

SAMENVATTING

Het strategisch plan voor de haven van Oostende persontmoeting 4 november 2005

WAT IS HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN OOSTENDE ?

Het strategisch plan van de zeehaven beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Oostende op korte (5 jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). De Vlaamse Regering besliste in juli 1999 tot de opmaak van dit plan. De haven is een belangrijke economische poort voor Vlaanderen en het strategisch plan moet een strategie uitwerken voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van deze economische poort¹. De Vlaamse regering besliste destijds dat het strategisch plan daarbij moet rekening houden met de maximale bescherming van de woonzones, het behoud en het versterken van de natuurlijke infrastructuur en het mogelijk maken van een economische expansie mits zuinig ruimtegebruik. De nieuwe Vlaamse Regering heeft in haar regeerakkoord opgenomen dat voor elk havengebied een strategisch plan en een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) wordt opgesteld.

Het strategisch plan bestaat uit een streefbeeld en een actieplan

Het streefbeeld schetst in dertien kernbeslissingen de globale gewenste en toekomstige ontwikkeling van de zeehaven. De uitvoering van deze kernbeslissingen kan gebeuren in één of meerdere acties op korte, middellange of lange termijn. Het actieplan geeft een lijst van mogelijke actiepunten.

Gevolgen van dit plan

Het strategisch plan is een beleidsvoorbereidend plan. Het heeft geen juridische draagkracht maar vormt het kader op basis waarvan het Vlaamse Gewest in de toekomst uitvoeringsplannen opmaakt of andere maatregelen neemt (zoals aanpassen van de weginfrastructuur, aanleggen van buffers enz.). Het is met ruimtelijke uitvoeringsplannen dat terreinen specifieke functies en invullingen toegewezen krijgen. Ook de afbakening met grenslijn van het zeehavengebied behoort hier toe.

Wie maakte het plan op?

Over dit plan is nagedacht en gedebatteerd. Bij het beschrijven van het toekomstperspectief voor een zeehaven moet heel wat in rekening gebracht worden. Het overlegproces dat onderzoek van dit kaliber noodzaakt, is al even complex en nam ongeveer vier jaar in beslag.

Verschillende instanties gaven het plan mee vorm:

- De stuurgroep onder leiding van de Gouverneur van West-Vlaanderen, de heer Paul Breyne, heeft de coördinatie van de opmaak van het strategisch plan voor zich genomen. De stuurgroep bespreekt de tussentijdse nota's, verbetert ze en keurt ze goed. De stuurgroep bestaat naast vertegenwoordigers van gemeenten, provincie en Vlaams Gewest uit afgevaardigden van het Autonome Gemeentelijke Havenbedrijf Oostende, NMBS / Infrabel, De Lijn, de Provincie en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij.
- De plangroep bereidt alle documenten en tussentijdse nota's voor. Hij bestaat uit vertegenwoordigers van de Vlaamse administraties, de stad Oostende, het provinciebestuur, de Lijn, het Autonome Gemeentelijke Havenbedrijf Oostende, en de studiebureaus.
- In beperkte mate werden Werkgroepen opgericht wanneer specifiek onderzoek vereist was om dieper op een bepaald thema in te gaan. Zo waren er aandachtspunten rond economie, luchthaven en ruimtelijke veiligheid, natuur, veiligheid, baggerproblematiek, leefbaarheid...
- Dit mondde uit in diverse onderzoeksrapporten die in het strategisch plan zijn geïntegreerd. Zo is er onderzoek gedaan naar de economische positionering, mobiliteit, zuinig ruimtegebruik, natuur in de haven,

¹ De poorten zijn volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen en dus van groot strategisch belang. Deze uitbouw van de poorten en de bereikbaarheid ervan moeten worden gegarandeerd door hun afbakening in ruimtelijke uitvoeringsplannen en door de verbetering van de bestaande en de aanleg van ontbrekende infrastructuur

wonen en leefomgeving, het AWZ plan, de internationaal beschermde vogelsoorten aan de kust, windmolens, de ontsluiting van de haven en de verbetering van het lokale wegennet enz.

- Voorstellen van de stuurgroep zijn getoetst in de maatschappelijke klankbordgroep. Die gaat na of de voorstellen maatschappelijk gedragen zijn. De groep bestaat uit leden van verschillende maatschappelijke groepen en organisaties uit de regio.
- Via nieuwsbrieven werd de ruime bevolking uitgenodigd mee na te denken over de toekomst van hun haven. Tijdens de klankbordgroep van 3 maart 2004 zijn alle geïnteresseerden ingelicht over de stand van zaken in het planningproces en tijdens de klankbordgroep op 14 september 2005 waar eveneens de burger was op uitgenodigd werd het ontwerpplan voorgesteld en besproken.

ANDERE PLANNEN

Het strategisch plan voor de zeehaven staat niet alleen. Er werd ondertussen tevens gewerkt aan een langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid dat een toetsingskader zal vormen voor de opportuniteit van de uitvoering van maatregelen.

De Vlaamse Regering besliste in juli 2002 dat voor elk ruimtelijk uitvoeringsplan een Ruimtelijk VeiligheidsRapport kortweg RVR moet opgemaakt worden. Aangezien de strategische visie de basis vormt voor toekomstige uitvoeringsplannen, nam het Vlaams Gewest nu al het initiatief om het strategisch plan op vlak van veiligheid te evalueren.

Het plan-milieueffectenrapport, kortweg plan-MER genaamd, is het tweede plan in rij dat sedert het m.e.r.-decreet van december 2002 moet opgemaakt worden bij elk uitvoeringsplan. Samen met de gelijkaardige planprocessen voor de havens was het één van de eerste keren dat een milieueffectenrapport reeds wordt opgemaakt in de planfase en niet bij een uit te voeren project zoals we dat vroeger al kenden. Het plan-MER gaat na welke effecten de maatregelen uit ons strategisch plan kunnen hebben op het milieu en op de verschillende soorten fauna en flora zelf. Het plan-MER geeft ook aan welke maatregelen negatieve effecten afzwakken en positieve effecten versterken.

Het ruimtelijk veiligheidsrapport en het plan-MER zijn belangrijk voor het strategisch plan. Ze zijn nu al geïntegreerd in het ontwerp.

Andere plannen die een visie uitstippelen over het toekomstig ruimtegebruik in de regio zijn: het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, de (voor-)ontwerpen van Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen van de stad Oostende en de aanliggende gemeenten en de studie van de afbakening van het stedelijk gebied van Oostende, alsmede het AWZ plan Kustverdediging Oostende en de havendammen tot de haven van Oostende.

BASISVISIE

Voor het ontwerpen van de ontwikkelingsvisie is uitgegaan van een aantal strategische principes. In de eerste plaats is gezocht naar een evenwicht tussen de ontwikkeling van de haven als poort en economische motor van de regio en het beschermen van het duurzaam kader waarbinnen deze ontwikkeling moet plaatsvinden.

De prognoses gehanteerd in het streefbeeld geven een eventueel verwachte stijging aan van de goederentrafiek in de haven van ca 7 miljoen ton nu, naar ca 13 à 14 miljoen ton in 2020. Dit is evenwel geen voorspelling maar een mogelijke ontwikkeling van de beschikbare haventerreinen. Hoe kan en zal de haven in de periode 2000-2020 met deze groei omgaan?

Behoud en versterking van de rol als poort en motor van de economische ontwikkeling in de omgeving

De haven van Oostende vormt een bestaande en verder te ontwikkelen hefboom en motor ten aanzien van de economische groei in de regio. De ondersteuning van de rol van de haven als economische poort moet hierbij op een gelijkwaardig niveau geplaatst worden als de keuze voor de versterking van het stedelijk gebied (ontwikkeling stedelijk gebied niet ten koste van de haven). Deze doelstelling kan vertaald worden naar volgende elf subprincipes.

- Verhogen van de werkgelegenheid
- Maximaal valideren van de economische potenties van de haven
- Ontwikkelen van een veilige haven
- Maximaal benutten en optimaliseren van de maritieme toegang
- Optimaliseren van de intermodale faciliteiten in de haven in overeenstemming met het gewenste ontwikkelingsperspectief
- Selectieve invulling van zeehaventerreinen
- Verbeteren ontsluiting van de haven over de weg
- Verbeteren aandeel openbaar vervoer
- Verbeteren aandeel fietsverkeer in het woon-werkverkeer
- Optimaal benutten van recreatieve potenties van de haven

Streven naar een milieuvriendelijke haven

De haven van Oostende ligt deels ingebed in een stedelijk weefsel, deels in het polderlandschap. De ontwikkeling van de haven (bedrijvigheid en werkgelegenheid) en de randvoorwaarden die vanuit de omgeving worden gesteld moeten op een evenwichtige manier afgewogen worden. Deze doelstelling kan vertaald worden naar volgende zeven subprincipes.

- Maximaal behoud van de bestaande woonzones
- Minimaliseren van de verkeersoverlast
- Minimaliseren geur-, lawaaihinder
- Minimaliseren visuele hinder
- Streven naar duurzaam en intensief ruimtegebruik
- Duurzaam ruimtegebruik
- Intensief ruimtegebruik

Behoud en versterken van de natuur en ecologische infrastructuur binnen en buiten het zeehavengebied

Uitgangspunt is het behoud en de versterking van natuurwaarden en ecologische infrastructuren in en rond de haven. Vanuit de opvatting dat de natuurlijke structuur een dynamisch gegeven is, betreft deze doelstelling niet enkel bestaande bekende natuurlijk waardevolle zones maar ook nieuwe zones of zones met perspectieven voor natuurontwikkeling. Omgekeerd moeten – wanneer bepaalde beschermingsmaatregelen achterhaald zijn – bestaande afgebakende zones in vraag gesteld kunnen worden. Principe is het zorgzaam omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur buiten het havengebied en met de ecologische infrastructuur in het havengebied. Deze doelstelling kan vertaald worden naar volgende vier subprincipes.

- Behoud en versterken van natuurlijke structuur in of in de nabijheid van het zeehavengebied

- Behoud en versterken van de ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied
- Instandhouding kustbroedvogelpopulaties
- Behoud en versterken van het marien milieu

STRATEGISCHE UITGANGSPUNTEN VASTGELEGD IN ONTWIKKELINGSCONCEPTEN en KERNBESLISSINGEN

ONTWIKKELINGSCONCEPT 1:

Ontwikkeling door optimaal ruimtegebruik en verdichting, binnen de bestaande ruimtelijke grenzen

Er wordt gestreefd naar een maximale economische ontwikkeling binnen het plangebied. De ruimtelijke mogelijkheden worden geografisch beperkt door de verwevenheid met het stedelijk gebied en het omgevende polderlandschap. Grosso modo worden de grenzen bepaald door de omgeving van het Montgomerydok, de spoorweg t.o.v. de kernstad met stadspark, de spoorweg t.o.v. de regionale bedrijventerreinen Zandvoorde en Plassendale 3, de Vuurtorenwijk en het geplande stedelijke ontwikkelingsgebied Oosteroever, Bredene-Sas en de geplande stedelijke ontwikkeling op Kop van 't Sas, het bestaande lokale bedrijventerrein van Bredene en het aaneengesloten openruimte gebied van de Oudlandpolders. Delen van dit gebied kunnen evenwel – omwille van andere ontwikkelingsperspectieven – niet tot het zeehavengebied gerekend worden (zie verder). Optimaal ruimtegebruik en verdichting is nodig om maximale economische ontwikkeling binnen de grenzen mogelijk te maken.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 2:

Ontwikkeling in verschillende deelruimten

Er kunnen vijf deelruimten onderscheiden worden, die elk op zich eigen kenmerken, beperkingen en potenties hebben. Het betreft: Voorhaven, Binnenhaven, Plassendale I, Zuidelijke kanaalzone en Spuikom. De gewenste ontwikkelingen houden rekening met de eigenheid van elke deelruimte. Dit betekent:

De Voorhaven: bij uitstek geschikt voor havenactiviteiten. Vooral grote potenties voor diepwatergebonden maritieme trafieken en maritieme trafieken waarvoor snelheid van groot belang is, voor visserij-activiteiten en voor havendiensten die direct maritiem ontsloten moeten zijn. De Voorhaven heeft ook een functie als waterkering t.b.v. de veiligheid van het omliggend stedelijk gebied.

De Binnenhaven: vooral geschikt voor trafieken met kleinere schepen en waarvoor snelheid minder van belang is. Potenties worden daarom vooral gezien inzake bulktrafieken. In beperkte mate kunnen delen ingeschakeld worden t.b.v. trafieken in de Voorhaven, nl. voorzover hierdoor de doorstroming op de wegverbinding Kennedy-De Bolle niet wordt gehypotheekeerd.

Plassendale I: voor logistieke activiteiten die een positief effect kunnen hebben op de haventrafiek, en voor zeehaven- of watergebonden en zeehavengerelateerde bedrijvigheid. Een deel blijft voorbehouden voor de ontwikkeling van een wetenschapspark. Dit deel wordt niet als onderdeel van het havengebied beschouwd.

De Zuidelijke kanaalzone: is voor haven- of watergebonden en havengerelateerde bedrijvigheid bedoeld.

Plassendale II: wordt evenwel als regionaal bedrijventerrein beschouwd en dus niet als onderdeel van het havengebied.

De Spuikom: heeft geen rol in het havengebeuren. De Spuikom wordt niet als een onderdeel van het havengebied beschouwd.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 3:

Verbeterde nautische ontsluiting Voorhaven, en blijvende toegankelijkheid achter sluisen en via hinterlandverbinding garanderen

Verbetering van de haventoeegang voor grotere zeeschepen geldt als uitgangspunt om een economische ontwikkeling van de haven van Oostende te kunnen blijven garanderen. Prioritair wordt de maritieme toegankelijkheid van de Voorhaven verbeterd. Een tijdelijke werfhaventje voor de constructie van deze nieuwe maritieme toegang kan nadien een permanente functie krijgen als diensthaventje voor DAB Vloot. Dit moet verder onderzocht worden qua (hydraulische, nautische en ruimtelijke) haalbaarheid.

Een nieuwe zeesluis naar de Zuidelijke Kanaalzone/ Plassendale I wordt binnen de planperiode niet voorzien, maar de mogelijkheid om eventueel later toch een zeesluis te realiseren mag niet gehypotheekeerd worden. Van zodra Plassendale I volzet is, heeft de zeesluis geen zin meer.

De visserijsluis moet het functioneren van de visserij-activiteiten en activiteiten aan het Visserijdok en de toegang tot het Vuurtorendok blijvend garanderen. De renovatie van de Demeysluis wordt afgewerkt, maar de capaciteit wordt niet verder vergroot.

Het is wenselijk dat de vrije hoogte van de Waggelwaterbrug wordt aangepast t.b.v. container-vaart per binnenschip.

De optimalisatie van de doorvaart ter hoogte van Brugge en een aansluiting op het hoofdwegennet tussen Brugge en Gent tot 2000 ton is wenselijk, maar moeten verantwoord worden vanuit de ontwikkelingen in de havens van Oostende en Zeebrugge samen. Ook het uitbouwen van de estuaire vaart is nodig en moet worden ondersteund.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 4:

Ontsluiting zoveel mogelijk rechtstreeks naar het hoofdwegennet, scheiding van havenverkeer en stedelijk verkeer

Hinterlandverkeer van en naar de Zuidelijke Kanaalzone en Plassendale I wordt afgeleid van de A10 via afrit Zandvoorde/Stationsstraat en (de voorziene) afrit Oudenburg/N358 (Stationsstraat Oudenburg). Hinterlandverkeer van en naar de haven via de N9 wordt afgeleid op de Esperantolaan. Hinterlandverkeer van en naar de Voorhaven en Binnenhaven kan gebruik maken van de Kennedy-De Bolle via de knooppunten waaidok/ Stapelhuisstraat, De Bolle/ Vergunningenstraat en Moreauxlaan/ Vismijnlaan of Moreauxlaan/ Hendrik Baelskaai. Wegverkeer tussen de luchthaven en de (logistieke activiteiten in) de havenzone dienen te verlopen via de A18/A10. De heraanleg van de verkeerswisselaar – momenteel in uitvoering – maakt dit mogelijk. De aangewezen routes voor havenintern verkeer worden gevormd door Oudenburgsesteenweg (N358)/ Prins Albertlaan (N9) en Esperantolaan/Plassendalesteenweg/Plassendalebrug (N320). De route Vaartblekerstraat/ Sloepenstraat/ Kamerlingstraat is de aangewezen route voor havenintern verkeer tussen de Zuidelijke Kanaalzone/ Plassendale I enerzijds en de zijde Transeurope Ferries in de Voorhaven anderzijds. Wachtparkings of bufferopslag in Binnenhaven of Zuidelijke Kanaalzone t.b.v. de trafieken in de Voorhaven moeten zoveel mogelijk voorkomen worden indien ze gelijkvloers kruisen met Kennedy-De Bolle Vergunningenstraat/ Sloepenstraat/ Kamerlingstraat moet als omleidingsroute functioneren bij openstaande bruggen (Vlotdok/ Houtdok) op Kennedy-De Bolle.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 5:

Verbeteren van de multimodaliteit door nieuwe spoorontsluitingen van Voorhaven en Plassendale I, en behoud van de bestaande spoorontsluitingen

De realisatie van een 3de en 4de spoor vanuit Brugge richting Gent is ook voor haven van Oostende wenselijk, maar moet verantwoord worden vanuit de ontwikkelingen in de havens van Oostende en Zeebrugge samen. De bestaande spoorontsluitingen blijven behouden. De spoorontsluiting en spoorplatform op Plassendale I (in uitvoering) wordt afgewerkt. Een spoorontsluiting van Tijdok is wenselijk. De Tilburryterminal (De Bolle) kan behouden/ ontwikkeld worden als spoorplatform, ook indien spoorontsluiting Tijdok operationeel is. Hierbij wordt rekening gehouden met de leefbaarheid en veiligheid van de aanpalende wooncluster aan de Prins Albertlaan.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 6:

De doorgang voor openbaar vervoer garanderen en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer optimaliseren

Een goede doorgang van de tram en bus, thans op de Slijkensesteenweg, moet gevrijwaard blijven. Ontwikkelingen in de Voorhaven/ Binnenhaven dienen hiermee rekening te houden. Hierbij moeten bus en tram zoveel mogelijk geconcentreerd worden op dezelfde bedding voor openbaar vervoer.

Er wordt een veer tussen Westeroever (Montgomerydok) en Oosteroever (omgeving Visserijsluis) voorzien. De benodigde infrastructuur moet aangelegd worden en er moet voorzien worden in een veilige en comfortabele aansluiting op de fietsroutes en het stedelijk ontwikkelingsgebied Oosteroever.

Er moet voorzien worden in een openbaarvervoersontsluiting van de Plassendalegebieden (Plassendale I, II en Chemie), afgestemd op de ontwikkelingsvoortgang en rekening houdend met werkpendel. De afwikkeling van het openbaar vervoer moet zo goed mogelijk geconcentreerd worden op duidelijke assen.

Afsluiting van de spoorwegovergang in de Stationsstraat (Oostende) voor vrachtverkeer is niet wenselijk vanuit het oogpunt van het functioneren van de haven. Verdere afspraken inzake de realisatie van een ongelijkvloerse kruising zijn nodig.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 7:

Veilige en comfortabele fietsverbindingen doorheen het gebied

Er moet voorzien worden in veilige en comfortabele fietspaden langsheen Oudenburgsesteenweg, Bruggesteenweg/ Prins Albertlaan, N34/ De Bolle-Bredene, Slijkensesteenweg en de Stationsstraat (Oostende). Het veilig gebruik van Vismijnlaan door fietsers moet gegarandeerd worden.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 8:

BUFFERS EN KWALITATIEVE OVERGANGEN TUSSEN WOONENTITEITEN, UITDOVING VAN WOONCLUSTERS WAAR DE LEEFBAARHEID NIET GEGARANDEERD KAN WORDEN

Er moeten kwalitatieve overgangen gecreëerd worden tussen de haven en de stad ter hoogte van Montgomerydok/ stationsomgeving, Visserijdok, omgeving Slipway, het 'eilandje' aan Kop van't Sas. Concreet betekent dit dat voor het Montgomerydok/ stationsomgeving er een menging van stedelijke activiteiten (wonen, handel, recreatie, yachting,...) en verweefbare havenactiviteiten (cruise- en passagierstrafiek, kantoren en aanleg van kleine zeeschepen van havengebonden of maritieme diensten,...) komt. Deze mogen echter geen omvangrijke bijkomende verkeersstromen doorheen het stedelijk weefsel genereren (bvb thv Visserijdok/ H. Baelskaai).

Een gedeeltelijke demping van het Visserijdok kan nodig zijn om voldoende ruimte te bieden voor de groei van haventrafieken. Hierbij moet het functioneren van de visserijactiviteiten gevrijwaard blijven. Nieuwe activiteiten op de kop van het Visserijdok en het gebruik van het Visserijdok voor andere dan visserijactiviteiten, moeten onderling afgestemd worden met de ontwikkelingen op Oosteroever. Daarom worden ook geen nieuwe milieubelastende productiebedrijven op de kop van het Visserijdok (Nieuwewerfkaai/ Vismijnlaan/H.Baelskaai) en op het (ev. te dempen deel van het) Visserijdok toegelaten.

In de omgeving van de Slipway: mogen geen nieuwe haven(gebonden)activiteiten blijvende omgevingshinder (functioneel, visueel) veroorzaken t.o.v. het voorziene stedelijk en toeristisch-recreatief gebeuren op Oosteroever en het natuurlijk functioneren van de speciale beschermingszone Halve Maan. Er wordt gestreefd naar activiteiten die in het toeristisch-recreatief gebeuren kunnen ingeschakeld worden. Bij het 'eilandje' Kop van 't Sas moeten sterk verkeersgenererende activiteiten voorkomen worden en is een kwalitatieve omgevingsaanleg noodzakelijk t.o.v. de recreatieve voorzieningen aan de Spuikom en de geplande stedelijke ontwikkelingen op Kop van 't Sas.

Er worden groenbuffers voorzien aan het spoorwegplatform op Plassendale I, aan de rand van Plassendale I t.o.v. Bruggesteenweg/Plassendaalsesteenweg en de buffer tussen spoorterminal Tilbury en de wooncluster Albertlaan wordt verbeterd binnen de huidige breedte. Ter hoogte van de E. Moreauxlaan wordt een kwalitatieve stadsentree en visueel inkleding t.o.v. de Vuurtorenwijk gecreëerd. Omwille van de toekomstige verkeersleefbaarheid is herinrichting van de Prins Albertlaan noodzakelijk. Op termijn is bij de aanleg van de ongelijkvloerse spoorwegkruising een aangepaste inrichting voor de Stationsstraat (Oostende, ten zuiden van de spoorweg) aangewezen.

Voor de woningen aan de Plassendaalsesteenweg (ten zuiden van het kanaal)/Stationsstraat (Oudenburg) wordt rekening gehouden met het idee van vrijwillige verkoop aan de overheid. Voor de kleine wooncluster in de Stationsstraat (Oostende) ten noorden van de spoorweg, geldt een uitdoofscenario. De wooncluster Albertlaan wordt bestemd als een cluster in woongebied. De bestemmingsvoorschriften worden verruimd zodat ook andere functies (handel, horeca, kantoren,...) mogelijk zijn. Voor de kleinere woonclusters Vlasstraat/ Bloemenstraat/ Biekorfstraat/ Oudenburgsesteenweg / Pottenbakkerstraat/ Vaartblekersstraat/ Oudenburgsesteenweg en Handelstraat/ Molendorpkaai gelden ontwikkelingsmogelijkheden als zonevreemde woningen. Enkel indien dit noodzakelijk blijkt voor aanpalende bedrijven zal overgegaan worden tot verwerving.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 9:

VERHOGEN VAN DE LEESBAARHEID, OPEN ZICHTEN OP HET HAVENLANDSCHAP, INBUFFERING EN KWALITATIEVE AFWERKING VAN BEDRIJFSLANDSCHAPPEN

In de mate van het mogelijke worden open zichten gehouden vanuit Wester- en Oosteroever op de Voorhaven en van op Kennedy-De Bolle op Voor-, Binnenhaven en Spuikom. Het maritiem-bedrijfslandschap wordt ingekleed d.m.v. groen t.o.v. het omgevende polderlandschap en woonclusters. De parkachtige aanleg van het wetenschapspark vormt hierin ook een element. Bijkomend aan de groenbuffers en –schermen die mee

dienst doen als inkleding t.o.v. woonconcentraties, wordt ter hoogte van Rodanar een groenscherm voorzien over de resterende breedte aan het terrein, als inkleding t.o.v. het polderlandschap. Het is wenselijk dat t.o.v. de hoofdspoorweg voor personenvervoer kwalitatieve bedrijfsfronten en/of een groene inkleding worden voorzien. Het is wenselijk dat Esperantolaan, Stationsstraat en Oudenburgsesteenweg/Prins Albertlaan als ontsluitings-systeem worden benadrukt door laanbeplanting. Berschermden monumenten worden behouden. Deze worden zoveel mogelijk ingeschakeld in het havengebeuren (oorspronkelijke functie of nieuwe invulling). Indien ze niet meer geschikt zijn om een dergelijke functie te vervullen, kan ook een meer stedelijke functie voorzien worden, voorzover deze verenigbaar is met havenactiviteiten.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 10: ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR IN DE HAVEN ALS LINEAIRE VERBINDINGEN EN STAPSTENEN TUSSEN BELANGRIJKE NATUURWAARDEN

Bij realisatie van de nieuwe oostelijke havendam wordt rekening gehouden met de ecologische potenties van dergelijke infrastructuur. Op Halve Maan wordt ecologisch herstel mogelijk gemaakt. Een functionele ecologische verbinding met de zeereepduinen wordt gerealiseerd. De gipsberg wordt als tijdelijke ecologische infrastructuur beheerd. Door een aangepaste aanleg en beheer van het wetenschapspark (Plassendale I) wordt een nieuwe ecologische stapsteen gevormd. De ruigten achter de gebouwen en tussen de diverse spoorbundels in de zuidelijke kanaalzone worden d.m.v. aangepast beheer als ecologische infrastructuur ontwikkeld. Deze kan bij verdere verdichting van de Zuidelijke Kanaalzone evenwel verdwijnen. Door een aangepast bermbeheer worden de spoorwegbermen en een deel van de kanaalberm (ter hoogte van gipsberg/Plassendale II) als ecologische infrastructuur ontwikkeld.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 11 MAXIMALE DUURZAAMHEID DOOR GOED NABUURSCHAP TUSSEN STAD EN HAVEN, EN CLUSTERING VAN MILIEUBELASTENDE BEDRIJVIGHEID EN BEDRIJVEN MET VEILIGHEIDSRISICO'S

De toepassing van de Vlarementering op projectniveau leidt reeds tot een afdoende geachte milieuzonering. Verdere (juridisch-planologische) milieuzonering is niet wenselijk gelet op de beperkte oppervlakte en de sterk variërende kenmerken van de verschillende locaties in de haven. In de overgangszones tussen Voorhaven/Westerover en Visserijdok-Slipway/Oosterover-Halve Maan geldt zowel voor de havenontwikkeling als voor de stedelijke ontwikkelingen het principe van goed nabuurschap. Milieubelastende bedrijvigheden worden – binnen de perken van mogelijke domino-effecten inzake externe veiligheid - zoveel mogelijk geclusterd in Plassendale I (excl. wetenschapspark) en Plassendale Chemie. Dit gebeurt op basis van een sturend aanbodbeleid bv. bij toewijzing van concessies.

ONTWIKKELINGSCONCEPT :12. CRUISES ALS TOERISTISCH-RECREATIEVE HAVENTRAFIEK EN BEPERKT TOERISTISCH-RECREATIEF MEDEGEBRUIK IN HET ZEEHAVENGEBIED.

Er wordt een kwalitatieve cruiseterminal uitgebouwd aansluitend op het station en geïncorporeerd in een multifunctioneel stedelijk project (Churchillproject). De RYCO-jachthaven moet verdwijnen op haar huidige locatie. De toegankelijkheid van de jachthavens Mercator, Montgomery- en Vuurtorendok blijft gegarandeerd. De watersportfaciliteiten op het Eilandje aan Kop van 't Sas en aan kade 700 aan het kanaal kunnen blijven voorzover ze de verdere ontwikkeling van de haven niet hypothekeren. Toeristisch en recreatief verkeer doorheen de haven blijft gegarandeerd: openbaar vervoer en fietsverkeer via Slijkensesteenweg en Oudenburgsesteenweg, wegverkeer Kennedy-De Bolle en fietsers en voetgangers via het voorziene veer tussen Wester- en Oosterover.

ONTWIKKELINGSCONCEPT 13 VEILIGHEIDSMATREGELEN TEGEN OVERSTROMINGEN, IN DE VOORHAVEN

Bij waterkeringswerken moet de toegankelijkheid van de kadeterreinen in normale omstandigheden zo groot mogelijk gehouden worden. Daarenboven is het wenselijk dat voorzien wordt in evacuatiemogelijkheden bij overstromingsgevaar. Omwille van een zo groot mogelijke flexibiliteit en bruikbaarheid van de haven worden de

waterkeringsingrepen best niet doorheen de voorhaven voorzien. De optie van een waterkering aan de oostelijke kade van het Visserijdok is verkieslijk boven maatregelen in de omgeving van de Vismijnlaan. De visuele (landschappelijke) impact van de waterkeringswerken moet zo minimaal mogelijk gehouden worden (zicht vanuit de stad op de voorhaven). Er moet rekening gehouden worden met een optimaal ruimtegebruik voor havenactiviteiten (bv. ter hoogte van de Slijkensesteenweg, Churchillproject)

ONTWIKKELINGSCONCEPT 14: GEEN RUIMTE VOOR BERGING VAN BAGGERSPECIE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE, TENZIJ DE GIPSBERG

In de haven van Oostende is geen ruimte voor berging van baggerspecie. Er zijn geen mogelijkheden gezien voor specieberging op het land binnen het havengebied omwille van de reeds beperkte oppervlakte die zoveel mogelijk als haventerreinen ingeschakeld wordt, en omwille van de nabijheid van het stedelijk weefsel. In het kader van het planMER voor het AWZ-plan 'geïntegreerde kustverdediging en verbeterde haventoeegang' zal dit opnieuw onderzocht worden. De verbeterde toegankelijkheid van de Voorhaven zou op langere termijn een herziening van het noodzakelijke diepteprofiel kunnen inhouden omdat de haven ook door grotere schepen wordt aangedaan. De bestaande afspraken ivm de afvoer van de gebaggerde specie zijn gekoppeld aan locaties in zee. De baggerspecie afkomstig van de waterwegen met direct contact met de Noordzee (mariene invloedssfeer) wordt in principe steeds terug naar de Noordzee gebracht, indien binnen de marges van de verontreinigingscriteria.

De kustverdedigingswerken gaan gepaard met strandsuppletie die de mogelijkheid biedt om de aanzienlijke volumes te deponeren die gepaard gaan met de verbreding en verdieping van de havengeul. Op land zou enkel de gipsberg zou een mogelijkheid kunnen vormen om baggerspecie te bergen. Hierdoor zou de gipsberg ook een economisch nut kunnen hebben. De mogelijkheid en haalbaarheid van dergelijk gebruik van de gipsberg staat echter nog niet vast.

WAT VOLGT?

Het strategisch plan wordt thans aan Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur overgemaakt. De heer minister zal de nodige initiatieven nemen om het plan ter kennis te stellen van de Vlaamse Regering, en om het ter advies over te maken aan de Vlaamse havencommissie en de MINA-Raad.

MEER INFORMATIE?

Meer informatie over het 'Strategisch Plan Haven Oostende' vindt u straks op de website www.vlaanderen.be/zeehavens/oostende. Binnenkort vindt U er de huidige inhoud van de plannen die vandaag op tafel liggen, de Plan-MER, een niet technische samenvatting van het RVR en de nieuwsbrieven over het strategisch plan. U zult er ook de volledige tekst van het strategisch plan op vinden, met het streefbeeld en het voorstel van actieprogramma en van andere ondersteunende documenten.

Paul Breyne
Gouverneur van West-Vlaanderen
Voorzitter van de stuurgroep Strategisch Plan
Tel: 050-40 58 61
e-mail: gouverneur@west-vlaanderen.be