AMRP

Afdeling
Mobiliteit & Ruimtelijke Planning
Universiteit Gent

Vak: ***Ruimtelijke Economie en Regionale Planning***

Vertaling van het Groenboek 'Vlaanderen 2050'

Case: Oosteroever Oostende

Naam student: Marion Meyvis

Richting en jaar: Master Algemene Economie (1e jaar)

Academiejaar 2012-2013

UNIVERSITEIT GENT

Inhoud

1) Steekkaart **2**

2) SWOT-analyse van de productiestrucuur versus productiemilieu **5**

2.1 PRODUCTIESTRUCTUUR: **5**

2.1.1 Grote versus kleine ondernemingen 5

2.1.2 Economische beslissingskracht 6

2.1.3 Sectordynamiek en clusterdynamiek 6

2.1.4 De economisch-technologische dynamiek 7

2.1.5 Faillissementen en oprichting nieuwe ondernemingen 7

2.2 PRODUCTIMILIEU **8**

2.2.1 Kennismilieu 8

2.2.2 Ruimte voor ontwikkeling 8

2.2.3 Bereikbaarheid en infrastructurele dichtheid 9

2.2.4 Kwaliteit van wonen en verzorging 9

2.2.5 Politiek en institutioneel kader 9

3. SWOT TABEL **10**

3) Is er plaatse van slim ruimtegebruik? **11**

3.1 Ruimteproductiviteit **11**

3.2 Kwalitatieve analyse toekomstmogelijkheden **12**

4) Methodologische vraagstukken **14**

4.1 De maakbaarheid van de regionale identiteit **14**

4.2 De eco(logische) stad **15**

5) Groenboek Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool? **16**

6) Het ruimtelijk instrumentarium **18**

7)Referentielijst en bijlagen **23**

7.1 Referentielijst **23**

7.2 Bijlagen **25**

1) Steekkaart

In bijlage 1 vindt men een kaart van het te bestuderen gebied, ons gebied bestaat zowel uit een ambachtelijke zone (havengebied met maritieme en industriële activiteiten én bedrijventerrein met industriële activiteiten), als duinenlandschap, groene strip en water. In bijlage 2 tonen we een kaart van de Oosteroever op micro-niveau, met de straten en dokken aangeduid. Dit is van belang omdat we in deze studie verschilende keren zullen verwijzen naar straten en verschillende dokken.

Drie componenten van geo-economische situering:

- <u>De consumptiemarkt(en):</u>

  → De Oosteroever is een unieke site en dit zowel op sociaal-economisch- (tewerkstelling) als op cultureel-toeristisch vlak (erfgoed, strand, duinen,..).

  → De haven van Oostende is een regionale haven die enkel Europees, lees zelfs louter Noordzeeverkeer onderhoudt (meeste schepen komen van Groot-Brittanië). Zij het dat thans pogingen worden ondernomen om verbindingen tot stand te brengen met het Iberische schiereiland, met Scandinavië en de Baltische Staten.

  → De goederenstromen zijn dus vooral (in 2010 kwam 99,6% van de producten van binnen Europa -0,4% kwam van Afrika- én had 100% van de producten een bestemming binnen Europa) gericht op vervoer binnen Europa (Vlaamse Zeehavens, 2011).

  → Wat de vis betreft, wordt deze grotendeels eerst per container naar Zeebrugge gevoerd en van daaruit gedistribueerd naar de verschillende afzetmarkten (onder andere de regio Kust, maar ook naar het hinterland).

  →Wat de aanvoer van vis naar de Oostendse haven betreft zien we een grote daling (in 2011 maar 31%, waar er eigenlijk 45% verplicht werd). Zeebrugge krijgt hier de overhand (Oosteroever VZW, 2012).

  → Een pluspunt is dat de Oosteroever dicht gelegen is bij het centrum van Oostende, waar talrijke horeca-zaken zich bevinden (dit is onder andere van belang voor de afnemers van vis). Hier bevinden zich dus bevolkingsconcentraties van consumptie. De Oosteroever site trekt ook toerisme aan (wandelingen, bezoeken van cultureel erfgoed,..) en doordat het zo dicht bij de stad gelegen is, is er een eenvoudige 'hub' voor toeristen om ook op de site zelf te gaan 'consumeren'.

- <u>De structuur van infrastructuur en bereikbaarheid:</u>

  → De haven (Oosteroever) is gelegen in de "Hamburg – Le Havre range". Dit is de belangrijkste maritieme toegangspoort tot het dichtbevolkt en geïndustrialiseerd gebied van Noordwest-Europa, gevormd door de havens gelegen in het geografisch gebied tussen Hamburg en Le Havre. Het betreft de havens van Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Terneuzen, Zeebrugge en Le Havre. Binnen deze range is de haven van Oostende te situeren in de Benelux-delta, de regio die gelegen is aan de zuidelijke rand van de delta van Schelde, Maas en Rijn. De haven sluit aan bij de belangrijkste stad aan de kust, nl. Oostende. Deze regio wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van meerdere grote zeehavens en een dichte concentratie van stedelijke gebieden, stedelijke netwerken en economische concentratiegebieden. De havens die gelegen zijn rond de deltamonding vormen samen veruit het grootste en belangrijkste havengebied ter wereld (Vlaamse Regering, 2005, p. 33).

  →De bereikbaarheid van het gebied is van groot economisch belang. In bijlage 3 kan men een kaart inkijken van de ontsluitingen van het gebied. Zo bemerken we dat het gebied op quasi alle mogelijke manieren te bereiken is (trein, bus, tram, autosnelweg, boot –zowel vanuit de zee als met de veerboot van Wester- naar Oosteroever- en fiets).

  →Een belangrijk punt hier is ook de aanwezigheid van een luchthaven in Oostende. In het RSV van 1997 (Vlaamse Regering, 1997) werd er besproken om de haven het statuut te geven van een "dubbele poortfunctie", hiermee werd bedoeld een combinatie van zee- en luchthaven. Op micro-niveau merken we ook op dat de haven (waarvan de Oosteroever een deel is) in het stadscentrum ligt, waardoor de stad verdeeld wordt in twee delen.

  →De creatie van een veerboot tussen Wester- en Oosteroever heeft dit probleem deels kunnen oplossen.

  →Op meso-niveau zien we dat de gewestwegen de overhand hebben (N340, N34, N9 en N358), daarnaast is het belang van de aanwezigheid van de A10 niet te verwaarlozen, die een directe verbinding met het binnenland mogelijk maakt.

  →Het vervoer van en naar de Oostendse haven gebeurt overwegend per vrachtwagen.

→ De haven is vrij goed bereikbaar via het hoofdwegennet, maar het maritieme deel is zwak ontsloten voor binnenvaart en spoorwegtransport ('*a train station turning its back to the Harbor*') (Pluym, Schreurs & Ed., 2011).

- Economische krachten:

  → De Oosteroever is een maritiem-industriegebied. Zoals vooraf gezegd besliste de Vlaamse Regering in 1997 in het RSV twee dingen, namelijk de dubbele poortfunctie en de invulling van de Oosteroever in maritiem-industriegebied (eventueel met stedelijk karakter, dit vooral gefocust op een horecagebeuren).

  → Door de jaren heen was het dan aan de gemeente om de concrete uitvoeringsplannen van dit gebied te definiëren. Daar zien we echter een omschakeling. In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Oostende (goedgekeurd in 2006) begint men te knibbelen aan het industrieel-maritiem gebied en duidt ook het belang van woningen aan.

  →In het Strategisch Plan Haven Oostende (eindrapport: augustus 2005) wordt de Oosteroever ruim gehalveerd als maritiem-industriegebied. In het nieuwe GRUP (ontwerp voorjaar 2012) wordt het volgende gesteld: De plannen om het Visserijdok te dempen (zie ook bijlage 4) zijn gebaseerd op prognoses van een exponentiële groei van de roro-trafiek. Men dacht 10 à 30 hectare extra nodig te hebben voor meerdere klanten. Ondertussen is er echter niet zoveel roro meer (2,2 miljoen ton in 2011 tov. 6,8 in 2008)(Vlaamse Havencommissie, 2012).

→ Activiteiten ter plaatse: passagiersvervoer, met name via ferryschepen (momenteel geen verbinding vanuit Oostende) en cruiseschepen; ro-ro activiteiten, vertrek- en aankomstpunt voor de feederlijn voor containers, losplaatsen van zand dat op zee gewonnen wordt en kades waar bulk (zand, grind, kattenbakvulling) geladen en gelost wordt, vismijn (Visserijdok), scheepswerf, marinebasis (marine-activiteiten zijn reeds grotendeels en worden helemaal afgebouwd), havendiensten (Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, Zeewezen), jachthavens (Montgomerydok, einde Voorhaven aansluitend op Spuikom/Kanaal Gent-Oostende). De activiteiten zijn alle havengebonden.

In bijlage 5 worden de verschillende bedrijven van onze case en hun positionering uiteengezet.

Algemene kenmerken: → Er zijn 181 ondenemingen gevestigd op de Oosteroever.

→ Er zijn 1520 mensen tewerkgesteld op de Oosteroever.

→ Er zijn plannen om op de Oosteroever 1800 appartementen te bouwen.

→ De Oosteroever bestaat momenteel uit ongeveer 72ha bedrijfszone (inclusief wegenis), 4ha duinen en een gebied water (Oosteroever VZW, 2012).

2) SWOT-analyse van de productiestrucuur versus productiemilieu

2.1 PRODUCTIESTRUCTUUR:

2.1.1 Grote versus kleine ondernemingen

Op de Oosteroever zijn er vooral kleine ondernemingen gevestigd. 56% van de aanwezige ondernemingen stellen 1 tot 4 personen tewerk (Oosteroever VZW, 2012). Zoals algemeen bekend zijn dergelijke kleine KMO's de belangrijkste motor van de economie. Ook zijn ze het beste bestand tegen een crisis en fluctuerende marktomstandigheden. Er is slechts één bedrijf aanwezig dat tussen de 200 en 499 wernemers tewerksteld, namelijk Morubel. Dit is een sterk flexibel en innovatief visverwerkend bedrijf dat ook behoort tot de top expertbedrijven in de sector visverwerking in België. Er zijn ook 27 éénmanszaken/zelfstandigen, deze worden echter niet beschouwd als 'stuwende ondernemingen'. Ondanks de aanwezigheid van talrijke KMO's, kunnen we constateren dat er weinig écht grote ondernemingen aanwezig zijn. Deze kleinschaligheid is duidelijk laag in vergelijking met de andere Vlaamse havens. De KMO-structuur gegroeid vanuit familiaal kapitaal en familiebedrijven zit daar voor iets tussen.

Een innovatieve bedrijfseconomische opstoot zou er kunnen komen door de –definitieve-vestiging van het innovatiebedrijf C-Power op de site Halve Maan die de offshore windmolens bouwt. Omwille van de (tijdelijke) activiteiten van C-Power werd door de plenaire vergadering gevraagd om voor de situatie van C-Power een oplossing te bieden zodat voor het gebied een uitbating op lange termijn door C-Power mogelijk is. Aan C-Power werd immers een tijdelijke stedenbouwkundige vergunning afgeleverd. De gronden waarop C-Power de werken uitvoert, zijn echter door het havenbedrijf voor 15 jaar (tot 2022) in concessie gegeven. Een gedeelte van de gronden is bovendien tijdelijk in gebruik en doet dienst als werf in functie van prefabricatie en assemblage van de windturbines. We moeten stellen dat de directe, indirecte en geïnduceerde toegevoegde waarde van het offshore windmolenpark (toeleveranciers, vervoer,onderhoud, energiemarkt, toerisme, knowhow/expertise voor

andere projecten,...) hoopgevend is voor de economische heropwaardering van de Oosteroever. Hopelijk profiteert Oostende van de verschillende potenties van dergelijke bedrijven betreffende economies of scale and scope.

2.1.2 Economische beslissingskracht

Het gaat hierbij in eerste instantie om de omzet, de toegevoegde waarde en de investeringen van de verschillende ondernemingen ter plaatse. De meerderheid van de havenverbonden ondernemingen in de Oostendse haven zijn klein en blijven opvallend klein op het gebied van bedrijfseconomische dynamiek (omzet, toegevoegde waarde, tewerkstelling). In het algemeen mogen we stellen dat de bedrijfseconomische dynamiek in de Oostendse voorhaven al jaren ter plaatse trappelt. De economies of scale en scope zijn er ook klein. Dit blijkt ook uit het feit dat de toegevoegde waarde reeds jaren nauwelijks stijgt (let wel dat het hier gaat over de toegevoegde waarde van de hele Oostendse haven, niet alleen de Oosteroever), zie hiervoor bijlage 6, deze toont de toegevoegde waarde van zowel de maritieme- als niet-maritieme clusters. We zien inderdaad dat de toegevoegde waarde al jarenlang ongeveer dezelfde blijft. Ondanks maritieme kleinschaligheid houdt de omzet van de havenverbonden ondernemingen goed stand, er is zelfs sprake van een kleine groei van de omzet en dit ondanks de dramatische terugloop van de maritieme trafiek in de haven Oostende (bijlage 8). Zo daalde deze van 8,5 miljoen ton maritieme trafiek in 2008 tot 3,8 miljoen ton eind 2011 (op één na laagste cijfer sedert 1998). Enkel 1999 was nog slechter (toen 3,1 miljoen ton). Vooral het ferryverkeer en roro zit met 2,256 miljoen ton op een dieptepunt (Vlaamse Havencommissie, 2012). Daarentegen blijft general cargo (droge bulk) met 1,5 miljoen ton het relatief behoorlijk doen. Met 2.201 binnenkomende schepen in 2011, had de haven van Oostende de laagste mobiliteit inzake scheepsbewegingen sedert jaren (bijlage 7)(Vlaamse Havencommissie, 2012).

2.1.3 Sectordynamiek en clusterdynamiek

De nog aanwezige ondernemingen op de Oosteroever vormen een unieke cluster van watergebonden en maritiem gerelateerde activiteiten. We zien niet alleen aan elkaar gerelateerde bedrijven -zoals verschilllende rederijen (Marleen BVBA, Versluys-Decuyper,..) en vishandel bedrijven (Simon Decru, Van Waes, Vercoo,..)-, maar ook daarmee samenhangende diensten (bv. Producentenorganisatie de Redercentrale), alsook plaatselijke instellingen voor onderzoek (bv. RSK Benelux (bodemonderzoek) en ILVO Visserij (wetenschappelijk marien-onderzoek)) (Oosteroever VZW, 2012). Deze instellingen hebben onderling veel gemeenschappelijk en vullen elkaar ook aan. Ook de aanwezigheid –in de

buurt- van het Maritiem instituut ('visserijschool') en het KHBO (waar industriële ingenieurs worden opgeleid) is een belangrijk punt in deze clustervorming, zij kunnen immers 'kennis' leveren aan de aanwezige ondernemingen op de site.
Zoals voorgaand gezegd zou de (langetermijns-) vestiging van het innovatieve bedrijf C-Power een grote opprtuniteit betekenen voor de clustering op de Oosterover. Dit bedrijf zou immers verschillende andere bedrijven, diensten kunnen aantrekken, waardoor de lokale economie *geboost* kan worden. Aan de andere kant van de medaille zijn er natuurlijk de plannen om woningen te gaan zetten op de Oosteroever, dit zou een bedreiging kunnen betekenen voor de bedrijfseconomische groei van de site –die al niet erg groot is.

2.1.4 De economisch-technologische dynamiek

Als gevolg van de KMO-structuur zijn de *economies of scale and scope* eerder klein in het gebied dat wij hier bestuderen. Doch is het mogelijk enkele (grotere) berdijven te classificeren in de vier trappen van productie(industrie). Vooral de voedingsindustrie op de Oosteroever is van belang in dit kader. Zo zouden we de voedingsproductielijn van zeevruchten-industrie bedrijf Morubel kunnen plaatsen onder (dis)continue processen, waarbij een sterke economie of scope heerst, ook Mac Cain Foods zouden we onder deze noemer kunnen plaatsen. Een voorbeeld van sterke economies of scope, die vallen onder de noemer 'projectsituaties' zouden we kunnen vinden in Lefebvre Sails, een bedrijf dat specifieke zeilen produceert voor verschillende soorten zeilschepen.
We weten dat economisch-technologische trends de drijvende kracht zijn in de hedendaagse economie. Daarom halen we hier ook de ILVO Visserij aan, een researchinstituut, dat een meerwaarde kan betekenen voor de bedrijven ter plaatse. Toch willen we hier opmerken dat er nood is aan meer innovatieve centra ter plaatse, dit om de clustering met de industrie te bevorderen en op deze manier de concurrentie met andere gebieden –havens- groter te maken. Verder willen we nog even de aandacht vestigen op het belang van toeleverancierbedrijven, op dit moment bezit de Oosteroever slechts één toeleverancierbedrijf (R D), een aantrekkelijker investeringsklimaat ontwikkelen zou deze tekortkoming kunnen teniet doen (Oosteroever VZW, 2012). Dit moet echter van hogerhand komen, waarover verder meer.

2.1.5 Faillissementen en oprichting nieuwe ondernemingen

Het ontwikkelen van een positief ondernemingsklimaat is essentieel voor de verdere toekomst. Uit de cijfers blijkt dat de afgelopen 15 jaar 91 bedrijven gestopt zijn of -al dan niet onder lichte dwang- weggetrokken zijn vanop de Oosteroever (Oosteroever vzw,

2012, p. 12). Dit komt vooral door een negatief ondernemingsklimaat. Aangepaste efficiente activatie- en stimuleringsmaatregelen vanuit het stads- en havenbestuur kunnen het aantal ondernemingen en de bijhorende tewerkstelling gevoelig verhogen. Herlocatie - om welke reden ook, zou nefast zijn voor de continuïteit en stabiliteit van elke tot het aanwezige maritieme commerciële weefsel behorende onderneming. Een verdere verscheuring -zoals heden het geval is- van deze maritieme structuur hypothekeert de toekomst van elk van de huidige 1.520 directe arbeidsplaatsen, alsook de toekomstige - via natuurlijke aangroei en natuurlijke evolutie van de economie - opportuniteiten om Oosteroever uit te spelen als een unieke maritieme economische troef worden hierdoor bedreigd. Ook de politieke beslissingen om woningen te bouwen op de site vormen een ware bedreigingen, deze zouden de ontwikkeling van nieuwe bedrijfstakken op de Oosteroever in gevaar kunnen brengen.

2.2 PRODUCTIMILIEU

2.2.1 Kennismilieu

Zoals voorgaand gezegd zijn er op de Oosteroever zelf enkele belangrijke kenniscentra aanwezig (ILVO Visserij, RSK Benelux, studiebureau Eurotec,..). Ook het belang van het maritiem instituut valt in dit kader niet te onderschatten, alsook de aanwezigheid van hogeschool KHBO. Een recent voorbeeld van samenwerking is De Greenbridge incubator, met Universiteit Gent, Haven Oostende, POM West-Vlaanderen, KHBO en ADMB als vennoten (KHBO, 2012). Deze werd in 2006 ingewijd om startende hoogtechnologische bedrijven een broedplaats te bieden voor de groei en bloei van hun onderneming. Algauw trok Greenbridge resoluut de kaart van de duurzame en hernieuwbare energie, gesterkt door het West-Vlaamse energiekennisplatform Power-Link van de Universiteit Gent. Dat ontpopte zich in de Greenbridge incubator tot een netwerkpartner voor bedrijven, kennisinstellingen en beleidsactoren, actief in de cleantech sector. Dit is ook een mooi voorbeeld van clustering tussen verschillende instanties. Echter, in zo'n zaken zou veel meer moeten geïnvesteerd worden.

2.2.2 Ruimte voor ontwikkeling

In dit kader is voor de Oosteroever de afbakening van het Zeehavengebied van groot belang. Bij het voorstel 'Afbakening Zeehavengebied' zien we dat de Oosteroever ruim gehalveerd wordt als maritiem industriegebied, het ander gebied zal een residentiële bestemming krijgen. Ook wordt het Visserijdok voor éénderde gedempt. Een haven met minder ruimte wordt beperkt in zijn ontwikkeling met alle economische gevolgen vandien. Voor de

Oosteroever is er een duidelijk gebrek aan een echt Masterplan met een allesomvattende visie omtrent visserij, havengebonden activiteiten, wonen en mobiliteit.

2.2.3 Bereikbaarheid en infrastructurele dichtheid

De haven is vrij goed bereikbaar via het hoofdwegennet, maar het maritieme deel is zwak ontsloten voor binnenvaart en spoorwegtransport (Pluym, Schreurs & Ed, 2011). Het vervoer van en naar de Oostendse haven vanuit het hinterland gebeurt overwegend per vrachtwagen. Spoor en binnenvaart worden slechts in beperkte mate als vervoersmodus gehanteerd. Wat het personenverkeer betreft vinden we in de nieuwe veerboot (verbinding West-Oost) een positieve vooruitgang. Door deze veerboot is de Oosteroever makkelijker bereikbaar, wat een positieve invloed heeft –vooral op toeristisch vlak.
De verbinding Kennedy-De Bolle heeft een functie zowel voor stedelijk en toeristisch verkeer als voor havenverkeer. De te verwachten bijkomende verkeerstoename op een aantal invals- en verbindingswegen in het stedelijk gebied zal in de toekomst ook de bereikbaarheid van de haven in het gedrang kunnen brengen. De congestieproblemen door verkeerstoename zijn het gevolg van de autonome groei van stedelijk (en toeristisch) wegverkeer en bijkomende stedelijke ontwikkelingen (ACW, 2010, p. 5).

2.2.4 Kwaliteit van wonen en verzorging

Binnen dit kader zijn uiteraard de fel betwiste plannen om een residentiële woonwijk te maken op de Oosteroever van belang. De Oosteroever volbouwen met hoge (en grote) appartementsblokken is -volgens mij-, geen goed idee, hoge woontorens zijn hier vreemd en horen hier niet thuis. Wonen, weliswaar ondergeschikt aan de economische activiteiten, dient te gebeuren in kleinschalige kwaliteitsvolle nieuwbouw-en renovatieprojecten binnen de financiële mogelijkheden van alle Oostendenaars.
Aan de andere kant denk ik dat er volgens mij genoeg mogelijkheden zijn om in de buurt van de Oosteroever woongelegenheden te creeëren en dit vooral door heropwaardering van sommige wijken in Oostende. Wat betreft culturele projecten –en het op deze manier aantrekken van investeerders en hun werknemers- moet Oostende de laatste jaren niet onderdoen, er is immers een groot vrije-tijdsaanbod.

2.2.5 Politiek en institutioneel kader

Een groot probleem is dat de politieke beslissingen in Oostende vaak gebeuren boven de hoofden van lokale ondernemers en arbeiders. Door het voeren van een dergelijk beleid worden ondernemers en arbeiders gedemotiveerd en onzeker, wat resulteert in de

afwezigheid van eigen initiatieven en investeringen met een verdere verloedering van de relicten als gevolg. Hoewel het stadsbestuur altijd belooft (bijvoorbeeld nu ook in de beleidsnota na de verkiezingen van 2012) dat burgers zullen geraadpleegd worden in verband met verdere plannen voor de Oosteroever, wordt dit in de praktijk zelden gedaan. Dit is enorm beklagenswaardig. In het GRUP Oostende (waarbij gepleit wordt voor woningen op de Oosteroever), bijvoorbeeld, moet er hoe dan ook nog een inrichtingsstudie worden gemaakt vooraleer er kan overgegaan worden tot verlenen van een bouwvergunning. Momenteel zit er nog geen visie en ontwikkelingsstudie in de GRUP. De vraag is nu wie die inrichtingsstudie zal maken. Er wordt gespeculeerd dat de bouwheer/projectontwikkelaars dit zullen doen (waar dit eigenlijk door het Vlaams Gewest gedaan zou moeten worden.). Verzoening tussen natuur, haven, wonen en recreatie kan niet zonder inrichtingsplan, maar met een inrichtingsplan gemaakt door de bouwheren is dit al redelijk gehypothekeerd… Wat gebeurt er met het burgeroverleg hier? Enkel een kransje van aantal mensen wordt geraadpleegd en weet wat er gebeurt. En zo zijn er tal van voorbeelden waarbij we zien dat de politieke elite van Oostende boven de hoofden loopt van de burgers.

3. SWOT TABEL

Sterktes	Zwaktes	Opportuniteiten	Bedreigingen
aanwezige ondernemingen vormen een unieke cluster van watergebonden en maritiem gerelateerde activiteiten	Verloedering	Toeristische ontwikkeling, Oosteroever ontwikkelen tot een 'place to visit'(door het maritiem erfgoed en de natuur)→ dit wel op een duurzame manier	Deel van het Visserijdok dempen
Aanwezige KMO's → belangrijke motor van de economie en best bestand tegen fluctuerende marktomstandigheden	Beperkte intellectuele en toeristische ontsluitingen→ Het rijke aanbod is momenteel niet gestructureerd en komt als verwaarloosd en chaotisch over. Er is geen beveiligingsplan met open en gesloten zones, geen sociale controle en geen belichting. Dit leidt tot een bedreigend gevoel met veel vandalisme.	ontwikkelen van een positief ondernemingsklimaat→ Op deze manier Oosteroever uitbreiden tot een maritiem economische troef. De haven zien als een economische opportuniteit voor de verdere ontwikkeling van de stad Oostende.	Woningbouw op de Oosteroever (bouw van 1800 appartementen)
Architecturale	Daling van de		Herlocatie - om

kenmerken	visserijnijverheid		welke reden ook, zou nefast zijn voor de continuïteit en stabiliteit van elke tot het aanwezige maritieme commerciële weefsel behorende onderneming.
Historisch erfgoed	Seizoensgebondenheid van het toerisme		
Aanwezigheid van verschillende kenniscentra			
Aanwezigheid van ongerept natuurgebied met duin- en zeelanschap			
Verschillende ontsluitingen aanwezig			

3) Is er plaatse van slim ruimtegebruik?

3.1 Ruimteproductiviteit

In se heeft de Oosteroever verschillende kenmerken om op de factor ruimteproductiviteit hoog te scoren. Zo is de Oosteroever, bijvoorbeeld, een maritiem-industriegebied (dat hoger scoort als een distributiegebied); gelegen in de stad (hogere ruimteproductiviteit dan platteland);.. Alleen de toespitsing van de Oosteroever eerder op het recreatieve (duinen, strand,…) dan op het toeristische doet haar ruimteproductiviteit geen goed (Allaert, 2010, p. 38) . We zien echter al meer en meer plannen om de plek aantrekkelijker te maken op toeristisch vlak (artistiek project 'Sien'(2011): museumbouw ed, ontwikkeling van meer horeca ter plaatse,..). Naast deze, op het eerste zicht, positieve factoren, zijn er echter ook bedreigingen die de ruimteproductiviteit in de weg staan. De verschillende nieuwe plannen (Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, Afbakening Zeehavengebied) voor de omvorming van de Oosteroever in onder andere een woonzone, bedreigen de ruimteproductiviteit op het gebied. Een verdere verscheuring -zoals heden het geval is- van deze maritieme structuur hypothekeert de toekomst van elk van de huidige 1.520 directe arbeidsplaatsen, alsook de toekomstige - via natuurlijke aangroei en natuurlijke evolutie van de economie - opportuniteiten om de Oosteroever uit te spelen als een unieke maritieme economische troef worden hierdoor bedreigd. De combinatie van wonen en werken in de voorhaven dient met de grootste zorg te worden benaderd. De woonfunctie dient discreet ingepast te worden in de

huidige actieve maritieme economische structuren. Het mag geenszins de bedoeling zijn dat extra bewoning de economische activiteiten, uitbreidingen en evoluties in de weg kan staan.

In het ondernemingsplan van 'Port Of Ostend'(AGHO, 2011, p. 18) wordt het volgende gesteld: *'De offshore activiteiten kunnen heel wat ruimte nodig hebben in de nabije toekomst. Anderzijds verloochent de Haven zijn bestemming als roro haven niet noch als zijn bestemming voor andere general cargo trafieken. Met andere woorden, als er zich nieuwe trafieken aanbieden dan blijft de site Zeewezendok – Tijdok – Visserijdok een uitgelezen plaats om die trafieken te behandelen. Mochten in dit kader extra ruimte nodig zijn, dan kan er beroep gedaan worden op het gedeeltelijk dempen van het Visserijdok.'*

Op deze demping komt uit politieke- en bedrijfskringen veel kritiek. Het gedeeltelijk dempen van het Visserijdok zou de ruimteproductiviteit drastisch verminderen, want uit andere havens leren we dat de dokken als een belangrijke economische/toeristische troef kunnen beschouwd worden. Het ontbreekt de Oostendse Haven, inclusief Oosteroever, aan een algemeen, samenhangend plan wat betreft het ruimtegbruik en op deze manier ook de productiviteit; politieke twisten en kapsones spelen hierin een grote rol.

3.2 Kwalitatieve analyse toekomstmogelijkheden

De toekomst van de ruimteproductiviteit wordt sterk gehopthekeert door de bestaande plannen voor de Oosteroever. Zo houdt de Afbakening van het Zeehavengebied (2005) een bedreiging in voor de reeds bestaande ondernemingen op de plek. Ook de plannen voor woningbouw zullen de haven verder hypothekeren op economisch vlak. De plannen blijken meer te reiken naar de ontwikkeling van een plezierhaven dan naar een industriehaven, waarbij enkel die laatste de economische groei zou kunnen bewerkstelligen en op deze manier de ruimteproductiviteit vergroten. Daarom zou ik in deze sectie de mogelijkheden willen aanreiken om de haven als industriehaven te laten ontwikkelen –de huidige plannen om naar een plezierhaven te evolueren buiten beschouwing gelaten.

De site heeft nood aan een integraal beleid waarbij verschillende instanties betrokken worden. Enkel een degelijk beleid kan ervoor zorgen dat de oude haven heropgewaardeerd wordt. Zowel de overheid, provinciale en stedelijke diensten, architecten en deskundigen als culturele verenigingen, lokale ondernemers, arbeiders en andere geïnteresseerden moeten samenwerken om tot een volwaardig beheersplan voor de site te komen. Bovendien zijn de leegstaande gebouwen en ruimtes gedoemd om afgebroken te worden. Zolang deze gebouwen en ruimtes geen herbestemming (dit is vesrchillend van herlocatie, die wél nefast zou zijn.) krijgen, zullen ze langzaam verder wegkwijnen. Enkel een nieuwe functie kan deze relicten

een nieuw leven schenken.
De bouwwerken die vandaag nog hun functie kunnen uitvoeren hebben eveneens nood aan een nieuwe input. We moeten vaststellen dat op de 72 HA bedrijfszone al jarenlang een verloedering aan de gang is. Doelbewust wordt de Oosteroever door het beleid verwaarloosd en genegeerd. Het is hemeltergend dat dit voor Oostende zo belangrijke bedrijfsgebied zo respectloos wordt behandeld. Ondanks deze verstikkende aanpak en het doelbewust creëren van een negatief ondernemersklimaat zijn er dus dus nog steeds 1.520 vooral lokale werknemers aan de slag. Dit moet de beleidsmakers op z'n minst tot ernstig nadenken stemmen.

Het maritieme karakter van onze mooie badstad moeten we koesteren en versterken. Haven en windenergie kunnen en moeten samengaan. De visserij is een te mooie sector om op te geven. De natuur en het bedrijfsleven op de Oosteroever moeten we verder versterken in plaats van te verkwanselen aan de belangen van de immobiliënsector. De bestaande plannen voor de Oosteroever moeten dan ook zo snel mogelijk wijzigen, zodat de haven en visserij ruimte krijgen op de Oosteroever. De blok rond de H. Baelskaai en de Victorialaan moet verder uitgebouwd worden tot een KMO-zone voor maritieme activiteiten. Bebouwing zou moeten beperkt worden tot een strook parallel met de Koninklijke Baan, met vlotte aansluitingen. Op ecologisch-sociaal vlak zou het interessant zijn om op deze plek een 'Freiburg-woonwijk' te onwtikkelen, met passiefhuizen en gemeenschappelijke voorzieningen. 10% wordt voorzien voor sociale woningen en 25% voor bescheiden gezinswoningen aan betaalbare prijzen. Dit stemt overeen met de plannen van GROEN (2012) in Oostende. Ook de natuurinrichting op de Oosteroever wordt in de volgende legislatuur voltooid. De uitbouw en bestemming van haveninfrastructuur gebeurt voortaan niet alleen met het oog op windenergie, maar ook met het oog op haventrafiek zelf. Ook is er is politieke wil nodig om het overleg met Zeebrugge over verregaande samenwerking en een fusie tussen de twee havens nieuw leven in te blazen. De uitbouw van de haven als hub voor windenergie wordt actief gepromoot bij de bedrijven op de Oosteroever en zij zouden het voorrecht moeten krijgen om als eerste in te tekenen op de werkaanbiedingen.

Naast deze maatregelen is ook de visverkoop in Oostende van groot belang. Deze stuikt echter ineen, er is onduidelijkheid over de plannen om een nieuwe vismijn te bouwen, en herstellingen en investeringen in de infrastructuur van de Oostendse vismijn worden op de lange baan geschoven. Bovendien vreest de sector voor haar toekomstkansen, als de immoplannen op de Oosteroever doorgaan en als het Visserijdok gedempt wordt. Hier vind ik, persoonlijk, dat de politiek moet kiezen voor het behoud en uitbouw van de visserij en de

vismijn in Oostende. Daarom zijn investeringen in de vismijn ook dringend nodig, bijvoorbeeld in het sanitair en in andere basisvoorzieningen. Er wordt overleg gepleegd met Zeebrugge zodat we elkaar niet de loef afsteken en het werk zoveel mogelijk verdelen (bijv. diepvriesvis naar Zeebrugge en verse vis naar Oostende) – cfr. de problematiek met de aanvoer van vis naar Oostende versus Zeebrugge.

4) Methodologische vraagstukken

4.1 De maakbaarheid van de regionale identiteit

De grote vraag hier is hoe we het cultureel ergfoed kunnen gebruiken voor regionale ontwikkeling. Ik koos voor deze methodiek, omdat het belang van cultureel en maritiem erfgoed op de Oosteroever site van groot belang is, maar in deze paper nog weinig besproken werd.

In de eerste plaats wil ik het hier hebben over het belang van de herwaardering van enkele gebouwen ter plaatse, die behoren tot het maritiem/cultureel erfgoed van Oostende (in bijlage 9 tonen we een kaart van de beschermde monumenten op en rond de Oosteroever). De herwaardering van enkele van deze gebouwen, via een marktgerichte aanpak (meer toerisme) werd door enkele studies besproken. In de studie *'Monumenten- en Landschapszorg over de Oosteroever van Oostende'* (Cuveele & Florizoone, 2012) , stelden de auteurs, aan de hand van een inventarisatie van de waarden van de Oostendse vissershaven, voor om een deel van de haven te herbestemmen als museumhaven en zo het potentieel van de maritieme en militaire geschiedenis uit te spelen. De auteurs pleitten echter ook voor het behoud van de visserijactiviteiten, zodat er een mix blijft bestaan van commerciële en niet-commerciële activiteiten. Een permanente historische route, themaroutes, netwerkroutes, knooppunten, erfgoedportalen, infoborden, oriëntatievlaggen, audio-visuele technologieën en verbindingspunten zijn concrete ideeën die de site opnieuw toegankelijk kunnen maken. Eén van hun ideeën was om de Vissershaven deels te herbestemmen naar een museumhaven. Zo oordelen zij dat: *'De Vissershaven deels herbestemmen als museumhaven in combinatie met een optimale ontsluiting, kan ervoor zorgen dat de site met haar geschiedenis en haar waardevolle relicten heropgewaardeerd wordt. Door het –grotendeels- behoud van de visserijactiviteiten vergt deze aanpak echter zeer subtiele ingrepen met alle respect voor de schaal van de Vissershaven en de blijvende activiteiten op de site. De introductie van een museumhaven in de Oostendse Vissershaven impliceert bijgevolg een zoektocht naar het juiste evenwicht tussen commerciële en niet-commerciële activiteiten.*
Een museumhaven kan er enerzijds voor zorgen dat de bezoeker de site op een aangename

manier kan herontdekken en dat het maritieme, militair, functionerend en varend erfgoed terug gewaardeerd wordt. De bezoeker krijgt de kans om een relict en haar waarde te beleven. Anderzijds biedt de gedeeltelijke herbestemming van de verschillende relicten garantie met betrekking tot conservatie. De bouwwerken behouden hun functie of krijgen een nieuwe bestemming waardoor ze niet langer verloederen, maar onderworpen worden aan regelmatig gebruik en onderhoud.
De ontwikkeling van een museumhaven betekent investeren in herbeleving en herbestemming van oude waardevolle havengebouwen en de herontwikkeling van het volledig gebied. De aanwezige erfgoedrelicten zijn hoofdzakelijk watergebonden erfgoed. Het tastbaar materiaal zijn onder andere de schepen. Sluizen, vuurtorens, dijken, sluisgebouwen en kaaimuren kunnen we beschouwen als infrastructuur om de schepen te laten varen. Het erfgoed toont bijgevolg waar mensen mee bezig zijn. In dit geval de kustbewoner, meerbepaalde de historische Oostendenaar (Cuveele & Florizoone, 2012, p. 312)*.'*

Via zulke projecten wordt de mogelijkheid gecreeërd om de regio sterker te ontwikkelen en de verschillende erfgoed-gebouwen te herwaarderen. Door deze herwaardering zal er –verondersteld- bredere toeristische interesse worden opgewekt voor het gebied, wat ook in het voordeel speelt van ecnomische groei. Ook het project van het grafisch ontwerpbedrijf 'Sien' (2011, Masterplan Ontsluiting Oosteroever) past in dit denkkader. Waarbij zowel hedendaagse kunst als herwaardering van erfgoed-sites op de Oosteroever een plaats innemen.

4.2 De eco(logische) stad

In dit model vind ik het belangrijk om eens te gaan focussen op duurzaam wonen. Meerbepaald de plannen van GROEN Oostende om een 'Freiburg-wijk' (Vauban) te ontwikkelen op de strook parallel met Koninklijke Baan op de Oosteroever.

GROEN (W. Devriendt, persoonlijke mededeling, 28 december 2012) -en wel meerdere inwoners van Oostende- vrezen dat de bouw die de meerderheisparijen momenteel ondersteunen -namelijk de twee gekende bouwprojecten: één op de kop van de Hendrik Baelskaai en het Vuurtorendok door AGSO en Versluys bouwgroep én een tweede langs de Hendrik Baelskaai (tussen de Fortstraat en de Liefkemoresstraat) door AGHO en THV Lange Nelle (het gaat om een immense hoogbouw aan de kop van de H. Baelskaai met een toren tot 20 bouwlagen.)- de visserij, de nijverheid en de mobiliteit zullen bedreigen. Waarmee het economisch positief beoogde doel –om de haven in te richten als maritiem-industriehaven- teniet wordt gedaan. De grote vraag die GROEN (en de bedrijven ter plaatse) hier stelt is of

dat deze bouwprojecten wel zullen kunnen worden verzoend met het huidig maritiem-industrieel karakter van de Oosteroever. De visserij en nijverheid zorgen echter (ook 's nachts) voor veel geluidshinder (denk bijvoorbeeld aan het laden en lossen van de netten) en veel goederentransport. Als daar dan nog eens 1800 appartementen bijgebouwd worden, zal het verkeer helemaal ontregeld zijn.

GROEN pleit dus eerder voor een kleinschaligere woonwijk mét ecologische kenmerken. Ze verwijzen hiervoor naar de Vauban wijk in Freiburg. Wat houdt dit nu precies in? De bouw van passiefhuizen en ook huizen die meer energie produceren dan ze verbruiken –dit via bepaalde energiesystemen. Er worden in deze wijk ook groenten geteeld in een gemeenschappelijke moestuin, ook wordt er duurzaam met mobiliteit omgegaan –zo is bijvoorbeeld het aantal auto's per gezin er beperkt.

Deze aanpak zou eerder kunnen samengaan met de ontwikkeling van onze maritiem-industriële haven. Omdat de mobiliteit én het wonen beperkt wordt, en dit op een ecologische manier. Ik denk dat we deze aanpak mogen ondersteunen, omdat er een duidelijke toekomstvisie inzit. Eerder dan met de kolossale bouwprojecten, wordt hier gekozen voor een klimaatvriendelijke aanpak (deze visie wordt ook erg beklemtoond in het Groenboek), die we ook in de toekomst meer en meer zullen moeten ondersteunen.

5) Groenboek Vlaanderen in 2050: mensenmaat in een metropool?

Voor deze sectie heb ik eerst en vooral contact opgenomen met Karel Vanackere (persoonlijke mededeling, 18 december 2012), dit is de directeur van het AGSO (Autonoom Gemeentebedrijf Stadsvernieuwing Oostende). Hij vertelde me dat hij het Groenboek grondig heeft doorgenomen in het kader van de advisering van het Groenboek door de SARO. Hij vertelde me ook het volgende en ik citeer: *'De ontwikkeling van de Oosteroever kadert in een gedeeltelijke reconversie van voormalige havengebieden waarbij de krijtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen mede de basis vormden. Het Groenboek voegt daar weinig aan toe, integendeel.'* Hieruit kunnen we afleiden dat het Groenboek dus volgen Vanackere geen echte meerwaarde biedt voor het RSV dat momenteel in gebruik is. Hoewel het Groenboek bouwt op de verschillende RSV's voegt het toch ook enkele innoverende elementen toe. Ik denk dat deze eerder negatieve reactie op het Groenboek veel te maken heeft met de abstractie ervan. Het is natuurlijk een Groenboek, en dus als het ware een stimulans om de ideeën aan te wakkeren, maar toch merk ik bij de beleidsmakers dat de

abstractheid ervan hen soms weerhoudt om er iets mee te doen.

Daarom zou ik hier enkele punten uit het Groenboek willen aanhalen die –volgens mij- belangrijk zijn om Vlaanderen om te vormen tot een 'metropool op mensenmaat' en onderstrepen hoe de Oosteroever hier al dan niet op inspeelt.

Een eerste punt dat vaak voorkomt in het Groenboek is dat we de bestaande ruimte efficiënter moeten gaan gebruiken in plaats van bij te bouwen. Vlaanderen kampt immers met een groot plaatstekort, daarom is dit van groot belang. Als ik dit toepas op de case Oosteroever vind ik het heel belangrijk om te kijken naar de nieuwe woonprojecten die de groep Versluys wil ontwikkelen op de Oosteroever. Voor mij is het belangrijk dat de Oosteroever vooral zijn karakter als maritiem industriegebied behoudt. Deze projecten zouden echter een reconversie inhouden naar een plezierhaven, met residentiële woonwijken. Vooral wil ik hier onderstrepen dat dit economisch heel wat gevolgen zou hebben, bedrijven zouden moeten wegtrekken en dergelijke. Daarom is het aangewezen om woningbouw ergens anders te gaan plaatsen, meer nog, mij lijkt het vooral interessant om leegstaande verloederde huizen een nieuw gezicht te geven en op deze manier woonprojecten te onwtikkelen. Oostende kampt inderdaad met een tekort aan woningen –en dit vooral voor jonge gezinnen; maar om het op de manier van Versluys aan te pakken lijkt me geen goed idee, omwille van voorgaande gevolgen.

Als tweede punt vind ik het belangrijk om –met het oog op de klimaatsveranderig- de evolutie naar hernieuwbare energie te onderstrepen. Op de Oosteroever zit het bedrijf C-Power dat de windmolens levert en plaatst die ze voor de kust van Oostende bouwen. Als fervent voorstander van groene energie, vind ik deze plannen op het eerste zicht goed. Maar we moeten toch constateren dat Oostende de haven van Amsterdam niet is en dat grote energieprojecten de bedrijvigheid van de verschillende KMO's ter plaatse in gedrang brengen. Wel lijkt het mogelijk om deze nieuwe economie (energie-haven) te laten samengaan met de huidige maritiem-industriële ontwikkelingen (die bij deze kleine bedrijven op Oosteroever reeds aanwezig zijn) maar dan mag men niet opteren voor een eenzijdige 'mono' ontwikkeling van *energy port* op de Oosteroever maar moet men resoluut kiezen voor een visie van multi-functionele havenontwikkelingen. Ik zou dan ook opteren om andere grote –duurzame-energieprojecten op andere plekken in Vlaanderen te installeren –waar er wel genoeg ruimte is.

Als laatste zou ik het hier nog even willen hebben over de triptiek 'metropolitane allure-op maat van de mensen-veerkrachtige ruimte'. Deze triptiek valt ook toe te passen in een

toekomst voor de Oosteroever. Wat de metropolitane allure betreft, denk ik dat het belangrijk is dat de bestaande KMO-structuur in de Oostendse haven blijft overleven, dit eventueel in combinatie met een (eerder kleinschalige) *energy port*. Zoals voorgaand gezegd is de haven van Oostende niet zo groot als deze van (bijvoorbeeld) Antwerpen, maar door samenwerking op verschillende vlakken met in de buurt gelegen havens, zou ze toch deel kunnen uitmaken van een metropolitane haven. Daarom onderstreep ik hier het belang van samenwerking tussen grotere en kleine havens (zowel zee- als luchthavens), om de economische groei te bewerkstelligen en op deze manier de metroplitane allure van Vlaanderen op te krikken. Wat betreft het aspect 'op maat van mensen' denk ik dat het hier belangrijk is om te kijken naar alternatieve woonprojecten, bijvoorbeeld een Freiburg-wijk op de Oosteroever, zie voorgaand. In het Groenboek wordt ook gesteld dat Vlaanderen New York niet is, en we moeten ook niet proberen om dit te zijn. In die zin zou de –beperkte- bouw van passiefhuizen (met gemeenschappelijke voorzieningen) een stap in de goede richting zijn, zowel op economisch als ecologisch vlak. Modernheid hoeft immers niet altijd gepaard te gaan met reuze-appartementsblokken (Vlaanderen is immers New York niet, cfr. projecten Groep Versluys).

Het laatste onderdeel van de triptiek betreft de 'veerkrachtige ruimte', in verband met dit aspect vind ik het belangrijk om de aanwezigheid van de enorme biodiversiteit op de Oosteroever aan te stippen. De nood aan het behoud van groen en waterwegen in Vlaanderen is erg groot. Daarom is het belangrijk om op een goede-duurzame manier om te springen met de ruimte die nog over is –op de Oosteroever duinen, strand,… In deze optiek is het op de Oosteroever belangrijk om de toegepast-wetenschappelijke initiatieven inzake biomassa, energie uit water, wind en zon en de initiatieven inzake zeespiegelstijging en kustbescherming in het kader van klimaatsverandering, natuur- en zeewetenschappelijk onderzoek te bundelen en clusteren (positief voor ecologisch én economische overwegingen).

6) Het ruimtelijk instrumentarium

In eerste instantie zullen we hier de verschillende plannen beschrijven die over ons gebied gemaakt werden. Erna is het noodzakelijk deze kritisch te analyseren, we merken echter uit verschillende bronnen dat deze op heel wat vlakken contestatie teweegbrengen. Ook de geldigheid van sommige wordt weleens betwist.

We beginnen met het Gewestplan Oostende-Middenkust van 1977 gemaakt door de Vlaamse Regering. Dit plan is bindend voor alle burgers en overheden. Het Gewestplan heeft

verordenende krachten. Wat de Oosteroever betreft, is deze in het gewestplan quasi volledig paars gekleurd (zie bijlage 10). Dit paarse gedeelte wordt aangeduid als maritiem industriegebied.

Vervolgens keurde de Vlaamse Regering in 1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen goed. Dat bindend was voor de overheden. Ook de Ruimtelijke Uitvoroeringsplannen die hieruit voortvloeiden (gemaakt op lokaal vlak) werden bindend voor zowel burgers als overheden. Hierin kreeg de Oosteroever het statuut van 'Strategisch stedelijk project'. De haven kreeg hier een dubbele poortfunctie toegewezen (samen met de luchthaven van Oostende). De Oosteroever werd ingevuld als industrieël- en visserijgebied (eventueel met stedelijk karakter, hierbij vooral denkende aan het horecagebeuren).

Hierop volgend moest de gemeente enkele uitvoeringsplannen maken. Het duurde tot 2002 voor dit op gang kwam. Met de 'Afbakening regionaal-stedelijk gebied Oostende' werd de Oosteroever nog steeds beschouwd als maritiem industriegebied. Erna maakte de gemeente een 'Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan' op. Hier werd ook het belang van woningen aangehaald (er is sprake van 1100 bijkomende woningen). In 2005 werd dan het eindrapport voorgesteld van het 'Strategisch Plan Haven Oostende', hier werd de Oosteroever 'verkapt' tot deel deel ten zuiden (havengebied) en deel ten noorden (woongebied) vanaf de H. Baelskaai. Het studiebureau Arcadis-Gedas berekende de prognoses havenontwikkeling i.f.v. de roro-dynamiek met tekort aan ruimte in de voorhaven.
Belangrijke opmerking: toen is de prognoseberekening uitgegaan van een afbakeningslijn waarbij het ganse noordelijk deel van de Oosteroever niet is opgenomen in de ruimtelijke behoeftestudie.
Hier duikt voor het eerst: deel dempen (1/3) van het Visserijdok voor roro-activiteiten en containertrafieken op. De 'Afbakening regionaal-stedelijk gebied Oostende' werd goedgekeurd op 15 mei 2009. De Afbakeningslijn Lijn loopt op de H. Baelskaai. Niet meer op de rooilijn. Bij verdere plandocumenten zien we dat de afbakening nu ligt op de blauwe steen, langs de oostelijke kaai van het Visserijdok (zie bijlage 11). De Oostereover is dus nog maar gedeeltelijk paars (maritiem-industriegebied) ingekleurd.

De 'Afbakening GRUP Haven Oostende' start op 7 maart 2008, een ontwerp wordt voorgesteld in het voorjaar van 2012 en een openbaar onderzoek wordt uitgevoerd van 8 mei 2012 tot 6 juli 2012. Men neemt grenslijn hier zomaar over van de 'Afbakening regionaal-stedelijk gebied'. Hier en daar worden wat wijzigingen (bv. Langsheen Moreauxlaan) aangebracht. Toch brengt het ontwerp weinig nieuws. Integendeel, de 'visie' is gebaseerd op het 'Strategisch plan' (opgemaakt in periode 2003-2005). Toen stond alles in teken van roro. Het

planontwerp is aldus gedateerd. Het offshore masterplan zit er niet in. Nochtans reeds vanaf 2008 op sporen gezet.

Voor we hier enkele andere belangrijke plannen bespreken (MER, gemeentelijk milieubeleidsplan Oostende, plannen voor artistieke projecten,..), lijkt het me hier noodzakelijk even de heersende contestatie over bovenstaande plannen uiteen te zetten.

Er werd nog nooit een inventaris gemaakt van de aanwezige bedrijven. Dit was nochtans een exclusieve vraag van het Vlaams Gewest, de Administratie Ruimtelijke ordening tijdens de plenaire vergadering. Leden van de raad van bestuur van de Oostendse Haven bevestigen dat van dergelijke inventaris geen sprake is. Aan de hand van deze inventaris kan en moet een raming van de planschade gemaakt worden. Dit is dus niet gebeurd.
Stapje verder is dat de planschade vergoed wordt door een gedeelte van de planbaten af te romen.

Oostende is groot geworden dankzij zijn haven en de mensen die er werken. Dit nieuwe RUP afbakening zeegebied Oostende, waardoor het havengebied ongeveer 1/3 krimpt, zou elke mogelijke toekomst voor een werkende haven onmogelijk maken. En dit zou alvast voor de eerste 20-30-50 jaar onomkeerbaar zijn. De economische en maatschappelijke schade hierdoor zou onaanvaardbaar hoog liggen.

Er is ook nooit openlijk overleg gebeurd tussen Brussel en Oostende en er wordt nooit schriftelijk advies gevraagd. Niks op papier is altijd handig voor oplichters.
In het nieuwe GRUP zijn er plannen voor het dempen van het Visserijdok, deze zijn gebaseerd op prognoses van een exponentiële groei van de roro-trafiek. Men dacht 10 à 30 hectare extra nodig te hebben voor meerdere klanten.
Ondertussen is er quasi geen roro meer. Wat is dus nog de waarde van dit plan als het gebaseerd is op prognoses van 2002-2004 geprojecteerd tot 2020 waarin de roro zou stijgen van 6 miljoen ton naar 12 miljoen ton, en waarvan 10 miljoen ton voor roro? Meer dan de helft van die 10 miljoen ton zou niet begeleide vracht zijn (waarvoor opslagruimte nodig is). Een toekomst die ondertussen achterhaald is. Het vastleggen van bestemmingen was gebaseerd op blijkt- fictieve cijfers. Is het GRUP dan niet ongeldig?

Het loopt fout: In de studie Arcadis-Gedras en ook bij de berekeningen spreekt men al niet meer over maritiem gebied als het over de Oosteroever gaat (vanaf Baelskaai). Hier is er sprake van een *hidden agenda*: men wil een heel andere invulling van dat gebied.

Ook wat betreft het burgeroverleg loopt er heel wat fout. Het bevragen van burgers over de plannen is nooit gebeurd, enkel een kransje van een aantal mensen weet wat er gebeurt.

Het grote probleem is eigenlijk dat men er zelf niet meer aan uit kan. Zoals voorgaand gezegd is er de noodzaak van een inrichtingsplan vooraleer men kan overgaan tot bouwvergunningen op de Oosteroever. Deze inrichtingsstudie zou eigenlijk moeten gemaakt worden door het Vlaams Gewest, en niet door de bouwheren –de methode waarheen we momenteel evolueren.

Het plan MER (milieu-effecten rapportage) voor de haven van Oostende dateert van augustus 2005. Het plan is een rapport en is bijgevolg niet bindend. Het plan-milieueffectenrapport is het tweede plan in rij (na het veiligheidplan) dat sedert het m.e.r.-decreet van december 2002 moet opgemaakt worden bij elk uitvoeringsplan.
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? Deze mogelijke ontwikkeling van groei kan men vandaag sterk bekritiseren het is immers nog nooit zo slecht gegaan met de Oostendse haven.
Ook het AWZ –plan (Administartie waterwegen en zeewegen) wordt aangehaald in het plan MER. Dit plan, voor geïntegreerde kustverdediging en verbeterde haventoegang te Oostende, geeft invulling aan drie bekommernissen, nl.:

- De beveiliging van Oostende tegen overstromingen ten aanzien van een 1000-jarige storm;
- Het naar de toekomst toe garanderen van de economische leefbaarheid van de haven van Oostende door het realiseren van een haventoegang voor grotere schepen;
- Het realiseren van een geïntegreerd kustzonebeheer.

Vanuit deze bekommernissen stelden zij een vijftal plannen voor, voor ons is plan 3: 'Geïntegreerd kustzonebeheer Oostende Oosteroever' van belang. Een voorbeeld van een aandachtspunt van het AWZ-plan op de Oosteroever is: *'De waterkering moet op een zodanige manier worden ingeplant dat de werking en flexibiliteit van de Voorhaven niet wordt*

gehypothekeerd. Het is van belang dat er in de Voorhaven snel laden en lossen mogelijk is. De aanleg van een dienstenhaventje voor de loodsdiensten is wenselijk. Dit zou immers betekenen dat er in de Voorhaven ruimte vrijkomt voor havenactiviteiten, wat positief is inzake ruimtegebruik. Als de ontsluiting er van door Halve Maan gaat, moet voldoende aandacht gaan naar het verlagen van de ecologische barrièrewerking van deze ontsluitingsweg. Een al te grote activiteit is er hoe dan ook niet wenselijk, noch vanuit ecologische overwegingen, noch vanuit leefbaarheidsoverwegingen voor het gebied Oosteroever.' Ook wordt in het plan MER de mogelijkheid opengelaten om het Visserijdok gedeeltelijk te dempen. Dit lijkt me een paradox, aan de ene kant willen ze een deel van het Visserijdok dempen (dit gebaseerd op een verwachte exponentiële groei van de roro-trafiek, wat in de realiteit niet het geval is.), aan de andere kant willen ze een hogere ruimteproductiviteit bewerkstelligen. Net omdat het dempen van het Visserijdok de ruimteproductiviteit niet zou verhogen (want: quasi geen roro meer én belang van dokken voor visnijverheid én economische groei), is dit dus een paradox, gebaseerd op foute toekomstveronderstellingen. Een ander bijzonder aandachtspunt op de Oosteroever betreft een afdoende veiligheidszonering omheen het bedrijf Total Fina Elf, indien dit in het stedelijk ontwikkelingsgebied op Oosteroever gesitueerd blijft.

Merken we hier nog bij op dat bij de plannen om residentiële appartementen te bouwen op de Oosteroever, de ecologische gedachte compleet afwezig is.

Als laatste vind ik het toch belangrijk om nog enkele alternatieve plannen te vermelden, helaas beschikken we over te weing ruimte om deze plannen te analyseren, toch vind ik het belangrijk dat ze hier even worden aangehaald. We spraken al van plan SIEN, een voorstel om de Oosteroever op een betere manier te ontsluiten –zowel fysisch als intellectueel. Alsook om bepaalde kunstprojecten te installeren ter plaatse om de Oosteroever aantrekkelijker te maken. Ook het belang van enkele plannen mbt. het behoud van de biodiversiteit ter plaatse (duinen, strand en ook de flora die dit met zich meebrengt –denk maar aan de vogels; plannen van Natuurpunt) is van enorm belang. Het ontbreekt ons echter aan plaats om hier nog verder op in te gaan.

7)Referentielijst en bijlagen

7.1 Referentielijst

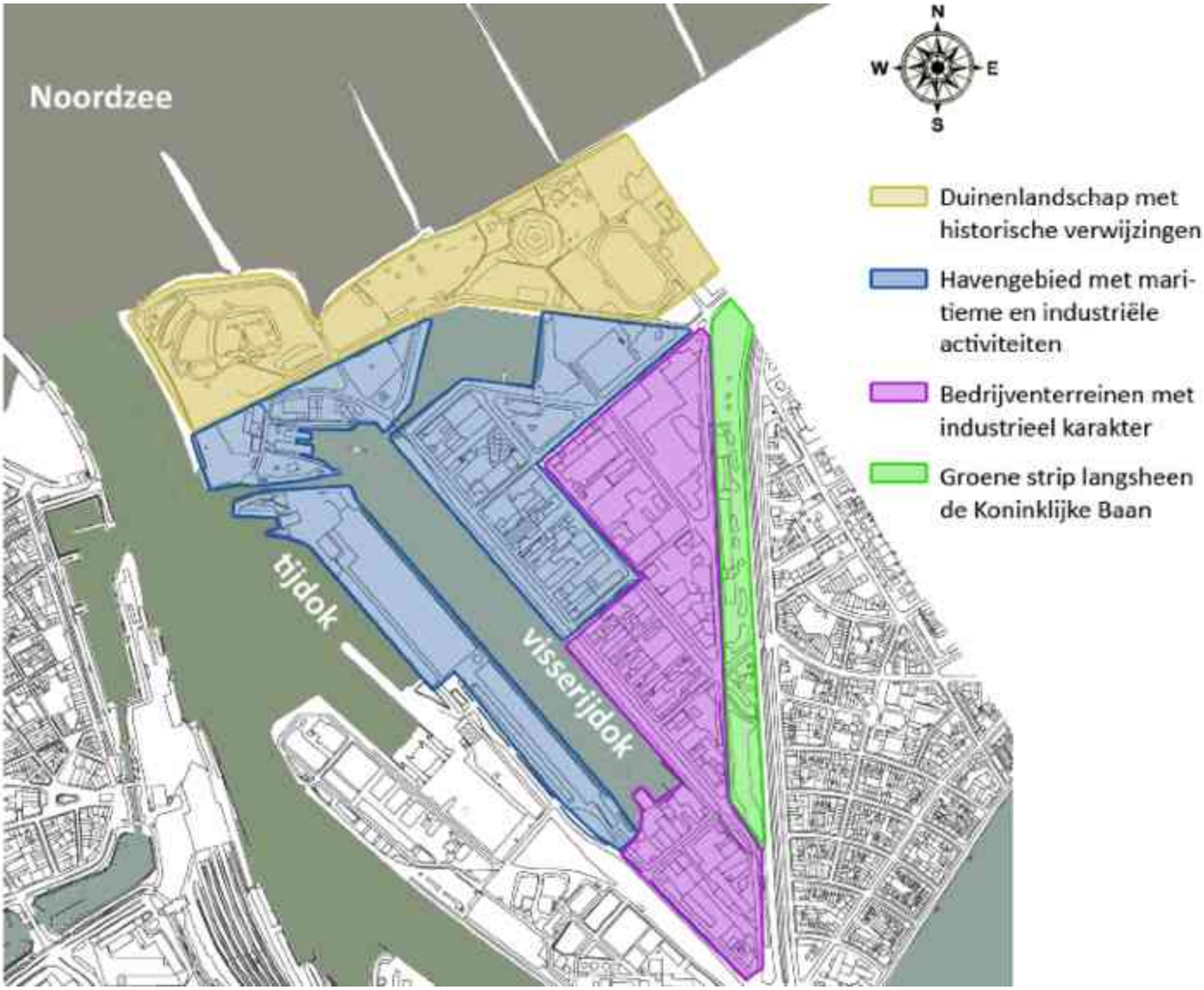
- ACW Verbond Oostende-Westhoek, Naar een globale visie op de mobiliteit in de regio Oostende, 2010.
- AGHO, Ondernemingslpan 'Port of Ostend', 2011.
- Allaert, G. (2010). Wegwijs in Ruimtelijke Economie: doorkijk naar planning en management van de ruimte. Gent: Academia Press.
- Cuveele, S. & Florizoone, L. (2012). *Maritiem erfgoed op de Oostendse Oosteroever.* Antwerpen: Artesis Hogeschool.
- Federale Regering, Gewestplan Middenkust-Oostende, 1977.
- KHBO, Greenbridge Incubator: broedplaats voor hernieuwbare energie, 2012. Geraadpleegd op 14 december 2012 op http://www.khbo.be/75.
- Oosteroever vzw, bedrijven op de Oostendse Oosteroever, geraadpleegd op 10 december 2012 op http://www.oostendseoosteroever.be/bedrijven.html.
- Oosteroever vzw, Tewerkstellingsrapport, 2012.
- Oosteroever vzw, Visverkoop in Oostende stort in, 2012.
- Pluym, B., Schreurs, J. & Ed. (2011). *Oostende weaving the net.* Leuven: KU Leuven.
- Stad Oostende, Beleidsnota 2012, 2012.
- Stad Oostende, Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, 2006.
- Stad Oostende, Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, 2012.
- Stad Oostende, Strategisch Plan Haven Oostende, 2005.
- SIEN (the art of exposure), Masterplan Ontsluiting Oostende Oosteroever, 2011.
- Vlaamse Havencommissie, Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2012, 2012. Geraadpleegd op 10 december 2012 op http://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/page/aantal-binnengekomen-zeeschepen-aantal-1980-2011.
- Vlaamse Havencommissie, Ladingen en lossingen Oostende: overzicht naar verschijningsvorm sinds 1980, 2012. Geraadpleegd op 10 december 2012

op http://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/page/ladingen-en-lossingen-oostende-overzicht-naar-verschijningsvorm-sinds-1980.

- Vlaamse Havencommissie, Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2005-2010 (in miljoen euro), 2011. Geraadpleegd op 12 december 2012 op http://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/page/oostende-directe-en-indirecte-toegevoegde-waarde-2005-2010-miljoen-euro.
- Vlaamse Regering, Plan-MER, 2005.
- Vlaamse Regering, Groenboek Vlaanderen in 2050: Mensenmaat in een metropool? Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, 2012.
- Vlaamse Regering, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997.
- Vlaamse Zeehavens, goederen: haven van oostende, 2012. Geraadpleegd op 10 december 2012 op http://www.vlaamsezeehavens.be/3_w3.html.

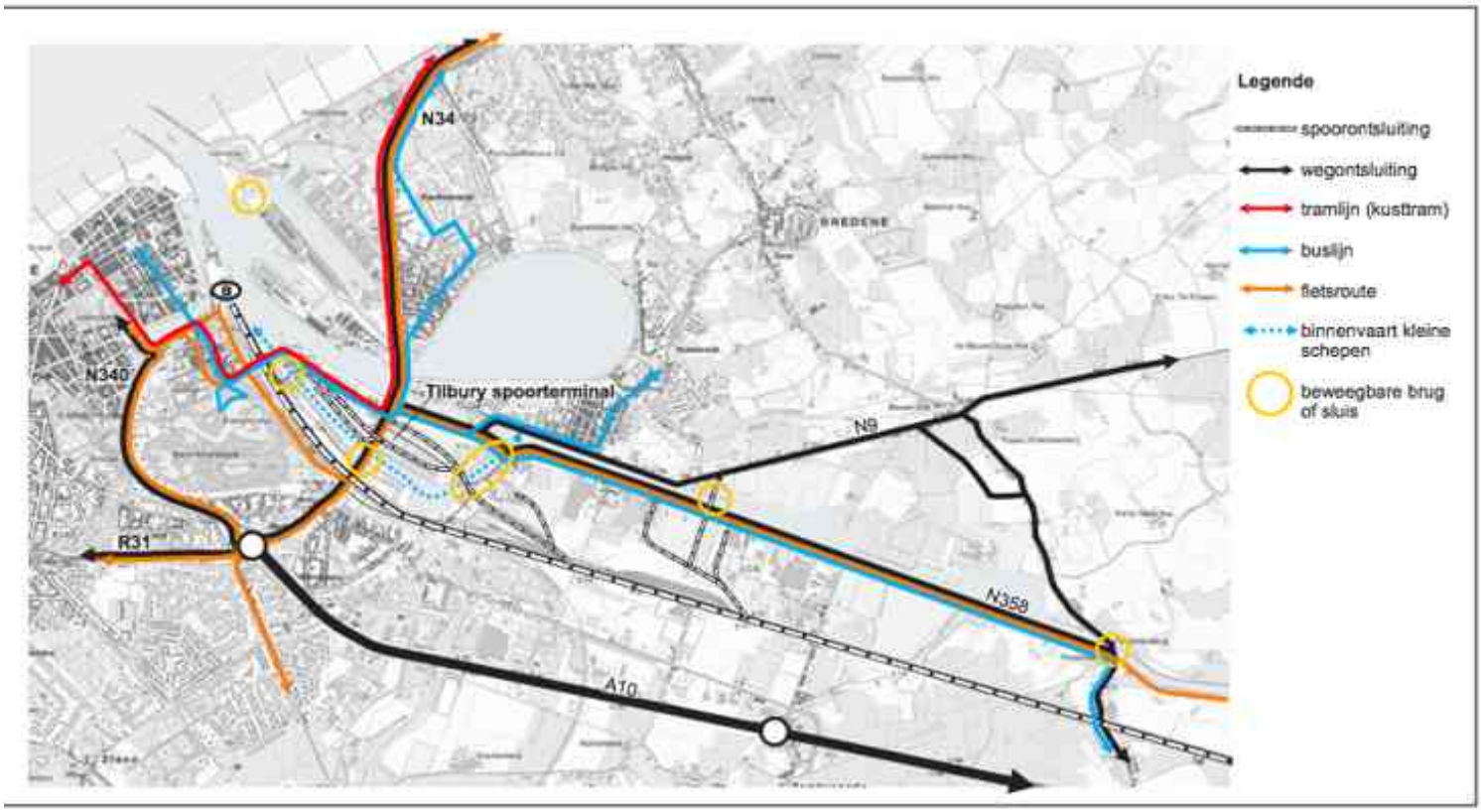
7.2 Bijlagen

Bijlage 1: Oosteroever Oostende (Cuveele & Florizoone, 2012)



Bijlage 2: De Oosteroever op micro-niveau, aanwezige wegen en dokken, (google maps).

Bijlage 3: Ontsluitingen (Arcadis, Plan-MER, 2005, p.9).



Bijlage 4: Dempen Visserijdok (Cuveele & Florizoone, 2012)

Bijlage 5: Aanwezige bedrijven en positionering (Oostendse Oosteroever vzw, Tewerkstellingsrapport, 2012, p.16).

Bijlage 6: Toegevoegde waarde Haven Oostende (Vlaamse Havencommissie, 2011)**.**

Oostende: directe en indirecte toegevoegde waarde 2005 - 2010 (miljoen euro)

	Direct			Indirect	Totaal
Jaar	Maritieme cluster	Niet maritieme cluster	Totaal direct	Totaal indirect	Algemeen totaal
2005	135,1	252,8	387,9	338,6	726,5
2006	145,2	257,4	402,6	366,9	769,5
2007	140,7	290,0	430,6	382,7	813,4
2008	156,4	316,3	472,7	426,4	899,1
2009	158,7	292,5	451,2	418,8	870,0
2010	154,4	340,1	494,5	439,7	934,2

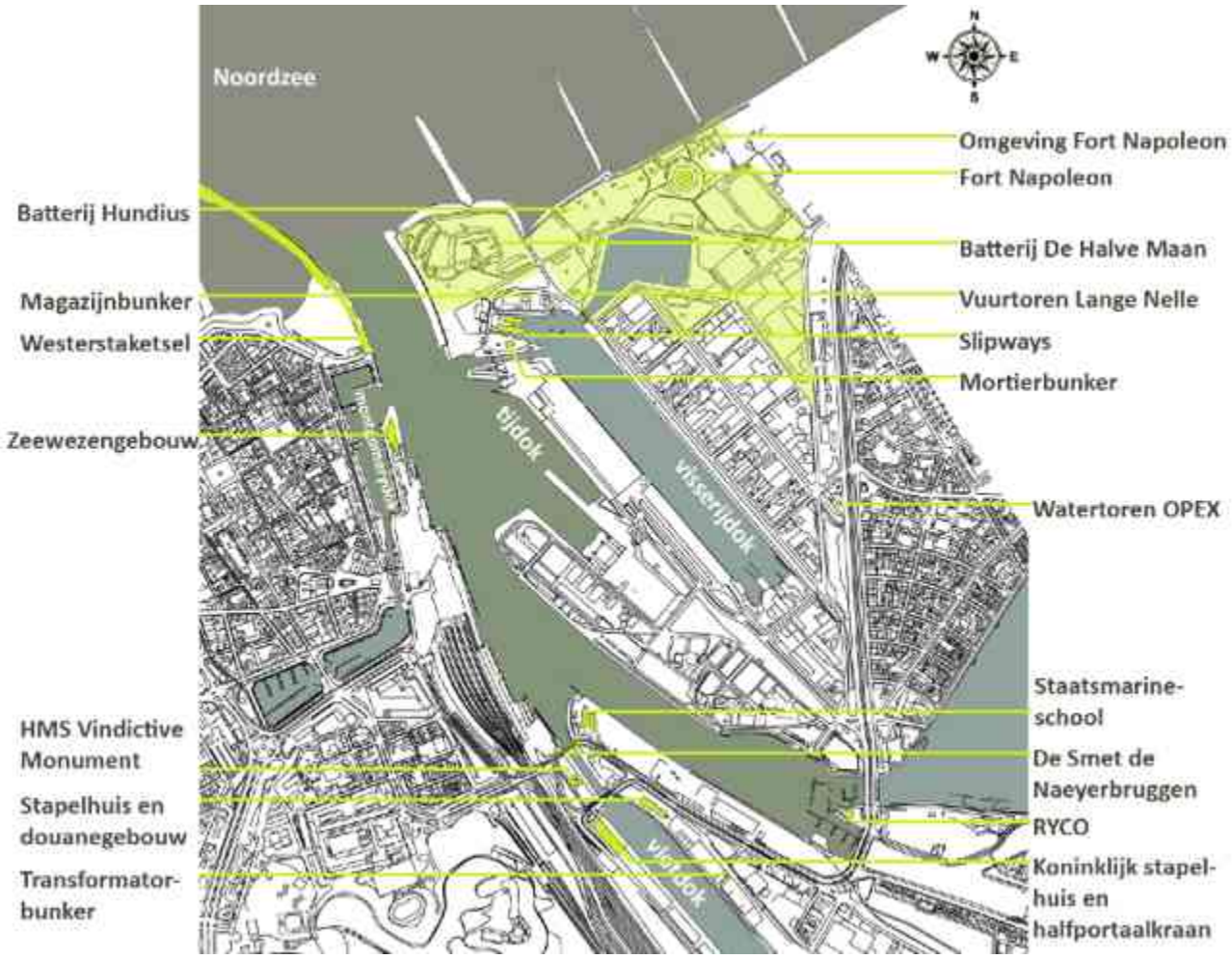
Bijlage 7: Aantal binnengekomen zeeschepen, in aantal, 1980-2011 (Vlaamse Havencommissie, 2012)

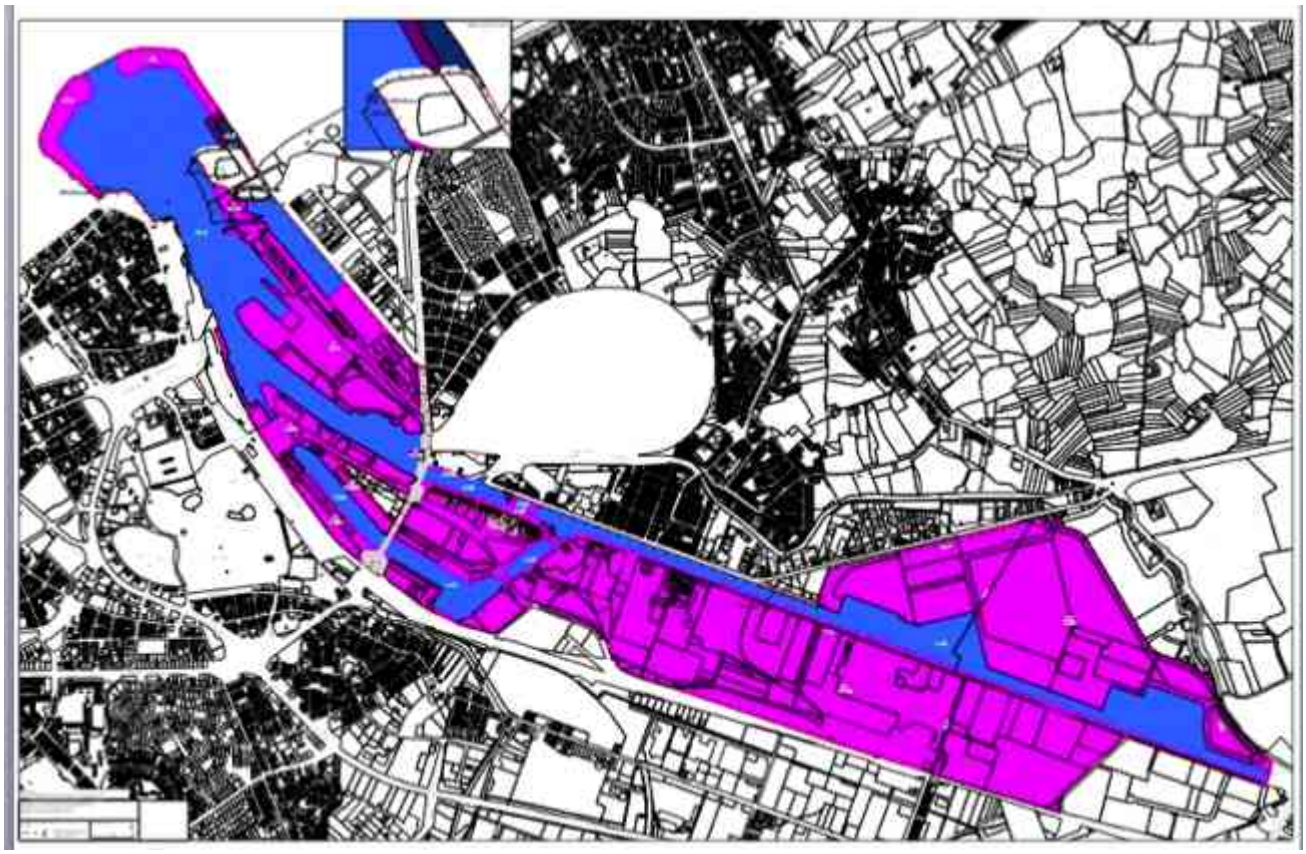
	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	Totaal	% groei
1980	17.151	3.260	9.550	6.797	36.758	
1990	16.764	3.694	11.321	4.899	36.678	
2000	16.105	2.692	10.689	4.103	33.789	
2001	15.885	2.731	10.136	4.194	32.946	-2,5%
2002	15.559	2.824	9.989	4.283	32.655	-0,9%
2003	15.724	3.009	8.128	4.698	31.559	-3,4%
2004	15.371	3.044	7.847	4.883	31.145	-1,3%
2005	15.283	2.794	8.555	4.843	31.475	1,1%
2006	15.770	3.072	8.753	4.657	32.252	2,5%
2007	16.689	3.171	9.449	4.759	34.068	5,6%
2008	16.406	3.463	9.405	4.868	34.142	0,2%
2009	13.923	2.962	8.073	2.952	27.910	-18,3%
2010	14.783	3.436	8.863	2.554	29.636	6,2%
2011	15.240	3.351	8.351	2.201	29.146	-1,7%

Bijlage 8: Ladingen en lossingen Oostende: overzicht naar verschijningsvorm sinds 1980 (Vlaamse Havencommissie, 2012)

	droge bulk	vloeibare bulk	containers	roll-on-roll-off	overig stukgoed	totaal	containers	passagiers
	(1000 ton)	(1000 ton)	(1000 ton)	(1000 ton)	(1000 ton)	(1000 ton)	(TEU)	(aantal)
1980	877	498	0	2.310	74	3.759	-	2.784.953
1981	848	482	0	2.467	38	3.834	-	2.406.531
1982	709	531	0	2.899	29	4.168	-	2.484.827
1983	450	457	0	3.191	21	4.120	-	2.596.520
1984	531	440	0	3.619	39	4.629	-	2.538.623
1985	572	361	0	3.564	16	4.513	-	2.353.732
1986	532	370	0	3.106	29	4.036	-	2.047.697
1987	555	344	0	3.120	21	4.040	-	1.937.631
1988	613	390	0	3.783	41	4.827	-	2.096.492
1989	663	383	0	3.594	22	4.661	-	1.909.106
1990	727	486	0	3.315	25	4.552	-	1.904.375
1991	752	475	0	3.220	59	4.506	-	1.869.204
1992	872	431	0	3.581	39	4.923	-	2.181.874
1993	1.067	305	0	3.692	26	5.090	-	1.880.296
1994	1.135	278	0	3.480	7	4.900	-	1.844.494
1995	1.041	214	0	3.315	23	4.593	-	1.762.952
1996	1.040	238	0	3.170	19	4.466	-	1.622.766
1997	1.181	225	0	2.847	25	4.278	-	1.374.389
1998	1.296	39	0	2.573	29	3.938	-	1.149.539
1999	1.401	37	0	1.640	30	3.108	-	983.201
2000	1.604	30	0	2.644	29	4.307	-	905.235
2001	1.537	18	21	3.223	29	4.828	4.675	710.671
2002	1.565	21	41	4.579	33	6.239	9.156	394.107
2003	1.480	43	72	5.607	17	7.219	13.266	148.928
2004	1.478	49	79	5.929	10	7.545	15.418	163.436
2005	1.415	52	44	6.146	12	7.669	8.890	214.794
2006	1.469	54	24	6.236	29	7.812	4.555	231.364
2007	1.407	56	14	6.460	47	7.984	3.281	247.867
2008	1.666	43	0	6.755	14	8.478	0	229.833
2009	1.391	15	0	3.949	15	5.370	0	176.722
2010	1.410	6	0	3.396	123	4.935	0	189.118
2011	1.543	5	0	2.256	40	3.844	0	113.303

Bijlage 9: Beschermde monumenten op en rond te Oosteroever (Cuveele & Florizoone, 2012).



Bijlage 10: Oosteroever paars ingekleurd: maritiem-industriegebied (Vlaamse Regering, Gewestplan Oostende-Middenkust, 1977).

Bijlage 11: Afbakening GRUP Haven Oostende (Stad Oostende, 2012)