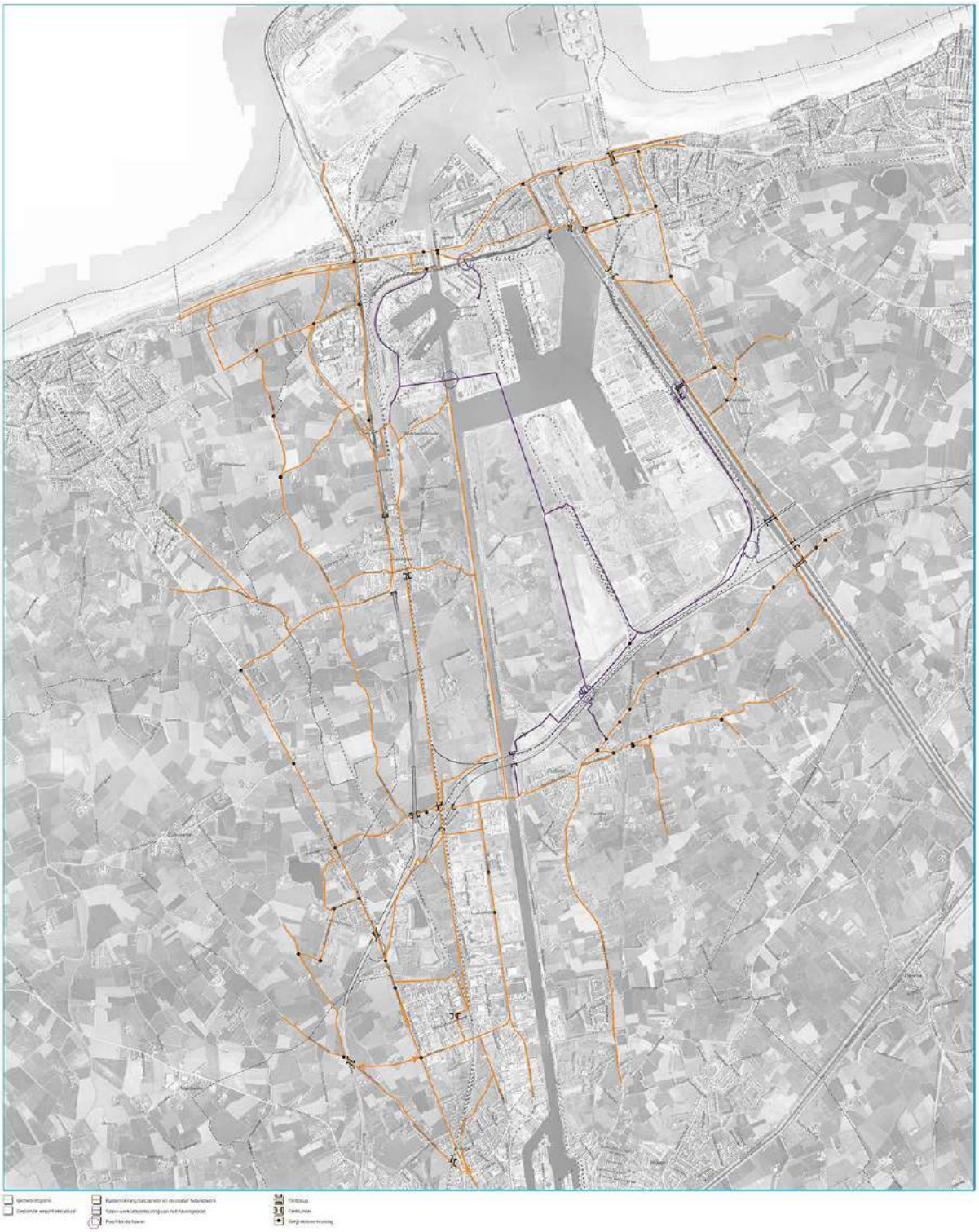
Geplande havenzone
Havenzone
Bestaande waterwegen of dokken
Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland
Woonzones
Wegenis
A11 - nieuwe havenrandweg
Spoorwegen
Aardgaspijpleiding
Sterneneiland
Windturbines
Radartoren
Steigers



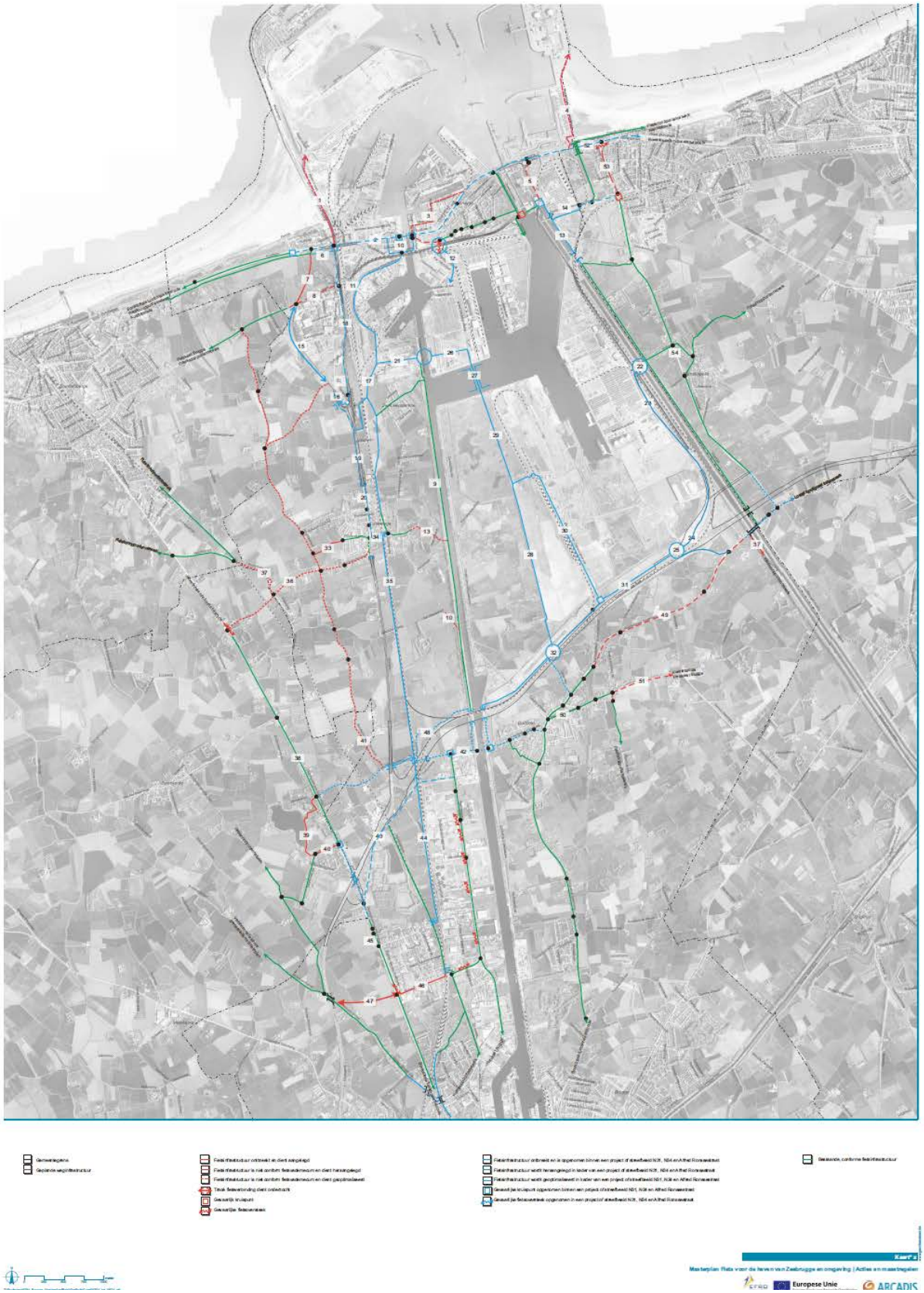
Bijlage II: Plan van de haven, kaaien



Bijlage III: Masterplan Fiets Brugge, gewenst netwerk

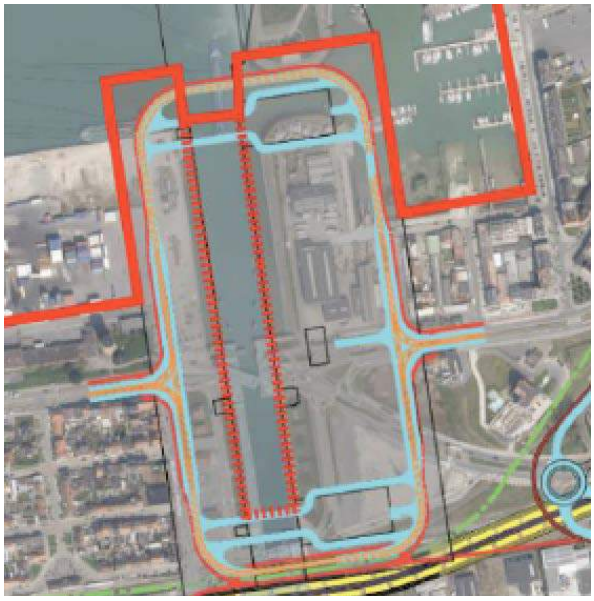


Bijlage IV: Masterplan Fiets Brugge, knelpunten



Bijlage V: Alternatievenonderzoeksnota Complex project Zeesluizen.

Verduidelijkende tekst bij de verschillende Sluisvarianten uit de Alternatievenonderzoeksnota,
Verbetering nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge; Finale versie n.a.v. de conclusies van de raadpleging (Arcadis 27 maart 2017)
1. Contouren stormvloedkering Nx tunnel-variant
2. Contouren stormvloedkering Nx bovengronds
3. Inname haventerrein



Alternatief Visartsluis - huidige locatie;
Hier wordt de nieuwe sluis gebouwd t.h.v. de Visartsluis. Tram- en lokaal wegverkeer verloopt over de bruggen van de sluis. In dit geval wordt er geen open getijdenzone gecreëerd, zodat een verhoging van de kaaimuren overbodig wordt.
· Voor de Nx worden in dit alternatief 2 uitvoeringsvarianten voorzien:
1. ofwel gaat de Nx in een tunnel onder het doorvaartkanaal: per sluishoofd wordt een beweegbare brug voorzien voor het weg- en tramverkeer, aan het zuidelijk sluishoofd komt ook een brug voor het goederenspoor.
2. ofwel loopt de Nx bovengronds via de bruggen ter hoogte van de sluishoofden. In totaal zijn er 7 bruggen over de sluis: 2x1 voor lokaal- en tramverkeer, 2x2 voor NX, 1 voor het goederenspoor.



de bouw van een nieuwe sluis op de Visartsite houdt o.a. in dat:

- De bestaande Visartsluis wordt afgebroken en er wordt een nieuwe sluis gebouwd;
- Bij de variant Nx in tunnel : De sluis is ter hoogte van elk sluishoofd voorzien van een brug. De noordelijke brug biedt ruimte aan tram-, weg-, fietsverkeer en voetgangers; de zuidelijk brug biedt ruimte aan tram-, spoor-, weg-, fietsverkeer en voetgangers.
- Bij de variant Nx bovengronds : ter hoogte van het noordelijke sluishoofd zijn 3 basculebruggen aanwezig over de sluiskolk (1 voor lokaal verkeer, tram en fiets, 2 voor Nx). Alle verkeer over de bruggen is eenrichtingsverkeer. Ter hoogte van het zuidelijke sluishoofd zijn 4 basculebruggen aanwezig over de sluiskolk (1 voor lokaal verkeer, tram en fiets, 2 voor Nx, 1 voor spoorverkeer).
- Er zal een mogelijke impact zijn op de woningen ten westen van de Visartsluis, nl. een aantal woningen zal zich in de werfzone voor het bouwen van de nieuwe zeesluis en de nieuwe wegen bevinden;
- Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor wordt een stormvloedkering conform het Kustveiligheidsplan voorzien.
- De aansluiting tussen de Visartsluis en de nieuwe toegang tot de jachthaven wordt gevormd door nieuwe kaaimuren.
- Het bestaande doorvaartkanaal, dat het Verbindingsdok verbindt met de Visartsluis, wordt behouden en aangepast. Het bestaande doorvaartkanaal wordt verdiept over zijn volledige lengte. Het nieuwe doorvaartkanaal garandeert een bodempeil van -15,1 mTAW over een nuttige breedte van 85 m.
- De kaailengte te realiseren kaaimuren in de achterhaven bedraagt ca. 1090m. De nuttige kaailengte neemt af ten opzichte van de huidige toestand. Maar er kan eventueel extra nuttige kaailengte gecreëerd worden door de aanleg van een dok tussen de zeesluis en het Verbindingsdok.
- De oppervlakte aan haventerreinen neemt ter hoogte van de verbinding tussen het Prins Filipsdok en het Oud Ferrydok en ten oosten van de toegangsgeul af met ca. 40.000 m².



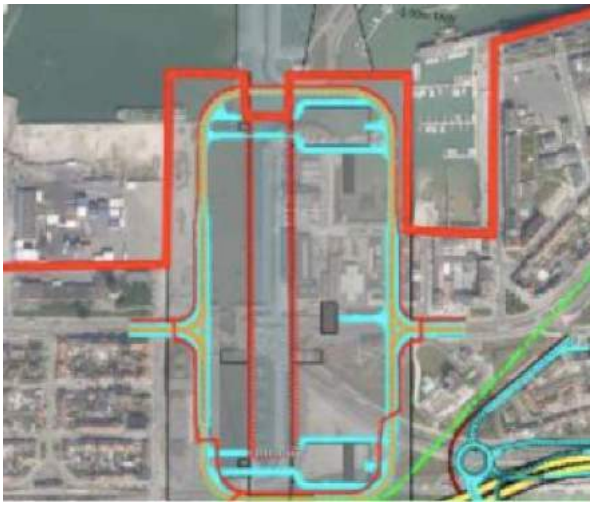
- Het lokaal wegverkeer (eigen aan de omgeving), het tramverkeer alsook het spoorverkeer zullen over de sluis lopensluis lopen (cfr. de huidige situatie aan de Visartsluis);

Verkeer – variant Nx in tunnel :
- Doorgaand verkeer : Om de lengte van de kruising tussen het spoorverkeer en de NX te reduceren wordt de ovonde verlengd naar het oosten en het tracé van de NX naar het zuiden verschoven (in vergelijking met de Carcoke-tunnel variant). De NX daalt vanaf de ovonde tot maaiveldpeil en gaat oostwaarts in de tunnel onder de toegangsgeul. Ter hoogte van de Stationswijk daalt het tracé van de NX onder het maaiveld om in de tunnelkoker onder de toegangsgeul te gaan. Het tracé van de NX stijgt ter hoogte van de Kerkwijk naar maaiveldniveau. Na het tunneltracé ontdubbelt de NX zich. De twee middelste rijstroken blijven onder maaiveldniveau om onder de rotonde door te lopen, en om voorbij de rotonde tot maaiveld te stijgen richting Vandammesluis. De buitenste rijvakken stijgen na de ontdubbeling tot maaiveldniveau om aansluiting te vinden op de rotonde.
- Lokaal verkeer : De rotonde ten noorden van de Vismijncluster verleent het lokaal verkeer komende van Zeebrugge-centrum de toegang tot:
+ de Stationswijk, via de bruggen over de sluis
+ de achterhaven via een gelijkvloerse kruising met de spoorweg.
+ de NX, zowel oostwaarts richting Vandammesluis als westwaarts richting tunnel
- Spoorverkeer : het spoorverkeer aan de Stationswijk buigt ter hoogte van de Venetiëstraat af naar het zuiden om over de gemengde (spoor-)wegbrug op het zuidelijke sluishoofd te gaan. Op de oostelijke oever van het sluiscomplex splitst het spoorverkeer zich op in een noordelijk en een zuidelijk tracé. Noordwaarts sluit het tracé aan op het oorspronkelijk tracé richting Knokke. Het zuidelijk tracé vindt aansluiting op de bestaande oostwaartse en zuidwaartse spoortracés door middel van een gelijkvloerse kruising met de lokale weg.
- Tramverkeer : het tramtracé volgt het huidige tracé (van west naar oost) tot aan het sluiscomplex om dan via de Kapitein Fryattstraat ontdubbeld te worden over beide sluishoofden. Ten oosten van de sluiskolk voegen beide tracés zich weer samen om oostwaarts het oorspronkelijke tracé van de Kustlaan te volgen.
- Verkeer – variant Nx bovengronds :
- Doorgaand verkeer : Het tracé van de NX start van op de zwevende ovonde op de N31, in vergelijking met het Carcoke alternatief wordt de ovonde verlengd naar het oosten en het tracé van de NX naar het zuiden verschoven (om de kruising tussen het spoorverkeer en de NX te reduceren).
Ter hoogte van het westelijke sluisplateau splitst de NX zich op in een noordelijk en een zuidelijk tracé. Het noordelijk tracé kruist het lokaal wegverkeer op westelijke oever en volgt het over het sluisplateau aan zuidzijde. Op oostelijke oever kruist het tracé het lokaal verkeer opnieuw om ondergronds aansluiting te vinden op het zuidelijk tracé. Deze kruisingen vormen geen probleem omdat het lokaal verkeer eveneens het noordelijk tracé volgt op het moment dat het verkeer op de NX het noordelijk tracé volgt. Het zuidelijk tracé gaat over de sluiskolk om aansluiting te vinden op het noordelijk tracé. Gezien de korte afstand tussen de sluis en de kruising van de NX met de spoorweg, is het niet mogelijk een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg te realiseren. Na de kruising met het spoorverkeer vindt de NX aansluiting op het lokaal verkeer via het Hollands complex.
- Lokaal verkeer: Het lokaal verkeer komende van de Kustlaan wordt opgesplitst in een noordelijk en een zuidelijk tracé. Het noordelijk tracé wordt ontsloten ten noorden van de NX. Het zuidelijk tracé kruist de NX tweemaal, op westelijke en oostelijke oever. De ontsluiting van het lokaal verkeer op de Kustlaan wordt via beide sluishoofden ontsloten via de basculebruggen.
- Spoorverkeer : Het spoorverkeer splitst zich ten zuiden van de ovonde op in een oostelijk en een westelijk tracé. Het westelijk tracé bevindt zich ten noorden van de NX en heeft als eindhalte station Zeebrugge-Dorp. Het oostelijk tracé blijft tot aan de sluis ten zuiden van de NX. Na de basculebrug over de sluiskolk splitst het spoortracé zich op oostelijke oever op in een noordelijk en een zuidelijk tracé. De NX kruist de sporen ondergronds. Het noordelijk tracé buigt verder noordwaarts om aansluiting te vinden met het bestaande tracé. Het zuidelijke tracé sluit aan op het bestaande tracé zuidwaarts.
- Tramverkeer : Het tramtracé volgt dezelfde ontsluiting over het sluiscomplex als het lokaal wegverkeer. Over het noordelijke sluishoofd verloopt het tramverkeer gescheiden van het lokaal wegverkeer. Ter hoogte van het zuidelijke sluishoofd verloopt dit gemengd over één rijstrook.
- Toegang westelijk deel achterhaven : de aansluiting van de Ovonde (N31) op de Lanceloot Blondeellaan kruist het vaartje door middel van een viaduct. Er is geen havenintern verkeer van Oost naar West in de achterhaven mogelijk. Alle verkeer van de oostelijke naar westelijke achterhaven dient dus via de NX te gebeuren of door het centrum van Zeebrugge. Er wordt in deze variant geen nieuwe weg binnen de achterhaven voorzien.
- Het fietsverkeer kan via het fietspad naast het vaartje, via de brug over het noordelijk sluishoofd de rotonde ten noorden van de Vismijncluster bereiken. Eventueel kan ook aan de westkant van de sluis een gelijkvloerse kruising met de spoorweg voorzien worden om de Stationswijk te bereiken.

1. Contouren stormvloedkering Nx tunnel-variant
2. Contouren stormvloedkering Nx bovengronds
3. Inname haventerrein

Alternatief Visartsluis - oost; De bouw van een nieuwe sluis op de Visartsite oost houdt o.a. in dat:

- De nieuwe zeesluis wordt ca. 50m ten oosten van de bestaande Visartsluis voorzien met de as Noord-Zuid georiënteerd. De huidige Visartsluis wordt afgebroken.
· Bij de variant Nx in tunnel : De sluis is ter hoogte van elk sluishoofd voorzien van een brug. De noordelijke brug biedt ruimte aan tram-, weg-, fietsverkeer en voetgangers; de zuidelijk brug biedt ruimte aan tram-, spoor-, weg-, fietsverkeer en voetgangers. De verkeersafwikkeling verloopt identiek zoals beschreven in het alternatief Visartsluis – huidige locatie in §5.2.2.
- Bij de variant Nx bovengronds : ter hoogte van het noordelijke sluishoofd zijn 3 basculebruggen aanwezig over de sluiskolk (1 voor lokaal verkeer en tram, 2 voor Nx). Alle verkeer over de bruggen is eenrichtingsverkeer. Ter hoogte van het zuidelijke sluishoofd zijn 4 basculebruggen aanwezig over de sluiskolk (1 voor lokaal verkeer en tram, 2 voor Nx, 1 voor spoorverkeer). De verkeersafwikkeling verloopt identiek zoals beschreven in het alternatief Visartsluis – huidige locatie in §5.2.2.
- Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor wordt een stormvloedkering conform het Kustveiligheidsplan voorzien. Dit heeft eveneens tot gevolg dat de huidige toegang tot de jachthaven niet meer bruikbaar zal zijn. Indien dit alternatief zou gekozen worden, zal in een verdere fase een geschikte nieuwe toegang worden gezocht.
- De bestaande toegangsgeul, dat het Verbindingsdok verbindt met de Visartsluis, wordt behouden en aangepast. De bestaande toegangsgeul wordt verdiept over zijn volledige lengte en garandeert een bodempeil van -15,1 mTAW over een nuttige breedte van 140m. Ter hoogte van het Oud Ferrydok, Prins Filipsdok en de Vismijncluster worden overgangstaluds voorzien naar het bestaande bodempeil.
- De kaailengte van de te realiseren kaaimuren in de achterhaven bedraagt ca. 1000m. De kaailengte neemt af ten opzichte van de huidige toestand. Maar er kan eventueel extra nuttige kaailengte gecreëerd worden door de aanleg van een dok tussen de zeesluis en het Verbindingsdok.
- De oppervlakte aan haventerreinen neemt ter hoogte van de verbinding tussen het Prins Filipsdok en het Oud Ferrydok en ten oosten van de toegangsgeul af met ca. 80.000m².
- De nieuwe zeesluis geeft via de toegangsgeul toegang tot het Verbindingsdok dat gelegen is ter hoogte van de gemeente Zwankendamme en Oost-West georiënteerd is.







1. Contouren stormvloedkering thv huidige Visartsluis
2. Contouren stormvloedkering thv Vandammesluis en nieuwe zeesluis;

Alternatief Vandamme - West;
Een nieuw locatiealternatief, ten aanzien van de startbeslissing en de eerste versie van de alternatievenonderzoeksnota, betreft het bouwen van een nieuwe zeesluis ten oosten van de bestaande Visartsluis. In dit alternatief wordt de sluis ten westen van de Vandammesluis gebouwd. T.h.v. de Visartsluis gaat het tram- en lokaal wegverkeer over het noordelijk sluishoofd. Het goederenspoor en de NX gaan over een nieuwe dijk t.h.v. het zuidelijk sluishoofd. Tussen de Visartsluis en de Vandammesluis wordt op de NX, een Hollands complex gerealiseerd om de aansluiting van het lokaal/havengebonden verkeer met de NX te realiseren.
Harde randvoorwaarden van deze variant zijn kort samengevat:
- Bescherming achterland tegen duizendjarige storm
- Buiten dienst stellen van de Visartsluis
- Nieuwe zeesluis ten westen van de Vandammesluis

De bouw van een nieuwe sluis ten westen van de Vandammesluis houdt o.a. in dat:
- Voor het uitvoeren van dit alternatief zullen een aantal woningen (ca. 50) onteigend moeten worden.
- Om de toegang naar de sluis aan te leggen, zal de nieuwe cruise-kade moeten verdwijnen.
- De bestaande Visartsluis wordt buiten dienst gesteld
- Ter hoogte van het noordelijke sluishoofd van de Visartsluis wordt de huidige draaibrug vastgezet. Hierdoor is de ontsluiting van tram- en lokaal wegverkeer verzekerd.
- De ontsluiting van het spoor- en NX-verkeer gebeurt over het zuidelijke sluishoofd van de Visartsluis welke gedempt wordt door middel van een dijk.
- Het lokaal wegverkeer (eigen aan de omgeving) zal over het noordelijk sluishoofd van de bestaande Visartsluis gestuurd worden ;
- Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor wordt eenstormvloedkering conform het Kustveiligheidsplan voorzien.
- De nieuwe zeesluis is voorzien van 4 basculebruggen, nl. 2 bruggen over het noordelijke sluishoofd en 2 bruggen over het zuidelijke sluishoofd.
- Doorgaand verkeer : Het tracé van de NX start van op de zwevende ovonde op de N31. De ovonde reikt aan oostzijde tot voorbij het huidig spoortracé. De NX daalt tot op maaiveldniveau en gaat tussen beide spoortracés oostwaarts richting zuidelijk sluishoofd van de Visartsluis. Ter hoogte van het sluishoofd rijdt het tracé vande NX over het gedempte sluishoofd. Ten oosten van de Visartsluis kruist de NX het lokale wegverkeer ondergronds d.m.v. een hollands complex (ter hoogte van Zeebrugge-Dorp) om vervolgens aansluiting te vinden op een rondpunt aan het zuidelijke sluishoofd van de nieuwe zeesluis en vervolgens de Vandammesluis. Vervolgens vindt het verkeer aansluiting met de Havenrandweg-Oost en de Elizabethlaan via een ovonde en rotonde ten oosten van de Vandammesluis.
- Lokaal verkeer :Het lokaal verkeer komende van Zeebrugge-Dorp vindt aansluiting op de NX en een verbinding met de oostelijke achterhaven via het Hollands complex.
De kruising over de NX en het spoorverkeer vindt plaats op maaiveldniveau, gezien een ongelijkvloerse kruising met het spoorverkeer teveel ruimte zou innemen ter hoogte van





de Vismijncluster. De aansluiting van de Ovonde (N31) op de Lanceloot Blondeellaan kruist het vaartje door middel van eenviaduct. Er is geen havenintern verkeer van Oost naar West in de achterhaven mogelijk. Alle verkeer van de oostelijke naar westelijke achterhaven dient dus via de NX te gebeuren. Het fietsverkeer kan via een fietspad naast het vaartje, via de dijk het Hollands complex bereiken om daar de NX te kruisen. Eventueel kan een fietsersbrug over de spoorweg en NX gebouwd worden ter hoogte van de Stationswijk.
- Spoorverkeer : Het bestaande tracé wordt ter hoogte van de ovonde (N31) opgesplitst in twee aparte tracés, één ten noorden en één ten zuiden van de NX. Om over het gedempte sluishoofd van de Visartsluis te gaan, wordt het dubbele spoor herleidt naar een enkel spoor. Het spoorverkeer kruist het lokaal verkeer tweemaal ter hoogte van het Hollands complex door middel van een gelijkvloerse kruising met slagbomen.
- Tramverkeer : vanaf het noordelijke sluishoofd van de nieuwe sluis splitst het tramtracé zich op in een noordelijk gelegen tracé en een zuidelijk gelegen tracé. Het noordelijke tracé gaat over beide noordelijke sluishoofden om aansluiting te vinden op het huidig tracé ten oosten van de Vandammesluis. Het zuidelijk tracé gaat over beide zuidelijke sluishoofden om opnieuw aansluiting te vinden op het huidig tracé ten oosten van de Vandammesluis. Beide tracés worden in noord-zuid richting verbonden op de westelijke oever nieuwe zeesluis, op de oostelijke oever nieuwe zeesluis en op de oostelijke oever Vandammesluis.

Er wordt een nieuwe sluis gebouwd t.h.v. de Carcokesite. Ter hoogte van de Visartsluis wordt een open doorvaart kanaal gerealiseerd. Op deze manier wordt een open getijdezone gecreëerd aan de zeezijde van de nieuwe sluis. In de getijdezone worden nieuwe kaaimuren gebouwd en de bestaande kaaimuren worden verhoogd (aangepast/ gerenoveerd) om overstromingen te vermijden. Verder wordt t.h.v. de Visartsluis een beweegbare draaibrug voorzien voor het spoorverkeer, het lokaal wegverkeer en het langzaam verkeer. Voor de Nx worden in dit alternatief 2 uitvoeringsvarianten voorzien:
- ofwel gaat de Nx (verbindingsweg tussen N31 en de Havenrandweg Oost) in een tunnel onder het doorvaartkanaal;
- ofwel wordt de Nx bovengronds omgeleid door het havengebied.

De bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van de Carcokesite houdt o.a. in dat:

- De bestaande Visartsluis wordt afgebroken en er wordt een doorvaartkanaal voorzien van ca. 85 m dat het nieuwe getijdedok verbindt met de voorhaven. Een verdieping tot -15,1 m TAW wordt voorzien. Het doorvaartkanaal wordt begrensd door kaaimuren. Het opengetijdedok wordt in het noorden begrensd door de draaibrug over het doorvaartkanaal. Ten zuiden van het open getijdedok ligt de nieuwe zeesluis. Ten oosten vormt de huidige kaai van de Vismijncluster de grens. Deze kaai wordt in zuidelijke richting verlengd tot aan de nieuwe zeesluis. Aan de westkant wordt voorlopig een talud ingetekend. Hier kunnen in een latere fase kaaimuren en een insteekdok gebouwd worden.
- De nieuwe zeesluis wordt meer landinwaarts voorzien, ter hoogte van de Carcoke site met de as Noord-Zuid georiënteerd. De zuidelijke grens van het sluiscomplex is in het verleden vastgelegd aan de hand van scheepvaartsimulaties en blijft ongewijzigd.
- Bij de variant Nx in tunnel : De sluis is ter hoogte van elk sluishoofd voorzien van een basculebrug. Het verkeer over de brug bestaat uit lokaal en havenintern verkeer.
- Bij de variant Nx bovengronds : De sluis is voorzien van 5 bruggen, nl. 3 bruggen over het noordelijke sluishoofd (westwaarts NX-verkeer, oostwaarts NX- verkeer en havenintern- en fietsverkeer) en 2 bruggen over het zuidelijke sluishoofd (westwaarts NX-verkeer en oostwaarts NX-verkeer).
- Het insteekdok bevindt zich ten westen van het noordelijke sluishoofd van de nieuwe zeesluis en ligt evenwijdig met de as van de sluis. Als randvoorwaarde geldt een breedte van 150 m, met als doel op termijn een gelijkaardige dienstverlening voor roro-trafiek als in het huidige Brittaniadok aan te bieden.
- Het voorzien van een opengetijdedok creëert ten opzichte van de huidige toestand bijkomende nuttige kaailengte. In beide varianten wordt ca. 1.464m kaaimuur voorzien in de opengetijzone achter het doorvaartkanaal. Er kan ca. 950m extra gebouwd worden langs de westzijde van het dok.
- Het voorzien van een opengetijdedok door gedeeltelijke demping van het Oud Ferrydok en Prins Filipsdok (demping: groen/ afgraving: rood) heeft een vermindering van de beschikbare haventerreinen tot gevolg. De oppervlakte aan nuttige haventerreinen vermindert met ca. 38.500 m² t.o.v. de bestaande toestand (of 36.571.4 m² bij de variant Nx bovengrond)



Het dempen van de dokken, het bouwrijp maken van deze terreinen en de ontwikkeling van nieuwe activiteiten op deze terreinen maakt als dusdanig geen deel uit van het project, maar wordt wel als een ontwikkelingsscenario meegenomen in het milieuonderzoek en de MKBA;
- De nieuwe zeesluis geeft toegang tot het Verbindingsdok. Zowel ten oosten als ten westen van de aansluiting is een uitgraving vereist, om het veilig manoeuvreren van de schepen mogelijk te maken mogelijk te maken.
- Ter plaatse van het doorvaartkanaal (ten zuiden van de huidige Visartsluis) wordt een draaibrug voorzien voor spoor- en lokaal wegverkeer
- (met 2 rijstroken voor wegverkeer, 1 treinspoor, 2 uitkragende fiets- en voetpaden).
· Onder het doorvaartkanaal wordt een tunnel voorzien die plaats geeft aan de tram en bij de variant Nx in tunnel ook aan de NX. De tunnelkoker bevat in deze variant twee sporen, twee vluchtkokers/ dienstkokers, en twee wegkokers. In de variant Nx bovengronds wordt een tunnel onder het doorvaartkanaal voorzien voor de tram.
- Door het onder getij brengen van dit deel van de achterhaven dit ook blootgesteld wordt aan stormvloeden. Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor wordt een stormvloedkering conform het Kustveiligheidsplan voorzien.

Doorgaand verkeer - variant Nx in tunnel :
Het tracé van de NX start van op de westelijke ovonde (N31). Vanaf de ovonde daalt het wegniveau tot ca -23,75 m TAW om onder het doorvaartkanaal te gaan,samen met het tramtracé. Onder de oostelijke oever van het doorvaartkanaal scheiden beide tracés zich. Na het tunneltracé ontdubbelt de NX zich op maaiveldniveau. De twee middelste rijstroken blijven onder maaiveldniveau om onder de rotonde door te lopen, en om voorbij de rotonde tot maaiveld te stijgen richting Vandammesluis. De buitenste rijvakken blijven na de ontdubbeling op maaiveldniveau om aansluiting te vinden op de rotonde. Via deze rotonde op maaiveldniveau kan aansluiting gevonden worden naar de oostelijke achterhaven.
- Doorgaand verkeer - variant Nx bovengronds :
Het tracé van de NX start van op de zwevende ovonde op de N31, kruist de spoorweg incl. het vaartje door middel van een viaduct. De NX volgt ongeveer de zuidelijke grens van het havengebied tot aan het sluiscomplex. Het tracé van de NX wordt ter hoogte van het sluiscomplex ontdubbeld over beide sluishoofden om doorstroming van het verkeer te garanderen bij in- of uitvaren van schepen in de sluis. De NX kruist het havenintern verkeer twee maal via een ongelijkvloerse kruising. Ter plaatse van de sluishoofden is voor elke rijrichting van de NX een basculebrug voorzien. Na het sluiscomplex voegt de ontdubbelde NX zich weer samen tot één tracé, om daarna noordwaarts op de Jozef Verschaveweg aan te sluiten. Het tracé kruist deze weg door middel van een ongelijkvloerse kruising en volgt dan de bestaande weg tot aan de spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Vismijncluster. Vooraleer aansluiting te vinden op de rotonde op de Isabellalaan, kruist de NX de spoorweg 2 keer via een inkokering. In aanloop naar de rotonde stijgen de twee buitenste rijvakken tot op maaiveldpeil, terwijl de twee middelste rijstroken onder de rotonde door lopen om voorbij de rotonde tot op maaiveldpeil te stijgen. De rotonde biedt westwaarts aansluiting op het lokaal verkeer richting Zeebrugge-Dorp en Knokke.
- Lokaal verkeer : De rotonde ten noorden van de Vismijncluster verleent het lokaal verkeer komende van Zeebrugge-centrum de toegang tot
- de Stationswijk, via de draaibrug over het doorvaartkanaal;
- de achterhaven via een gelijkvloers kruising met de spoorweg
- de NX, zowel oostwaarts, richting Vandammesluis als zuid- of westwaarts, richting tunnel, (via een tweede rotonde bij variant Nx in tunnel)
- Spoorverkeer : Het spoor tussen het station en de brug over de Visartsluis wordt naar het zuiden opgeschoven om aan te sluiten op de brug over het doorvaartkanaal. Het nieuwe tracé van het (dubbele) spoorverkeer buigt ter hoogte van de ovonde af naar het oosten, om aan zuidzijde van de NX richting draaibrug over één spoor over het doorvaartkanaal te gaan.
- Havenintern verkeer : Het fietsverkeer volgt het tracé van het havenintern verkeer steeds aan noordelijke zijde. Het tracé van het havenintern verkeer start van op de ovonde op de N31. Het havenintern verkeer kruist de spoorweg incl. het vaartje door middel van een viaduct en splitst zich op in een noordelijk en zuidelijk tracé parallel met het vaartje. De zuidelijke tak sluit aan op het sluiscomplex. De noordelijke tak kruist de spoorweg opnieuw d.m.v. een gelijkvloerse kruising net voor de draaibrug over het doorvaartkanaal. Ter plaatse van het sluiscomplex splitst het havenintern verkeer zich op naar het noordelijk- en zuidelijk sluishoofd. Ten oosten van het sluiscomplex voegen beide tracés zich weer samen. Ten oosten van hetsluiscomplex zet het tracé van het havenintern verkeer zich verder om via een rotonde aansluiting te vinden op de Jozef Verschaveweg, vanwaar men via een gelijkvloerse spoorwegovergang de rotonde ten noorden van de Vismijncluster kan bereiken.
- Tramverkeer : Het tramverkeer wordt ontsloten door een tramtunnel onder het doorvaartkanaal ten zuiden van de huidige Visartsluis. Na de inkokering vindt het tracé aansluiting op het huidige tramtracé van de Kustlaan. Rekening houdend met een maximale helling van 3% (4% over een korte afstand van (150m) kan de tram niet over de brug van de Baron de Maerelaan rijden om daarna pas de tunnel in te rijden. De tram moet met andere woorden al ten westen van de kruising met de Baron de Maerelaan en de spoorlijn zakken om onder deze twee wegen door te rijden.

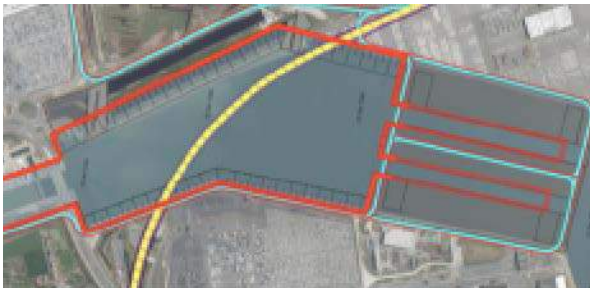
1. Contouren stormvloedkering thv huidige Visartsluis
2. Contouren stormvloedkering thv Verbindingsdok variant Nx-tunnel;
3. Uitwateringsconstructies Tweelingenkanaal

Alternatief Verbindingsdok;
Een nieuw alternatief, ten aanzien van de startbeslissing, betreft het bouwen van twee nieuwe zeesluizen ten zuiden van de bestaande Vandammesluis. In dit alternatief wordt de Vandammesluis gesupprimeerd en de Visartsluis buiten dienst gesteld. De Vandammesluis wordt afgebroken om plaats te maken voor een brede vaargeul. T.h.v. de Visartsluis gaat het tram- en lokaal wegverkeer over het noordelijk sluishoofd. Het goederenspoor en de NX gaan over een nieuwe dijk t.h.v. het zuidelijk sluishoofd.
Voor de Nx worden in dit alternatief 2 uitvoeringsvarianten voorzien:
1. ofwel gaat de Nx en de tram in een tunnel onder de toegangsgeul. Lokaal en langzaam verkeer gaat via 2 bruggen over de sluis. De Nx-tunnel biedt ruimte aan 2x2 rijstroken en 1 diensttunnel
2. ofwel wordt de Nx bovengronds over de sluis geleid. In totaal zijn er 6 bruggen over elke sluis, 2 voor lokaal en 2x2 voor NX.

De bouw van twee nieuwe sluizen in het Verbindingsdok houdt o.a. in dat:

- De bestaande Vandammesluis wordt afgebroken en op deze locatie wordt een toegangsgeul van 130 m breed voorzien;
- Ten zuiden van de bestaande Vandammesluis in het Verbindingsdok worden twee nieuwe sluizen gebouwd. Dit heeft tot gevolg dat er een inname van terminaloppervlakte en aanmeermogelijkheden en bestaande wegenis zal zijn. Anderzijds zijn er mogelijke opportuniteiten om voorhaven ligplaatsen te creeëren voor het sluizencomplex.
- De bestaande Visartsluis wordt buiten dienst gesteld.
- Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor wordt een stormvloedkering conform het Kustveiligheidsplan voorzien.
- Ter hoogte van het noordelijke sluishoofd van de Visartsluis wordt de huidige draaibrug vastgezet. Hierdoor is de ontsluiting van tram- en lokaal wegverkeer verzekerd, terwijl de ontsluiting van het spooren NX-verkeer gebeurt over het zuidelijke sluishoofd welke gedempt is door middel van een dijk.
- Bij de variant NX in tunnel wordt elke sluiskolk voorzien van 2 basculebruggen, nl. een brug over het noordelijke sluishoofd en een brug over het zuidelijke sluishoofd. Er zijn dus 4 basculebruggen in totaal en zijn allen van hetzelfde type.
- Bij de variant NX bovengronds wordt elke sluiskolk voorzien van 6 basculebruggen, nl. drie bruggen over het noordelijke sluishoofd en drie bruggen over het zuidelijke sluishoofd. Er zijn dus 12 basculebruggen in totaal.
- Door de lokale verbreding van het Verbindingsdok als toegang tot de nieuwe sluizen, dringt zich een verplaatsen van de uitwateringsconstructie van hetTweelingenkanaal op: er zal een lokale inname van het Schipdonkkanaal en het Leopoldkanaal noodzakelijk zijn. De uitwateringsconstructie van het Tweelingenkanaal wordt verplaatst om uit te wateren ten noorden van de nieuwe zeesluizen. (Deze kanalen monden op heden uit in de voorhaven ter hoogte van C.Ro.). De nieuwe monding bevindt ten noorden van de nieuwe zeesluizen op de oostelijke oever.







- Door het onder getij brengen van dit deel van de achterhaven, zullen er voldoende voorzieningen moeten genomen worden op basis van het Kustveiligheidsplan;
- De kosten voor het bouwen van een tweede nieuwe sluis zullen hoger zijn in vergelijking met de andere alternatieven, maar de (noodzakelijke) renovatie van de huidige Vandammesluis dient in dat geval niet meer te gebeuren. Het bouwen van twee nieuwe sluizen op deze locatie laat ook toe om de bouw gefaseerd te laten verlopen en bijgevolg de investering te spreiden.

- Doorgaand verkeer :
Het tracé van de NX start van op de zwevende ovonde op de N31. De ovonde reikt aan oostzijde tot voorbij het huidig spoortracé. De NX daalt tot op maaiveldniveau en gaat tussen beide spoortracés oostwaarts richting zuidelijk sluishoofd van de Visartsluis. Ter hoogte van het sluishoofd rijdt het tracé van de NX over het gedempte sluishoofd. Ten oosten van de Visartsluis kruist de NX het lokale wegverkeer ondergronds d.m.v. een hollands complex (ter hoogte van Zeebrugge-Dorp) om vervolgens aansluiting te vinden op:

1. het tunneltracé voor de variant Nx in tunnel. Ten oosten van de nieuwe zeesluizen vindt het tunneltracé aansluiting met de rotonde Havenrandweg-Oost
2. het omleidingstracé over de nieuwe zeesluizen en de rotonde op de Alfred Ronsestraat voor de variant Nx bovengronds. De tracés over beide sluishoofden worden met elkaar verbonden om de ontsluiting van de NX te allen tijde te verzekeren
- Lokaal verkeer :
Het lokaal verkeer komende van Zeebrugge-Dorp vindt aansluiting op de NX en een verbinding met de oostelijke achterhaven via het Hollands complex. De kruising over de NX en het spoorverkeer vindt plaats op maaiveldniveau, gezien een ongelijkvloerse kruising met het spoorverkeer teveel ruimte zou innemen ter hoogte van de Vismijncluster. De Oost-West verbinding van het lokaal verkeer gebeurt over de sluiskolken en over een rotonde ten zuiden van het tunneltracé. Deze rotonde verleent het lokaal verkeer toegang tot de NX, en voorziet aansluiting op de Kustlaan richting Knokke. Het fietsverkeer volgt hetzelfde tracé als het lokaal verkeer. De aansluiting van de Ovonde (N31) op de Lanceloot Blondeellaan kruist het vaartje door middel van een viaduct.
Er is geen havenintern verkeer van Oost naar West in de achterhaven mogelijk. Alle verkeer van de oostelijke naar westelijke achterhaven dient dus via de NX te gebeuren of door het centrum van Zeebrugge. Het fietsverkeer kan via een fietspad naast het vaartje, via de dijk het Hollands complex bereiken om daar de NX te kruisen. Eventueel kan een fietsersbrug over de spoorweg en NX gebouwd worden ter hoogte van de Stationswijk.
- Spoorverkeer : Het bestaande tracé wordt ter hoogte van de ovonde (N31) opgesplitst in twee aparte tracés, één ten noorden en één ten zuiden van de NX. Om over het gedempte sluishoofd van de Visartsluis te gaan, wordt het dubbele spoor herleidt naar een enkel spoor. Het spoorverkeer kruist het lokaal verkeer tweemaal ter hoogte van het Hollands complex door middel van een gelijkvloerse kruising met slagbomen. - Tramverkeer: Het tramverkeer wordt ontsloten over het noordelijke sluishoofd van de Visartsluis (t.h;v. Visartsluis wordt de omleiding van het tramverkeer over het zuidelijke sluishoofd van de Visartsluis gesupprimeerd). Van West naar Oost, volgt het tramverkeer het huidig tracé over het noordelijke sluishoofd van de Visartsluis, tot aan de toegangsgeul . De Oost-West verbinding van de Kustlaan ter hooge van de toegangsgeul gebeurt via een tunnel.

1. Contouren stormvloedkering thv huidige Visartsluis
2. Contouren stormvloedkering thv Vandammesluis en nieuwe zeesluis;
3. Nieuwe monding inkokering Tweelingenkanaal



Alternatief Vandamme - oost;
Bij dit alternatief wordt de nieuwe zeesluis ten oosten naast de bestaande Vandammesluis gebouwd. T.h.v. de Visartsluis gaat het tram- en lokaal wegverkeer over het noordelijk sluishoofd. Het goederenspoor en de NX gaan over een nieuwe dijk t.h.v. het zuidelijk sluishoofd. Tussen de Visartsluis en de Vandammesluis wordt op de NX een Hollands complex gerealiseerd voor de aansluiting van het lokaal/ havengebonden
verkeer met de NX te realiseren.



De bouw van een nieuwe sluis ten oosten van de bestaande Vandammesluis houdt o.a. in dat:

- Ten oosten van de bestaande Vandammesluis een nieuwe sluis wordt gebouwd, waarbij de huidige sluis operationeel blijft. Dit heeft tot gevolg dat bestaande aanmeermogelijkheden in de voor- en achterhaven, een deel van de terminaloppervlakte van C.Ro en de bestaande wegenis hier zullen verdwijnen of
moeten opschuiven. Aangezien ter hoogte van deze locatie de hoofdader van Fluxys is gelegen, zal deze moeten verplaatst worden. Verder dient bekeken te worden hoe met het verlies aan areaal van C.Ro zal omgegaan worden.
- De bestaande Visartsluis buiten dienst wordt gesteld, wat potenties heeft voor de verbinding van beide dorpskernen van Zeebrugge;
- Ter hoogte van het noordelijke sluishoofd van de Visartsluis wordt de huidige draaibrug vastgezet. Hierdoor is de ontsluiting van tram- en lokaal wegverkeer verzekerd.
- De ontsluiting van het spoor- en NX-verkeer gebeurt over het zuidelijke sluishoofd van de Visartsluis
welke gedempt wordt door middel van een dijk
- Een inname binnen het Habitatrichtlijngebied 'BE2500001 'Duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin',
deelgebied Kleiputten van Heist en VEN-gebied zal optreden;
- Het achterland moet beschermd worden tegen een duizendjarige storm. Hiervoor wordt een
stormvloedkering conform het Kustveiligheidsplan voorzien.
- De nieuwe zeesluis is voorzien van 4 basculebruggen, nl. 2 bruggen over het noordelijke sluishoofd en 2
bruggen over het zuidelijke sluishoofd.
- Voor het tramverkeer en voor alle wegverkeer ter hoogte van de Vandamme locatie wijzigt de verkeersafwikkeling 4; De actuele verkeersafwikkeling van het tramverkeer, en ook het wegverkeer, is een cirkel-beweging waarbij het verkeer steeds over één van de bruggen de sluis kan kruisen. Wanneer een 2de sluis parallel aan de Vandamme-sluis wordt geplaatst dient een 8-circulatie over de 2 sluizen gerealiseerd kan worden. Gezien de 2 sluizen onafhankelijk van elkaar werken, is een verloop tussen zee- en landwaartse bruggen van de 2 sluizen noodzakelijk.



- Doorgaand verkeer : het tracé van de NX start van op de zwevende ovonde op de N31. De ovonde reikt aan oostzijde tot voorbij het huidig spoortracé. De NX daalt tot op maai-veldniveau en gaat tussen beide spoortracés oostwaarts richting zuidelijk sluishoofd van de Visartsluis. Ter hoogte van het sluishoofd rijdt het tracé van de NX over het gedempte sluishoofd. Ten oosten van de Visartsluis kruist de NX het

lokale wegverkeer ondergronds d.m.v. een hollands complex (ter hoogte van Zeebrugge-Dorp) om vervolgens aansluiting te vinden op het zuidelijke sluishoofd van de Vandammesluis. Vervolgens vindt het verkeer aansluiting met de Havenrandweg-Oost en de Elizabethlaan via twee rotondes ten oosten van de nieuwe zeesluis. Opgemerkt wordt dat de inplanting van de noordoostelijke rotonde en het tramverkeer mogelijk moet blijven met betrekking tot het viaduct ter hoogte van de kruising met de Hendrik Van Minderhoutstraat.
- Lokaal verkeer : het lokaal verkeer komende van Zeebrugge-Dorp vindt aansluiting op de NX en een verbinding met de oostelijke achterhaven via het Hollands complex. De kruising over de NX en het spoorverkeer vindt plaats op maaiveldniveau, gezien een ongelijkvloerse kruising met het spoorverkeer teveel ruimte zou innemen ter hoogte van de Vismijncluster. Ten oosten van de aansluiting met het Verbindingsdok is een nieuw wegtracé aanwezig, dat noordwaarts aansluit op de nieuwe zeesluis. De aansluiting van de Ovonde (N31) op de Lanceloot Blondeellaan kruist het vaartje door middel van een viaduct. Er is geen havenintern verkeer van Oost naar West in de achterhaven mogelijk. Alle verkeer van de oostelijke naar westelijke achterhaven dient dus via de NX te gebeuren. Het fietsverkeer kan via een fietspad naast het vaartje, via de dijk het Hollands complex bereiken om daar de NX te kruisen. Eventueel kan een fietsersbrug over de spoorweg en NX gebouwd worden ter hoogte van de Stationswijk.
- Spoorverkeer : Het bestaande tracé wordt ter hoogte van de ovonde (N31) opgesplitst in twee aparte tracés, één ten noorden en één ten zuiden van de NX. Om over het gedempte sluishoofd van de Visartsluis te gaan, wordt het dubbele spoor herleidt naar een enkel spoor. Het spoorverkeer kruist het lokaal verkeer tweemaal ter hoogte van het Hollands complex door middel van een gelijkvloerse kruising met slagbomen.
- Tramverkeer : vanaf het noordelijke sluishoofd van de Vandammesluis splitst het tramtracé zich op in een noordelijk gelegen tracé en een zuidelijk gelegen tracé. Het noordelijke tracé gaat over beide noordelijke sluishoofden om aansluiting te vinden op het huidig tracé ten oosten van de nieuwe zeesluis. Het zuidelijk tracé gaat over beide zuidelijke sluishoofden om opnieuw aansluiting te vinden op het huidig tracé ten oosten van de nieuwe zeesluis. Beide tracés worden in noord-zuid richting verbonden op de westelijke oever Vandammesluis, op de westelijke oever nieuwe zeesluis en op de oostelijke oever nieuwe zeesluis.
- Het Leopold- en Schipdonkkanaal (Tweelingenkanaal) monden op heden uit in de voorhaven ter hoogte van de Vandammesluis. De inkokering van het Tweelingenkanaal wordt parallel met de Vandammesluis naar het oosten verplaatst.

Bijlage VI: Plan vrachtwagenparking, MBZ

