Een Industriële toekomst

voor

Oostende

Beleidsnota

Een industriële toekomst voor Oostende

Inleiding

De Oostendse regio is sinds lange tijd een probleemgebied inzake werkgelegenheid. Toch is er enige beterschap. In de stad Oostende zelf is het aantal werklozen gedaald van 3667 (in 1994) naar 2740 (in 2000). Deze daling bedraagt 25 %, wat minder is dan de gemiddelde daling in diezelfde periode in Vlaanderen en de werkloosheidsgraad van 10 % blijft sowieso te hoog.

In het arrondissement Oostende is de situatie beter: de daling is groter (29%) en de werkloosheidsgraad is er met 7 % maar een goed procent boven het Vlaams gemiddelde.

Wat de structuur van de werkloosheid betreft, onthouden we vooral het laag aandeel van de tewerkstelling in de secundaire sector. Voor een toeristische regio is een sterkere aanwezigheid van de tertiaire sector niet ongewoon, maar in Oostende kan toch duidelijk van een gebrek aan industriële tewerkstelling gesproken worden.

Meer tewerkstelling, en in het bijzonder meer tewerkstelling in de secundaire sector zijn dus een belangrijke doelstelling voor het Oostends beleid.

Twee facetten moeten daarbij extra belang krijgen: meer industrieterreinen en de verdere uitbouw van de haven als motor voor de regio. In concrete Oostendse termen: de ontwikkeling van de Oostendse voorhaven en van het Plassendaleproject.

Inherent aan Oostende, zeker voor haven en industrie, is dat moet rekening gehouden worden met niet te vermijden beperkingen. De grootste beperking is het ruimtegebrek: de haven kan wel gerenoveerd worden ten einde een zo nuttig mogelijk gebruik te garanderen maar een ruimtelijke uitbreiding is niet mogelijk.

Hetzelfde geldt voor de industriegebieden: de 180 ha die op Plassendale in ontwikkeling zijn, vertegenwoordigen de laatste terreinen die op dit ogenblik nog beschikbaar zijn. Het is daarom van uitzonderlijk belang een duidelijke visie te ontwikkelen en klare keuzes te maken die gedragen worden over partijgrenzen en belangengroepen heen.

Een industriële toekomst voor Oostende

Die eensgezindheid is een belangrijke troef voor het succesvol ontwikkelen van de economische activiteit rond haven en industriezones en de daarmee gepaard gaande duurzame tewerkstelling.

Economische studies hebben aangetoond dat de mogelijkheden om in een economisch achtergesteld gebied een nieuwe dynamiek te krijgen zeer beperkt zijn. Het gebrek aan een industrieel verleden, de ontbrekende industriële tradities en aangepaste vorming, ontbreken van ondernemerschap, afwezigheid van economisch netwerk..., het zijn allemaal factoren die een vlugge "take off" sterk beperken. Iedere realistische poging om een regio industrieel te vernieuwen zal dus op drie pijlers moeten steunen:

1. een voldoende aanbod aan infrastructuur (wegen, industrieterreinen);
2. een consensus op plaatselijk vlak over de te volgen lijnen, consensus die gedurende jaren moet aangehouden worden;
3. een grote nadruk op het activeren van het arbeidspotentieel o.a. via opleiding (VDAB), maar ook door een sterkere integratie van sociale economie in de industriële ontwikkeling.

Deze drie componenten lijken voor het eerst effectief aanwezig te zijn. De infrastructuur van de haven en van Plassendale zullen de komende maanden en jaren stuk voor stuk afgewerkt worden. Politiek is er effectief een ruime consensus tussen politieke, syndicale en patronale organisaties en door deze consensus moet het ook mogelijk zijn continuïteit in het beleid te steken. Ten slotte is het een feitelijk gegeven dat de VDAB in Oostende erg flexibel inspeelt op alle evoluties en dat de sociale economieprojecten geleidelijk aan volwassen worden en een gedeeltelijke toelevering naar de Plassendale-projecten kunnen voorbereiden.

Het is bijna waaghalzerij om de opdracht aan te vatten om een historisch achtergestelde regio op een hoger-dan-gemiddeld niveau te brengen. Immers, behoudens de drie genoemde factoren moet ook de bevolking weten dat haar volgehouden inspanning onontbeerlijk is. Haar inzet en werkkracht is het noodzakelijk sluitstuk van de nagestreefde evolutie. In het verleden is ook hier één en ander misgelopen. Een sterke concentratie op seizoensarbeid en een weinig toekomstgerichte houding waren geen stimulans om resoluut naar de toekomst te kijken.

Inleiding

Een industriële toekomst voor Oostende

Een politiek voeren van industriële vernieuwing veronderstelt nochtans dat dit gebeurt: uit het verleden houden wat goed is, uit de toekomstige ontwikkelingen de kansen grijpen die vernieuwing moeten brengen.

* *

*

De visie die in deze beleidsnota is weergegeven, werd goedgekeurd door de SP, CVP, VLD, Kamer voor Handel en Nijverheid, Unizo, ACV en ABVV. Bovendien hebben deze partners afgesproken om zesmaandelijks over de realisatie van deze beleidsnota, maar ook over mogelijke aanpassingen, een diepgaand gesprek te hebben.

Voor de buitenwereld moet het daarom duidelijk zijn dat het menens is met de industriële vernieuwing van de Oostendse regio. Binnen afzienbare tijd wil Oostende ook inzake tewerkstelling uit de staartgroep weg en bij de beste regio's plaats vatten.

Deze beleidsnota behandelt enkele belangrijke hefbomen voor de Oostendse tewerkstelling niet: toerisme, visserij en luchthaven.
Toerisme en visserij worden elders behandeld. Voor de luchthaven is het de bedoeling van de ondertekenaars om binnen korte termijn eveneens een consensus visie te ontwikkelen die deze economische hefboom op een ecologisch aanvaardbare manier kansen geeft.

Johan Vande Lanotte
December 2000

Inleiding

Een industriële toekomst voor Oostende

1 Ontwikkeling van de voorhaven **1**
1.1. Doelstellingen 1 - 2
1.2. Infrastructuur 3 - 6

2 Herinrichting van de binnenhaven **7**

3 Organisatiestructuur van de haven **8 - 9**

4 Ontwikkeling van de bedrijventerreinen "Plassendale" **10**
4.1. Plassendale 1 10
4.1.1. Doelstelling 11
4.1.2. Green Bridge 11
4.1.3. Ontsluitingsinfrastructuur 12
4.2. Plassendale 2 13
4.2.1. Doelstelling 13
4.2.2. Infrastructuur 13
4.3. Plassendale 3 14
4.3.1. Doelstelling 14
4.3.2. Infrastructuur 14
4.3.3. Business gebouw 15
4.3.4. Small Business Development Park 16
4.4. Plassendale 4 17
4.4.1. Doelstelling 17
4.4.2. Infrastructuur 17
4.5. Chemische Site 18
4.5.1. Doelstelling 18
4.5.2. Infrastructuur 18
4.6. Organisatie en Promotie 19
4.6.1. Organisatie: de nv Plassendale 19

5 Project "Kromme Elleboog" **20**

6 Verkeersafwikkeling **21 - 24**

7 Sociale Economie **25 - 26**

8 Een centraal aantrekkingspunt **27**

Technische fiche: Voorhaven 28 - 29
Technische fiche: Plassendale 1 30 - 31
Technische fiche: Plassendale 2 32
Technische fiche: Plassendale 3 33 - 34
Technische fiche: Plassendale 4 35
Technische fiche: Plassendale Chemie 36

Inhoudstafel

1 Ontwikkeling van de voorhaven

Door de stopzetting van de RMT heeft de renovatie van de voorhaven prioriteit gekregen. Het is inmiddels ook gebleken dat de combinatie van ter beschikking zijnde aangepaste infrastructuur en commerciële contacten succes kan hebben: de regelmatige lijndiensten die nu in de haven actief zijn, maken gebruik van de zeer recent afgewerkte infrastructuur. Inmiddels bieden Hoverspeed, Transeuropa, Ferryways en Sammarina samen een record-aantal van 15 afvaarten per dag naar het Verenigd Koninkrijk.

1.1 Doelstellingen

De verdere ontwikkelingen van de voorhaven steunt op een aantal pijlers: de **ferry-diensten**, **cruise**- en **excursievaart** en grotere **bulk-cargo vaart**. Deze ontwikkeling ligt ook in de lijn van de ruimtelijk-economische trends die voor Oostende te verwachten is.
Een eerste en belangrijkste niche zijn de **ferry-diensten**, waarvoor we ons als doelstelling voornemen:

- uitbreiding en betere afvaarturen van de passagierslijn Oostende-Dover door aangepaste infrastructuur en moderne schepen naar 1 miljoen passagiers;
- uitbreiding van de trafiek op de Oostende-Ramsgate lijn door diversifiëren van enkel vracht naar de combinatie van vracht en passagiers (bustoerisme);
- uitbreiding van de Oostende-Ipswich vrachtlijn door een verdere ontwikkeling van de ro-ro trafiek maar ook door een ontwikkeling van het containervervoer;
- diversifiëren van de bestemmingen voor zowel passagiers, ro-ro vracht en containers naar andere bestemmingen zowel in het V.K. als op Ierland, Iberisch schiereiland, Scandinavië en de Baltische staten.

Tweede niche is de **bulkvaart**, waar steeds grotere schepen worden ingezet. Door een efficiënt gebruik van de Cockerill-kaai, Diepwaterkaai en de kaaien aan de Oostelijke kant van de havengeul (zij het oud en ondiep) is hier nog heel wat groeimogelijkheid. Zee-mineralen, kleiproducten, ertsen zijn traditionele producten met groeicapaciteit.

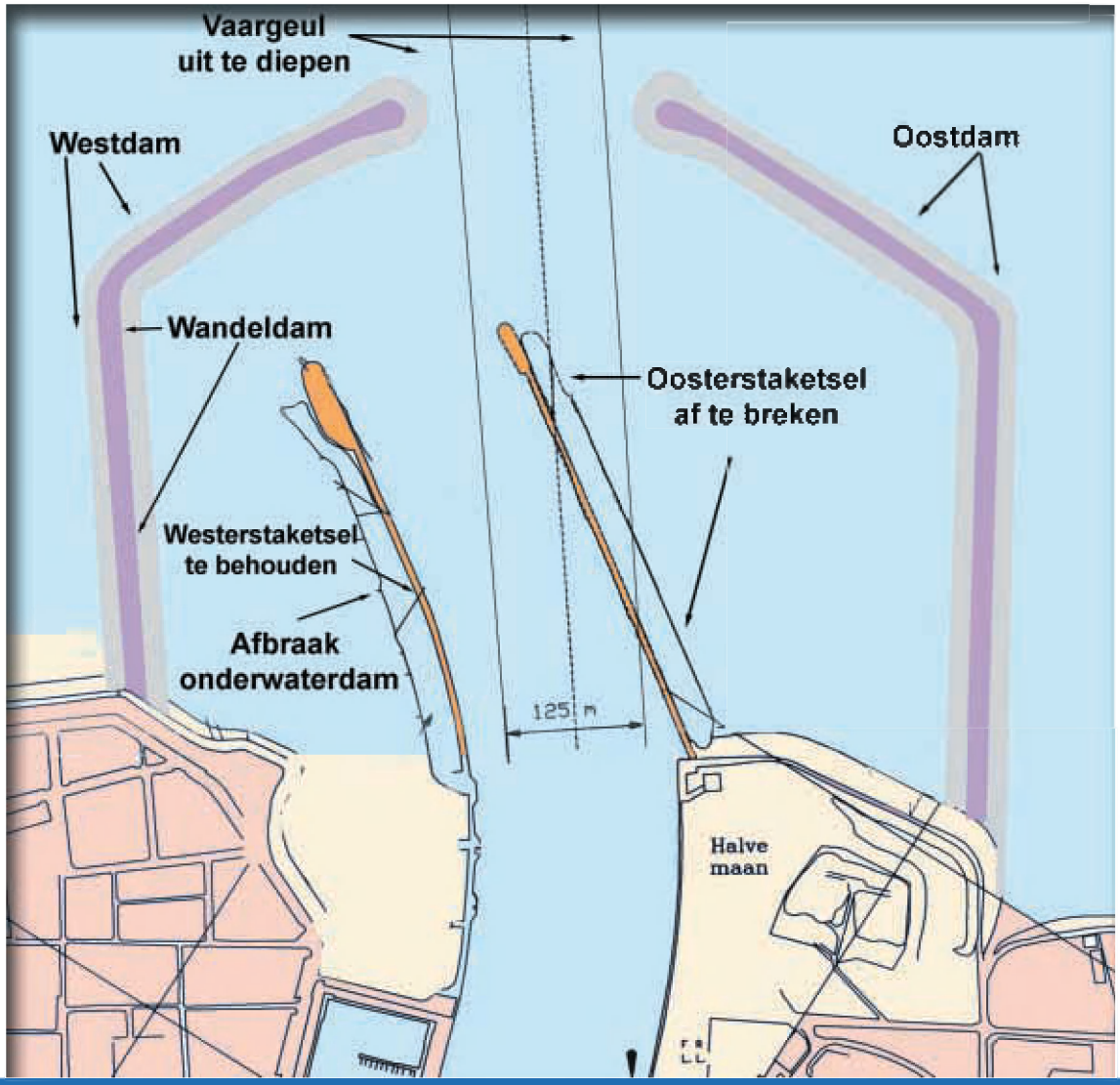
Een derde niche zijn de **cruiseschepen**. Het is een sterk groeiende markt waarin de haven stilaan een plaats moet veroveren door kwaliteit en service te bewijzen. Het streef-doel is te komen tot een 20-tal cruisecalls per zomerseizoen in Oostende. Hiervoor moe-ten we eerst Oostende als aankomst- en vertrekhaven op de kaart krijgen, zodat een aantal schepen de haven gebruiken als wekelijkse klant. Dover, dat echter geen nautische beperkingen heeft op lengte en diepgang, haalt zo een 120 cruisecalls. Op termijn moet een 60-tal voor Oostende haalbaar zijn mits de nautische toegang door de aanpassing van de haventoegang voldoende verzekerd is.

Op 6 jaar moet het aantal ferrypassagiers kunnen stijgen tot 1,5 miljoen, het aantal cruisepassagiers tot 20 000 en de totale tonnage in de voorhaven tot 7 miljoen ton. Dit benadert een verdubbeling van de huidige trafieken. De haven krijgt daardoor een belangrijke plaats in de vorming van de toegevoegde waarde van de Oostendse economie.

1.2. Infrastructuur

De ontwikkeling van de haven is sterk afhankelijk van de beschikbare infrastructuur.
In de scheepvaart in het algemeen maar zeker in de kustvaart is er een onmiskenbare trend naar schaalvergroting. Alle ferry's die op Oostende varen, zijn meer dan 20 jaar oud. Ze zijn allemaal tot grote kost gerenoveerd geweest, de rederijen konden net zo goed met nieuwe schepen varen. Echter, de voor Oostende gangbare scheepslengte van 120 à 150 m wordt bij nieuwbouw als te klein en onrendabel ervaren, schepen van 180 à 200 m zijn nu gangbaar in dit soort trafiek.
Ook voor cruiseschepen is er een duidelijke trend, zelfs nog naar veel grotere schepen.
Eerst en meest dringende vereiste is bijgevolg de **haven van Oostende toegankelijk maken voor schepen van +/- 200 m**.

Dit vereist een **nieuwe haventoegang** die binnen de 3 jaar moet gerealiseerd zijn, wil Oostende in de ferry- of kustvaart in bredere zin nog iets te betekenen hebben, laat staan zijn ambitieuze doelstellingen halen.



Meer trafiek betekent uiteraard ook meer activiteit op de kaaiterreinen, dus nood aan **landoppervlakte**. Rond het **Zeewezendok** moeten de nu in ontwikkeling zijnde terreinen (+/- 10 ha) kunnen aansluiten op de terreinen nu bezet door de Logistiek en de MOST van de Marine (+/- 5 ha). De plannen voor verhuis van deze afdelingen (met zeer weinig activiteit - 15-tal arbeidsplaatsen) zijn er, doch de praktische uitwerking, verhuis en herinrichting van de terreinen moet dringend aangevat worden.

reeds in uitvoering

Bijkomende fase

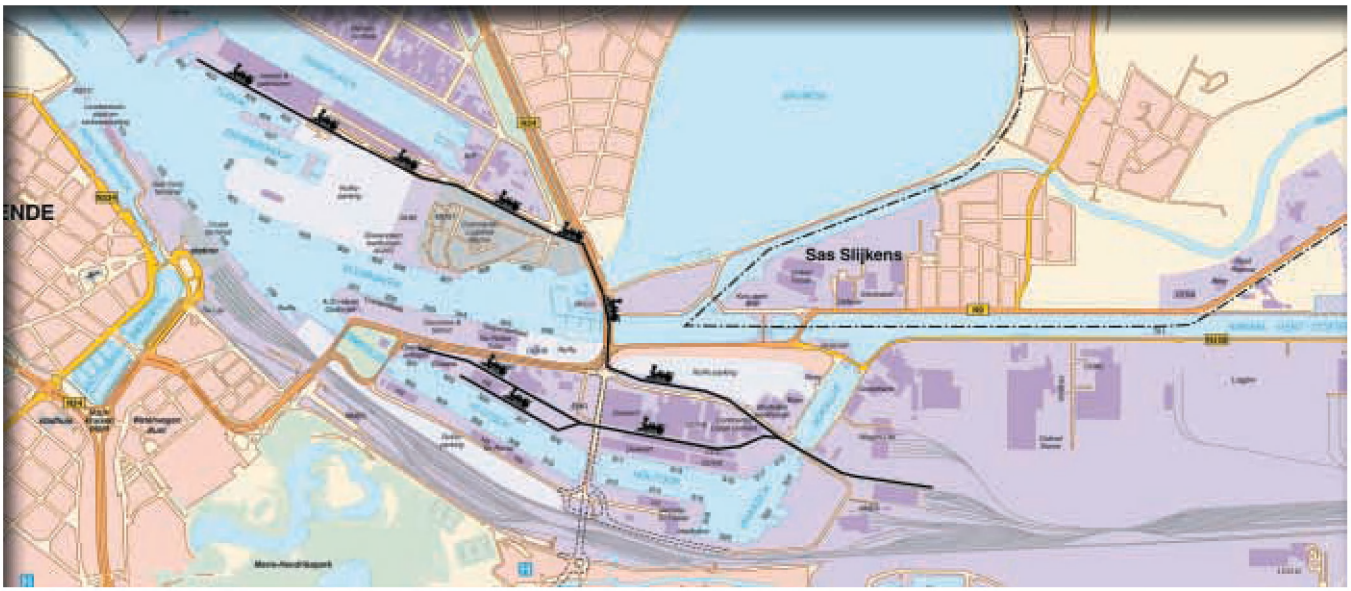
De **kaaien op Oosteroever** (601 tot 609), grenzend aan de terreinen van het Zeewezendok en, in het verlengde, aan de site van de Marine zijn oud waardoor de diepgang er beperkt is tot zo'n 5 m. Renovatie van deze kaaien dringt zich op met mogelijkheid tot additionele bulk maar ook ro-ro of lo-lo (containers) behandeling. Een optimalisatie van het gebruik van deze kaaien kan in fasen worden aangepakt.

Een industriële toekomst voor Oostende

Laatste herinrichting van terreinen die zich opdringt, is deze van de huidige Slijkensesteenweg. Een verkeersvrij haventerrein tussen Cockerill- en Diepwaterkaai enerzijds en kaai Oost van het Vlotdok is een ideaal overslagterrein van Voorhaven naar Binnenhaven. Eens de verbinding Kennedy-De Bolle voltooid, kan met de **integratie van de Slijkensesteenweg in het haventerrein** een aanvang genomen worden.

De integratie van de Slijkensesteenweg maakt van de Westeroever een homogeen geheel

De groeiende noodzaak naar de intermodal shift, het ontlasten van het wegvervoer ten voordele van de waterweg en het spoor stuit in Oostende op het schrijnend gebrek aan spooraansluitingen. Hoe goed Oostende ontsloten is voor passagierstreinen, zo slecht is ze dat voor goederenverkeer. **Spooraansluitingen** naar het Vlotdok, naar de Vergunningenstraat (Tillbury bundel) en tot op het Zeewezendokterrein zijn dringend te voorzien, bovenop de enige bestaande aansluiting in de Godetiastraat.



Een industriële toekomst voor Oostende

Om de groei in het passagiersvervoer (ferry en cruise) te kunnen ondersteunen, is er nood aan **voldoende onthaalinfrastructuur**. Ook de te verwachten grotere stroom autoverkeer, voor cruise gepaard met parkeerproblemen, moet kunnen opgevangen worden.

Een herinrichting van de huidige terminalstructuren aan het station en een herdenken van de verkeerssituatie naar de inschepingsplaatsen dringt zich op. Hierbij kan het reeds 30 jaar leegstaande hotel Terminus een rol spelen. Aan het geheel moet een grondige studie gewijd worden met een praktische uitvoering daaraan gekoppeld.

2 Herinrichting van de binnenhaven

De binnenhaven, gevormd door Vlot- en Houtdok achter de Demey-sluis, blijft een, zij het beperkte, rol vervullen in de overslag van de kleine kustvaart. De binnenhaven vormt tevens de **toegangsweg naar de achterhaven** (Kanaal Plassendale gebied). Grootste probleem is hier de beperking in de afmetingen en de vetusiteit van de in 1904 in gebruik genomen **Demey-sluis**.

De verbinding tussen voor- en achterhaven en tussen de voorhaven en het via binnenwateren te bereiken hinterland is een absolute noodzaak. De financiële beperkingen door het nieuw havendecreet opgelegd, houden in dat prioritair nagegaan wordt hoe het noodzakelijk onderhoud van de bestaande sluis kan gecombineerd worden met een betere en grotere doorvaart naar de achterhaven en het hinterland. Het havenbestuur en het Vlaams Gewest moeten hier zo vlug mogelijk duidelijkheid brengen.

De site van de vroegere Beliard scheepswerf, nu in privaat bezit, is als haventerrein niet benut. Binnen het kader van de reglementering inzake de renovatie van verlaten industrieterreinen zal de haven dit terrein opnieuw bruikbaar maken.

3 Organisatiestructuur van de haven

De bestaande organisatie heeft haar deugdelijkheid bewezen, maar zal zich ook in de toekomst voortdurend moeten aanpassen.

Een industriële toekomst voor Oostende

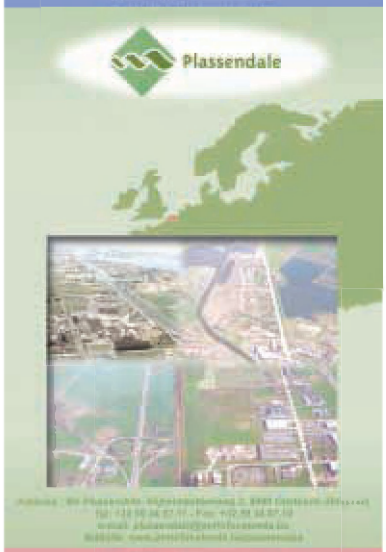
Terwijl fysisch de haven steeds wordt aangeduid als “de motor voor de lokale economie”, is ook organisatorisch deze weg ingeslagen: het **Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende** is de structuur die de belangen van commerciële en industriële aard moet verdedigen in haar werkingsgebied.

Van start gegaan op 01 maart 1997 is deze organisatie erin geslaagd om snel, flexibel en gepast in te spelen op opportuniteiten die zich voordoen of om het hoofd te bieden aan de vele opduikende problemen van economische of bestuurlijke aard.

Flexibiliteit betekent echter niet met alles tegelijk bezig zijn maar vergt specialisatie.

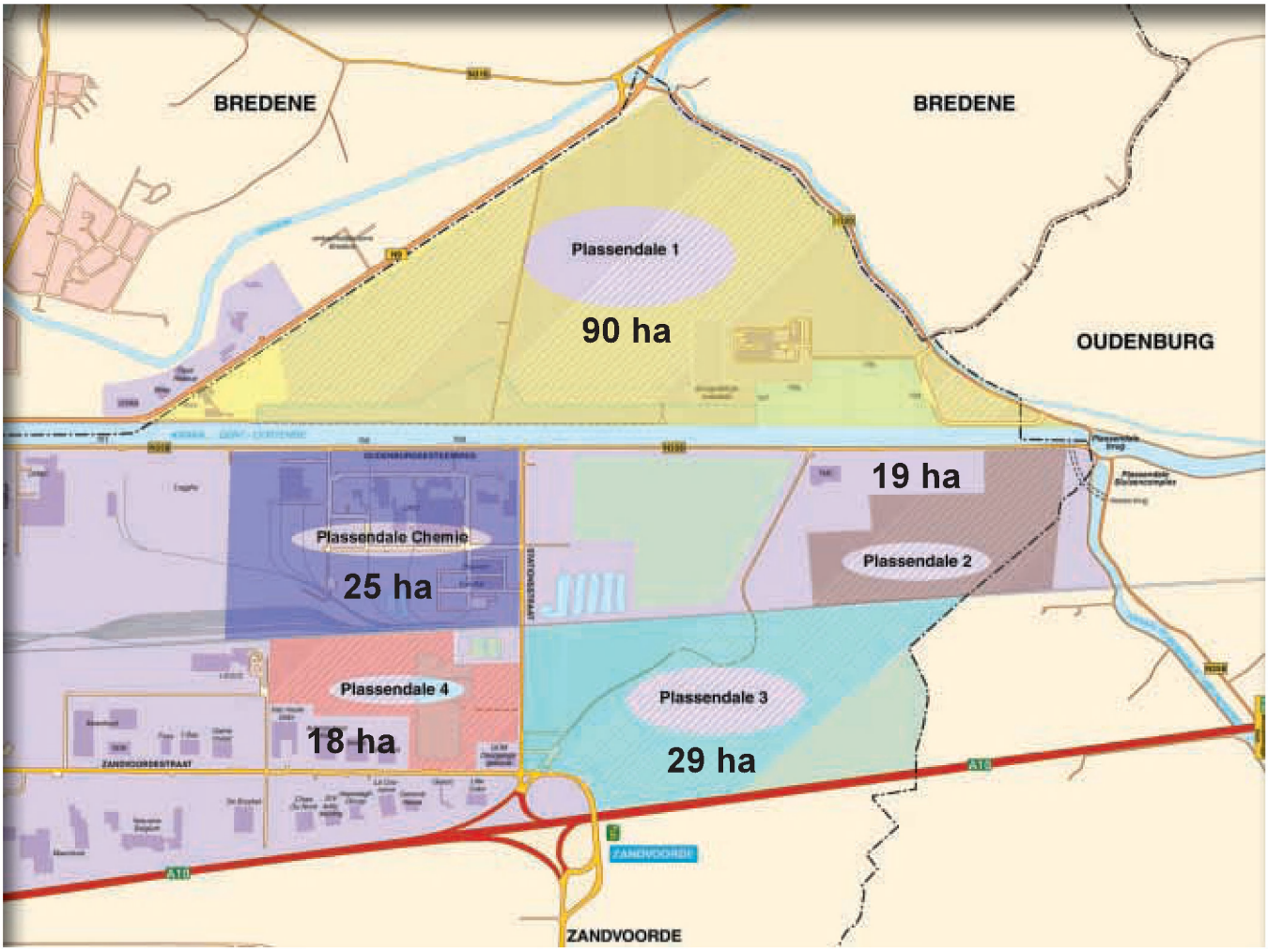
In die zin werd voor het bedrijvenproject Plassendale de **n.v. Plassendale** opgericht als volle dochter van Haven Oostende en met een participatie van de GOM West-Vlaanderen en van de Kamer voor Handel en Nijverheid.

Daarmede werd een structuur in het leven geroepen om zich volledig in te zetten voor de opvolging van de inrichtingswerken, de commercialisatie van het project en het verdere beheer ervan. Meteen is er ook een vehikel dat onze **toekomstgerichte visie over ecologisch verantwoorde industrieterreinen** kan behartigen.



Daarenboven werd van bij de start erkend dat **de nieuwste informatie- en communicatie technologie** een grote rol zou spelen in het succes van nieuwe bedrijvigheid. Om ook daar doelgericht de nodige impulsen te geven werd een filiaal opgericht dat zich specifiek met communicatie bezighoudt: de **n.v. e-port.**

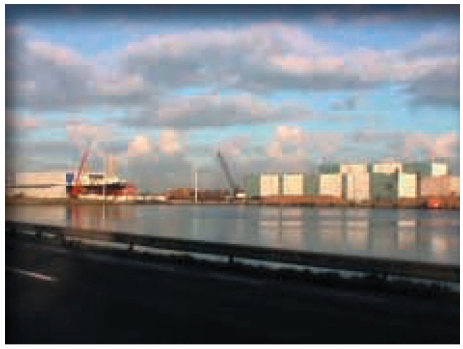
4 Ontwikkeling van de bedrijventerreinen “Plassendale”



4.1. Plassendale 1

Plassendale 1 is het grootste van de onderscheiden zones met een 90 ha nuttige oppervlakte. Daardoor is enige diversificatie mogelijk naar het type bedrijven dat zich op Plassendale 1 kan vestigen.

4.1.1 Doelstelling



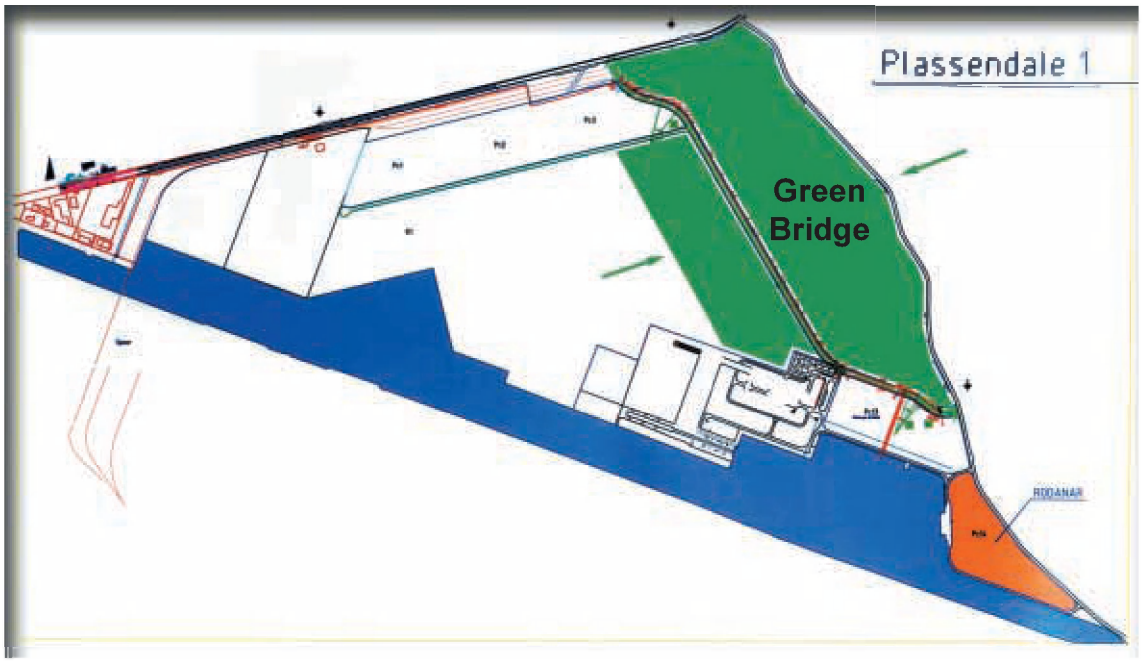
Voor Plassendale 1 hebben we 3 bedrijventypes voor ogen: de scheepswerven, de watergebonden industrieën of logistieke bedrijven en gewone industriële of logistieke vestigingen. In de **scheepswerven** met de bestaande werven SKB (nieuw), Damen Shipyards (ex-Polyship) en de droogzettingsinstallatie (van het Vlaams Gewest) moet nieuw leven geblazen worden. Alles wijst erop dat dit mogelijk is.

De **watergebonden bedrijven** kunnen gebruik maken van de bestaande infrastructuur (vb. Rodanar, houtimport en verwerking aan het Zwaaidok) of van de nieuwe verbreding van het kanaal en de bouw van het Kanaaldok. Voorbeeld hiervan de kandidaat Seminckgas met import van gassen (1 à 2 schepen per week), afvulling en distributie.

Andere **industriële en logistieke ontwikkelingen** vinden plaats langsheen de nieuwe ontsluitingsweg van de Plassendale brug naar de Brugsesteenweg (zie Green Bridge). Binnen 6 jaar moet Plassendale 1 aan minimum 800 tewerkstellingsplaatsen komen.

4.1.2. Green Bridge

De zones aan weerszijden van de nieuwe toegangsweg worden tot voorbeeld gemaakt van wat toekomstige industriezones moeten worden. Een 35 ha groot wordt dit gebied **ecologisch ingericht** met boom en struikpartijen die afwisselen met waterpartijen en waartussen de bedrijven in een unieke omgeving kunnen gedijen. Door deze ontwikkeling stijgt ook de ruimtelijke kwaliteit van Plassendale 1.

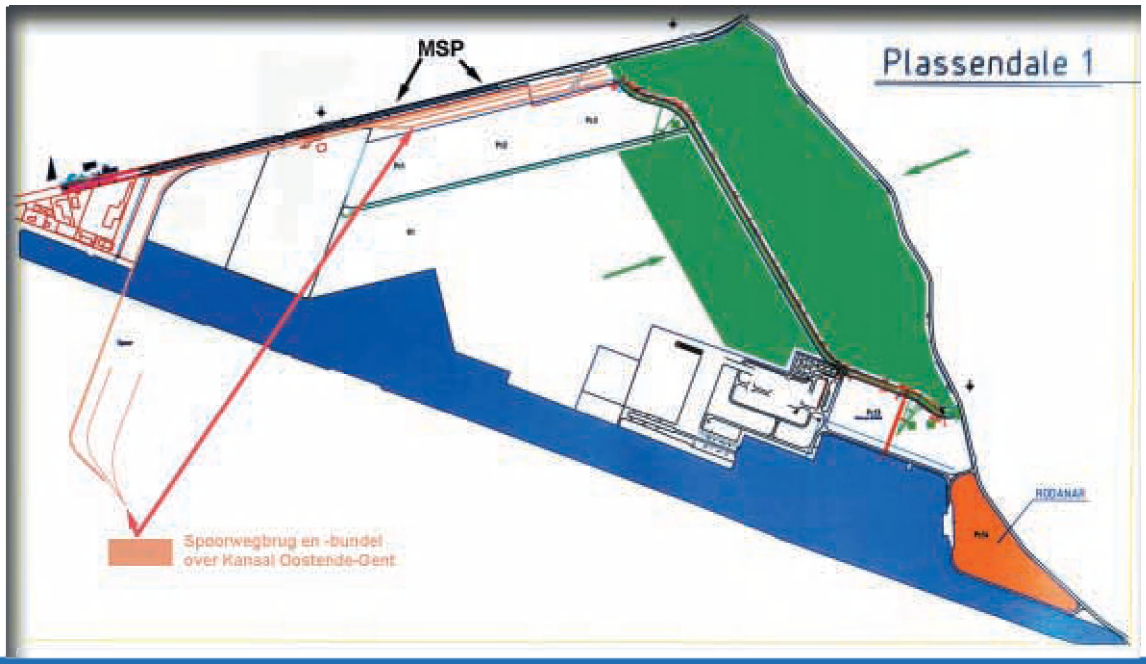


4.1.3. Ontsluitingsinfrastructuur

Plassendale 1 is daarenboven het voorbeeld van een gebied dat multimodaal ontsloten is. De ontsluiting via de weg gebeurt dank zij de nieuwe op- en afrit van de A10 te Oudenburg, waardoor via de heringerichte Stationstraat (van Oudenburg) de nieuwe brug over Plassendalevaart bereikt wordt, die meteen aansluit op de nieuwe brug over het kanaal Oostende-Brugge naar de nieuwe weg door het Plassendale 1 gebied.

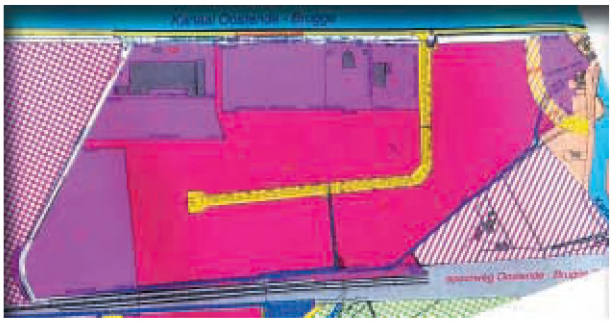
De ontsluiting via het **water** is uiteraard het kanaal Oostende-Brugge dat toegankelijk is voor zeeschepen van +/- 2000 T laadvermogen en binnenvaart tot 1350 T . Het kanaal wordt verbreed en voorzien van een aanlegsteiger en er komt een insteekdok met een kaaimuur van 300 m lengte.
Voor de Plassendale brug bevindt zich de Zwaaikom die toegang geeft tot de aanpalende terreinen en voornamelijk de scheepswerven en droogzettingsinstallatie. Hier zijn geen grote nieuwe investeringen nodig.

De ontsluiting van het **spoor** wordt gerealiseerd door de constructie van een spoorwegbrug over het kanaal in het verlengde van waar het kanaal nog net niet verbreed is (stadwaarts). Een sporenbundel loopt dan verder parallel met de Brugse Steenweg (N9) en ontsluit eerst het terrein van Seminckgas (100 000 T spoortrafiek) om op een multimodaal spoorwegplatform uit te komen (MSP). Deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuren moeten zo weinig mogelijk hinder veroorzaken door de aanleg van b.v. bermen (achter de huizenrij langs de Plassendalesteenweg), aanleg van groen en selectieve ophogingen van het terrein.



4.2. Plassendale 2

Plassendale 2 is het gebied tussen de Oudenburgsesteenweg en de spoorlijn Oostende-Brussel achter de gipsberg.



4.2.1 Doelstelling

Door zijn weinig zichtbare ligging is Plassendale 2 geschikt voor **transportbedrijven** (met opslag en onderhoud), **constructiebedrijven** e.d.

Het gebied is slechts 16 ha groot maar moet op termijn toch werk kunnen bieden aan zo'n 400 mensen.

Het Plassendale 2 gebied kan uitgebreid worden met een 3 ha op het grondgebied Oudenburg langs de Plassendalevaart. De WVI zorgt hiervoor.

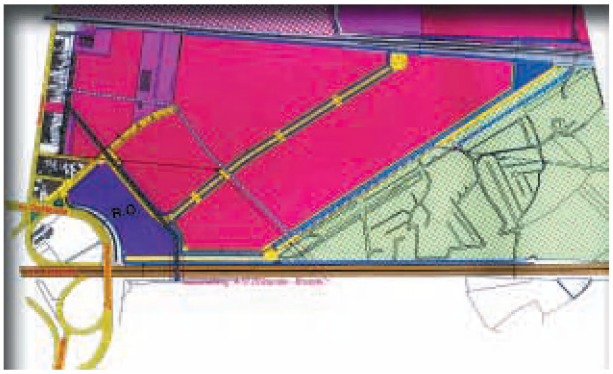
4.2.2 Infrastructuur

Plassendale 2 wordt voorzien van een doodlopende ontsluitingsweg waarlangs aan beide zijden in percelen kan verkaveld worden.

De infrastructuurwerken vallen ten laste van de WVI die ook eigenaar en verkoper van de gronden is. Deze gronden zijn beschikbaar.

4.3. Plassendale 3

Plassendale 3 is gelegen tussen de spoorweg en de A10. Het gebied heeft een uitzonderlijk goede zichtlocatie en bevindt zich pal aan de afrit Zandvoorde van de A10.



4.3.1. Doelstelling

Door de aangehaalde zichtlocatie en gemakkelijke bereikbaarheid is dit gebied voorbehouden voor **moderne groeiindustrieën** als informatie- en communicatietechnologie, biotechnologie, lifestyle producten, en research en ontwikkeling.

De meeste van deze bedrijven bouwen in meerdere bouwlagen zodat op de (beperkte) oppervlakte van 29 ha een grote densiteit aan bedrijvigheid en dus aan tewerkstelling kan verwacht worden. Binnen dit en 6 jaar moet de doelstelling van 1000 arbeidsplaatsen kunnen gehaald worden.
De vestiging van Telindus is hierbij het eerste voorbeeld. Telindus zelf zou al goed zijn voor zo'n 150 arbeidsplaatsen.

4.3.2. Infrastructuur

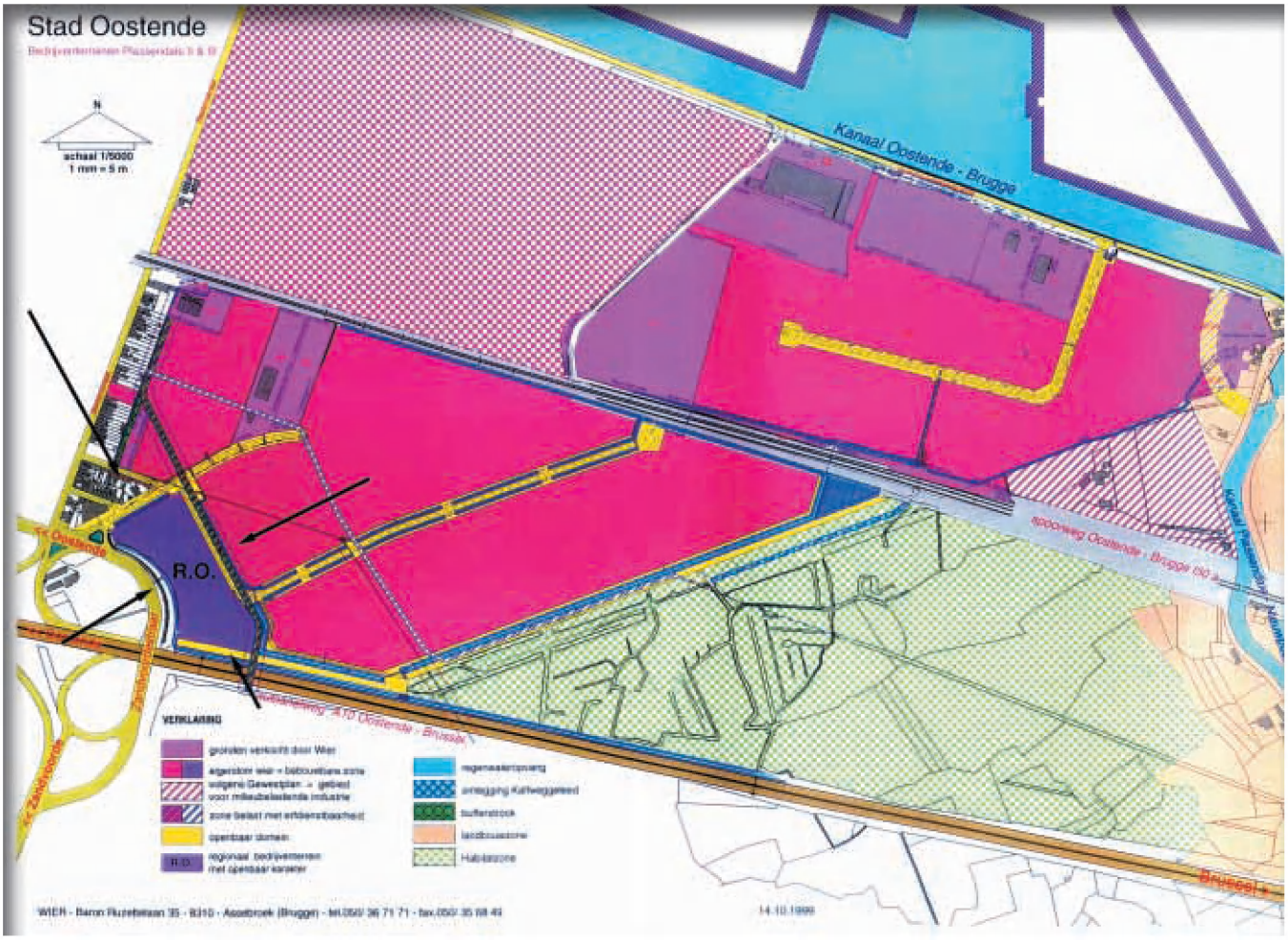
Plassendale 3 wordt omsloten door een doodlopende **ontsluitingsweg** vertrekkend vanaf de Kuipweg aan de afrit Zandvoorde. De waterhuishouding van het gebied is voorzien op natuurlijke wijze met een spaarbekken dat als waterpartij de overgang vormt naar de aangrenzende natuur- en vogelrichtlijngebied. Deze infrastructuurwerken vallen ten laste van de WVI, als eigenaar en verkoper van de gronden. Daarenboven blijkt er nood te zijn aan bijkomende infrastructuren. Op de vele presentaties en contacten tot nog toe kwamen steeds vragen naar kantoorruimte met **onthaalfuncties** en naar **kleine percelen** geschikt voornamelijk voor **servicebedrijven**. Vandaar het voornemen om in Plassendale 3 twee projecten te ontwikkelen: een business-gebouw en een small business development park.

4.3.3. Business gebouw

Het business gebouw moet zo opgevat worden dat het **verscheidene functies** moeiteloos kan combineren. Vooreerst is er de onthaalfunctie, als poort voor alle Plassendale gebieden. Onthaal betekent cafetaria/bedrijfsrestaurant, kinderopvang, fitness, vergader- en conferentiezalen etc.

Het blijft daarenboven een "business-gebouw". De voornaamst functie is het ter beschikking stellen van **kantoorruimtes** voor bedrijven als studiebureaus, advocatenkantoren, reclamebureaus, software bedrijven en andere spin-offs van de bedrijven die zich op Plassendale komen vestigen. Ook bedrijven die er hun centrale administratie willen vestigen zijn uiteraard welkom.

Het business-gebouw kan een locatie vinden vlak naast de afrit Zandvoorde.

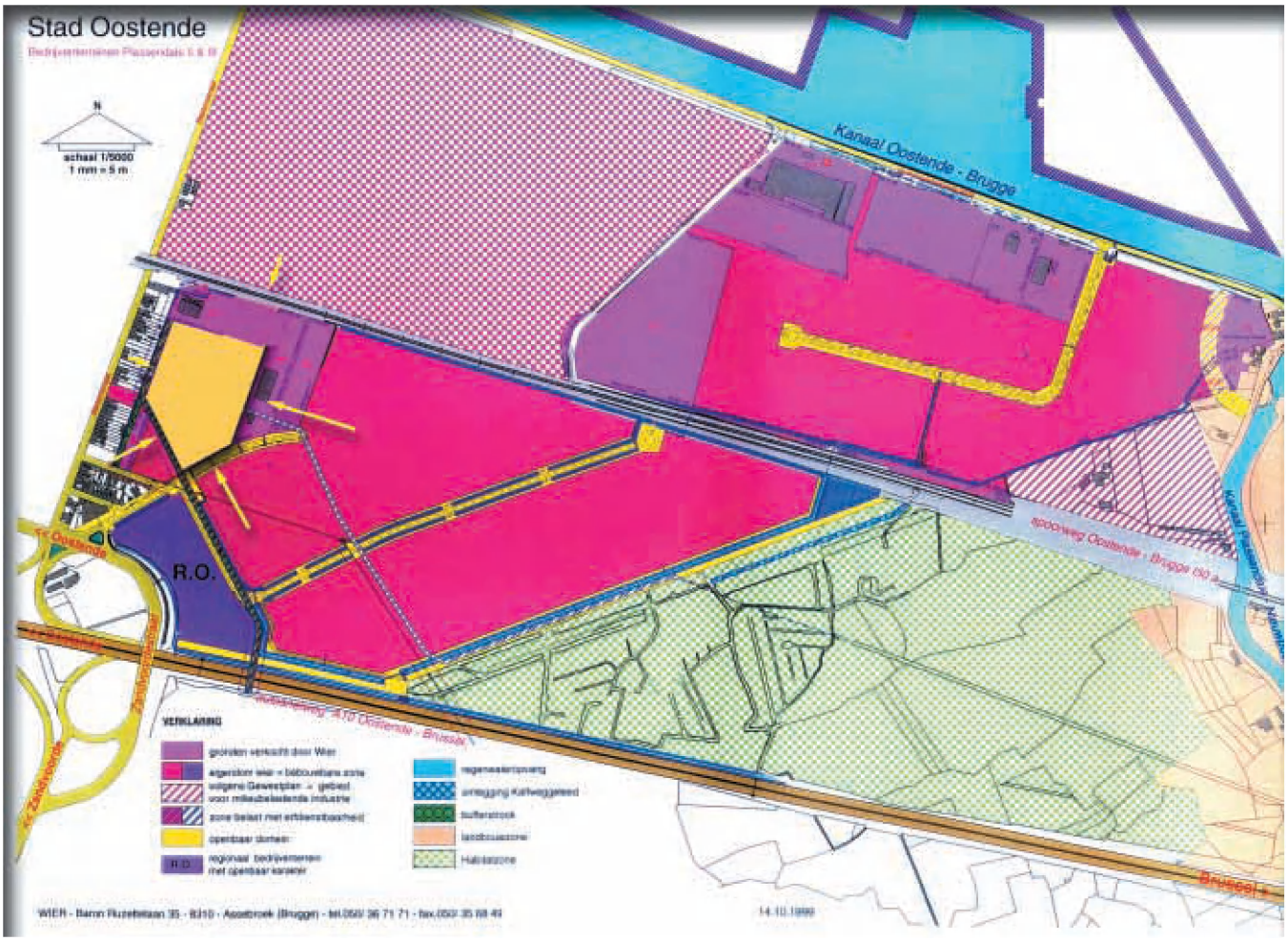


4.3.4. Small Business Development Park

Om tegemoet te komen aan de grote vraag naar kleinere percelen (1500 à 2000 m²) wordt een **Small Business Development Park** ingericht. Dit park, de term is ook letterlijk te nemen, beslaat zo'n 5 ha gelegen achter de bebouwing van de Stationstraat.

Hier vinden alle bedrijven plaats die door de aard van hun bedrijvigheid minder oppervlakte hebben maar daarom niet minder arbeidsintensief zijn.

Rekening houdend met principes van kernversterkend beleid is het niet de bedoeling dat kleine kantoren uit het stadscentrum worden weggehouden.



4.4. Plassendale 4

Plassendale 4 is het gebied begrensd door de Spoorweg, de Stationstraat, de Zandvoordestraat en de Klokhofstraat. Het is eigendom van de n.v. Plassendale die ook instaat voor de inrichting en verkoop.

4.4.1. Doelstelling

Het gebied is in te delen in twee subgebieden: het deel tussen Stationstraat tot en met oude kleiputten, waar alleen het doorgangsgebouw van de GOM op staat, en de rest van het gebied, waar nu voornamelijk enkele bouwbedrijven zijn gevestigd (naast de verbrandingsoven).

Doelstelling is in het eerste gebied **kleinere productiebedrijven** te vestigen, in het tweede gebied verdere uitbreiding te geven aan **logistieke en bouwbedrijven en recyclageactiviteit**.

Op de 18 ha terreinen moet het mogelijk zijn voor 300 jobs te zorgen.

4.4.2. Infrastructuur

Door het gebied langs de Stationstraat wordt wegenis voorzien die zorgt voor een opdeling in percelen van 2000 à 6000 m². Een berm scheidt dit gebied van het aangrenzende waar een eenvoudige doodlopende weg wordt in getrokken vanaf de Klokhofstraat.

4.5. Chemische site

De chemische site ligt tussen de Oudenburgsesteenweg en de spoorweg. Op het terrein zijn momenteel Proviron, Euroftal en Huber actief. Voornamelijk Proviron is eigenaar van de gronden op de site, waarvan nog zo'n 25 ha beschikbaar zijn.

4.5.1. Doelstelling

Op korte termijn zijn nog een aantal ingrijpende reorganisaties te verwachten bij de bedrijven op de site. Dit betekent net zo goed dat er ruimte en mogelijkheden ontstaan voor **het aantrekken van nieuwe activiteiten in de sector van de chemie**.

Op de site is een volledig en uitgebouwd dienstenplatform aanwezig. Daardoor is het voor nieuwbouwers mogelijk zich uitsluitend te concentreren op hun kernactiviteit bij een nieuwe investering op de site. De saneringswerken op het terrein kunnen nog voor vertraging zorgen, maar de belangstelling van nieuwe chemische bedrijven is merkbaar. Op termijn moet de site terug groeien naar 500 arbeidsplaatsen.

4.5.2. Infrastructuur

Proviron engageert zich om de historische bodemvervuiling (1944-1960) aan te pakken om aldus ruimte te maken voor nieuwe activiteiten. Tussentijds is er voldoende ruimte beschikbaar voor direct gebruik. Veel centrale infrastructuur is op de site aanwezig, terwijl er een **zeer goede ontsluiting** is naar de verschillende vervoersmodi: weg, spoor, water.

4.6. Organisatie en promotie

4.6.1 Organisatie: de nv Plassendale

De ontwikkeling en het beheer van de Plassendale gebieden ligt bij de **n.v. Plassendale**. In feite is daar enkel de **promotieafdeling** uitgebouwd met een business investment promotor en een secretariaat.

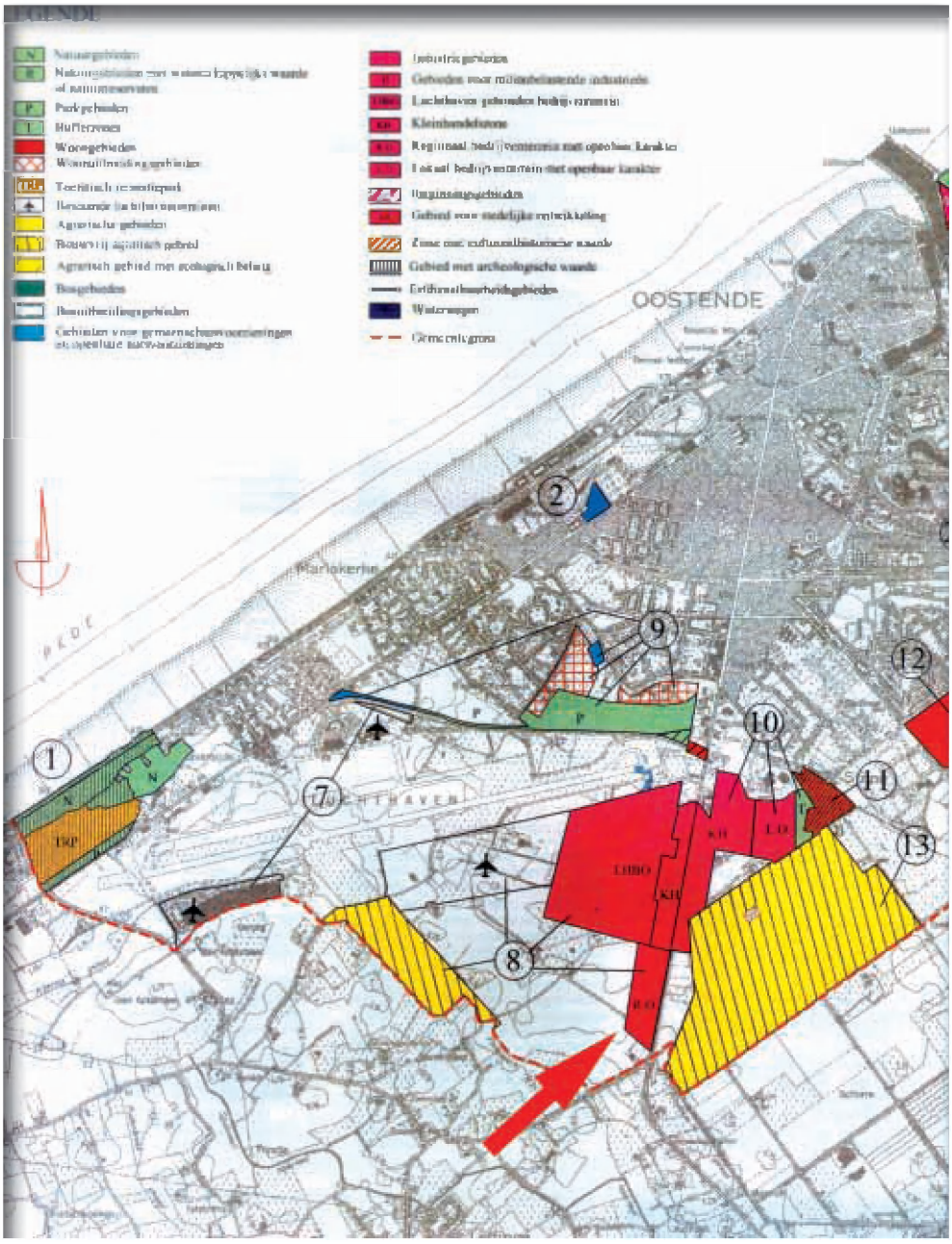
De Haven zorgt voor de ondersteunende functies als boekhouding, personeel en uitwerking van het promotiemateriaal en zorgt voor alle infrastructuur van huisvesting en materialen. De n.v. Plassendale leeft van de globale subsidie van de Stad Oostende van 200 mio BEF en van de (toekomstige) inkomsten van de verkoop van de door haar ingerichte terreinen.

De n.v. Plassendale zal ook een **beheerdersrol** dienen te spelen eens de Plassendale gebieden bezet zijn en zal haar organisatie en financiële middelen daaraan moeten aanpassen.

5 Project “Kromme Elleboog”

In het ontwerpgewestplan dat vermoedelijk in juni 2001 wordt goedgekeurd, is een zone van 14,3 ha aangeduid met als bestemming Regionaal Bedrijventerrein met Openbaar Karakter (RO). Deze zone spreidt zich uit langs de Torhoutsesteenweg tegenaan de bocht “Kromme Elleboog”.

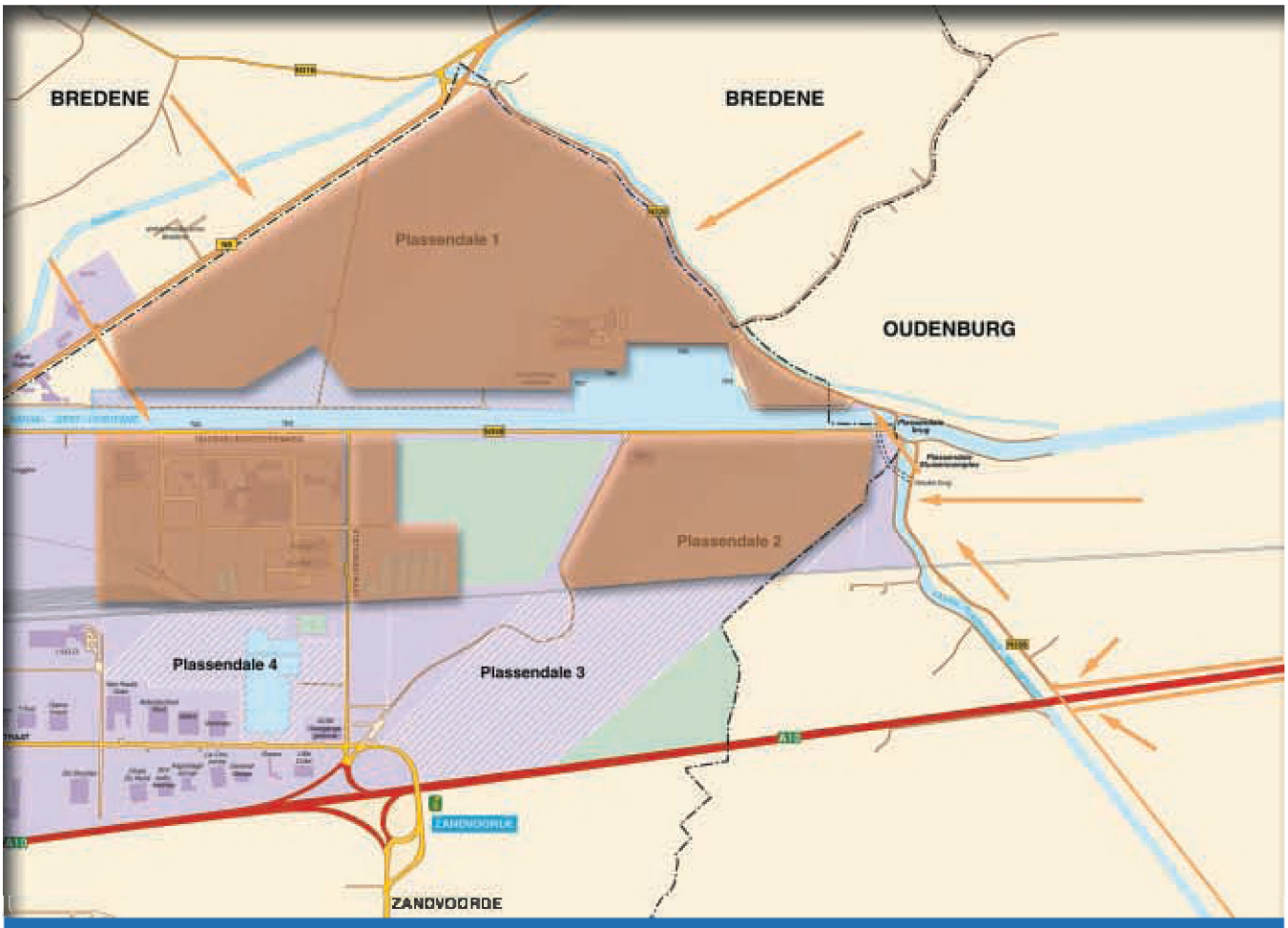
De vereiste is wel dat voor het gebied door de Stad een inrichtingsplan wordt opgesteld.



6 Verkeersafwikkeling

De inrichting en bezetting van de industrieterreinen samen met het groeiende succes van de voorhaven brengt een aantal trafiekstromen op gang. Van bij de aanvang moet men oog hebben om de verkeersafwikkeling **veilig**, **vlot** en **zonder hinder** te laten verlopen.

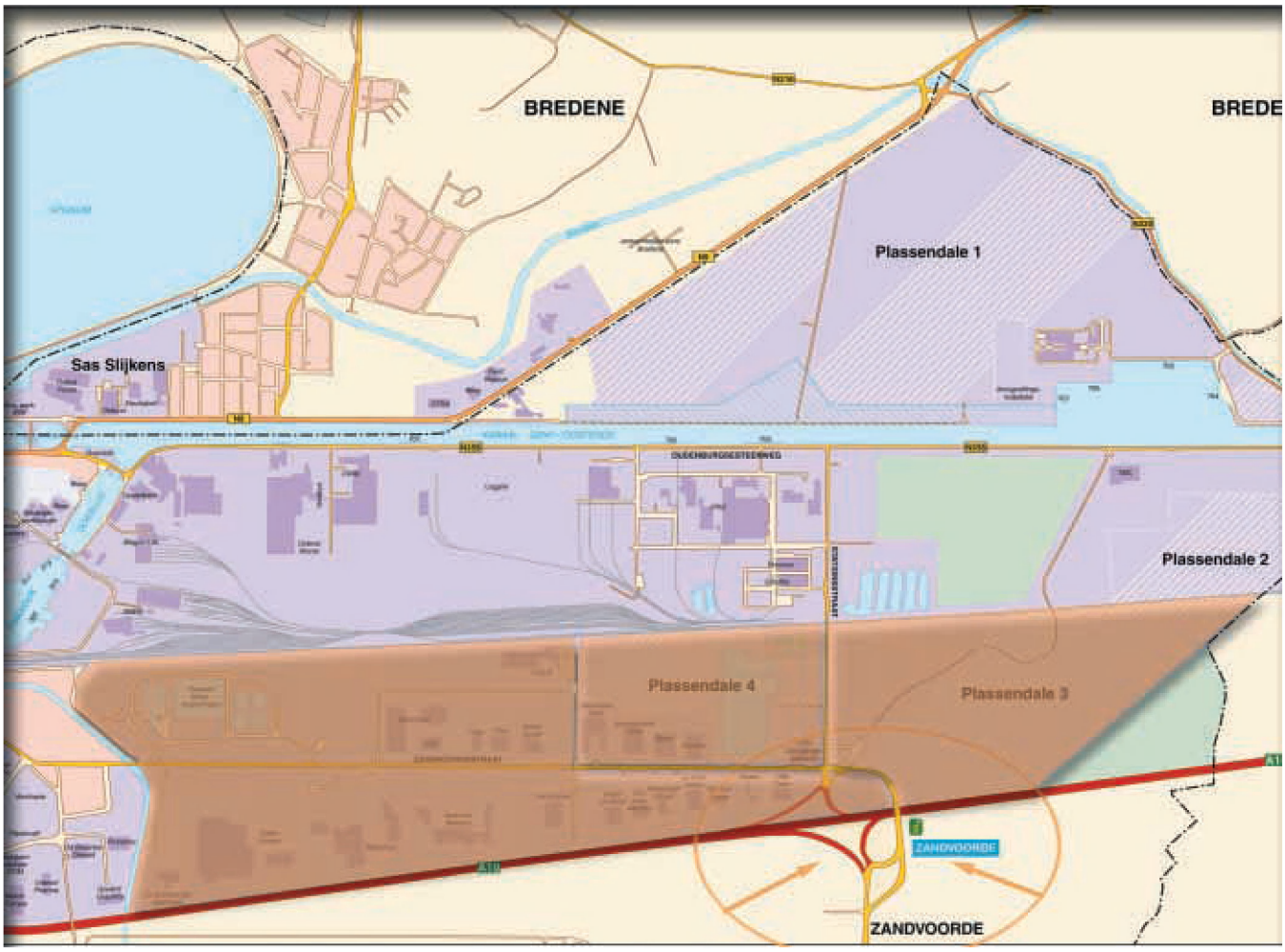
Het plan daartoe is de verkeersstromen op een eenvoudige en logische manier te scheiden en een zo kort mogelijke afstand van de te bedienen activiteitenzone te brengen.
De voornaamste verkeersas is de A10 autostrade. Het is aangewezen vanaf deze as het verkeer in goede banen te leiden.
Via een nieuw aan te leggen **afrit** (Brussel-Oostende) **en oprit** (Oostende-Brussel) **op de A10** wordt een **aansluiting voorzien op de N358** (Stationstraat Oudenburg) naar de gebieden Plassendale 1, Plassendale 2 en Plassendale Chemie. De N358 wordt daartoe aangepast terwijl nu reeds een nieuwe brug is gebouwd over de Plassendale vaart en een nieuwe brug over het kanaal in aanbouw is. Plassendale 1 is ontsloten door een nieuwe weg die parallel met de N320 (Plassendalesteenweg) verloopt en diens functie overneemt. Een nieuwe aansluiting op de N9 (Brugse Baan) wordt dan noodzakelijk en ontlast het gevaarlijke kruispunt de Blauwe Sluis. In Plassendale 2 is een doodlopende ontsluitingsweg voorzien, terwijl de chemische site via de Oudenburgsesteenweg en Stationstraat - Oostende wordt bereikt.



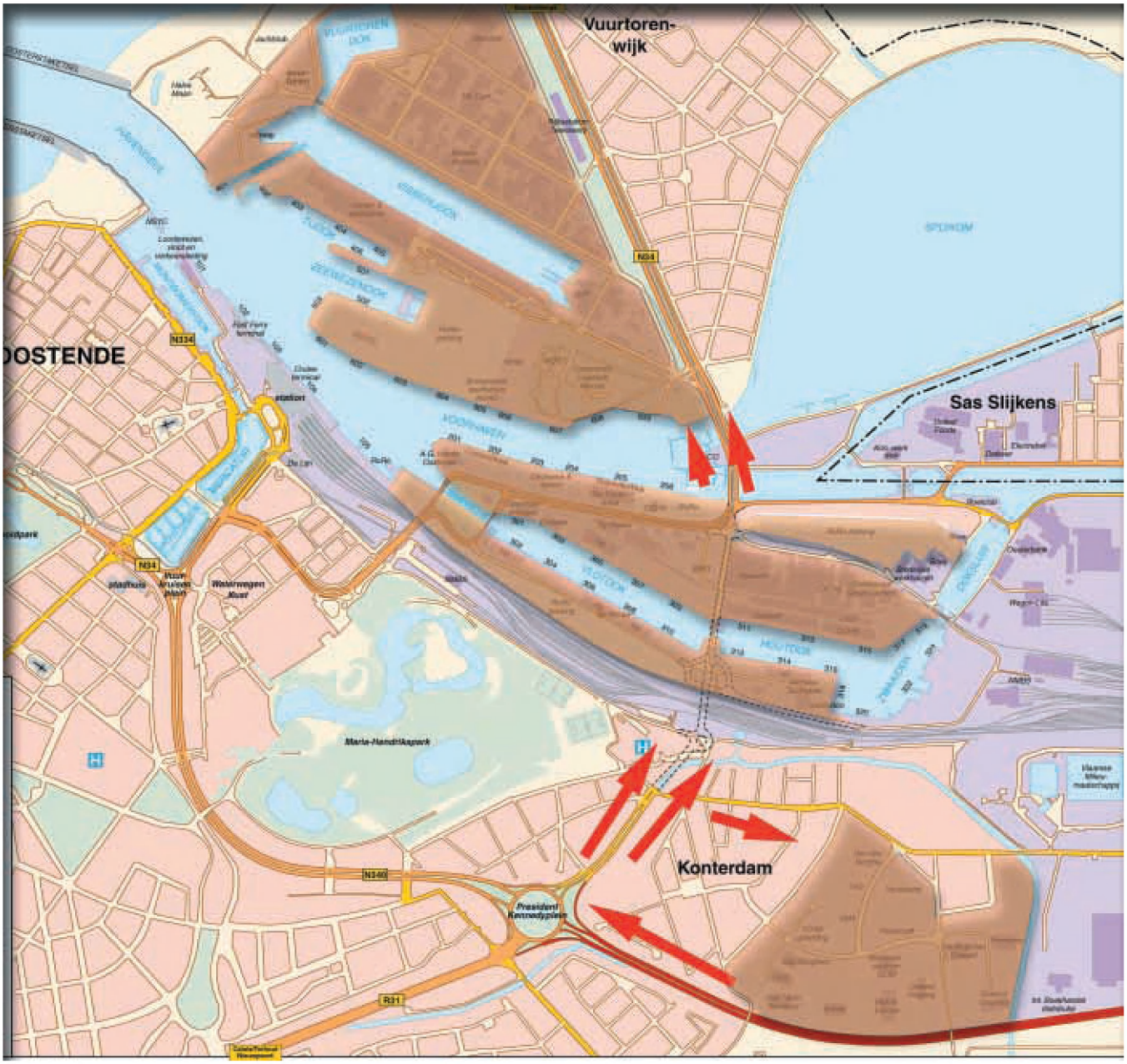
Een industriële toekomst voor Oostende

De bestaande wisselaar n°5 Zandvoorde bedient de gebieden Plassendale 3, Plassendale 4 en het industriepark Zandvoordestraat. De overweg n°89 op de Stationstraat wordt afgesloten doch via een een lage ondertunneling blijft het gewone auto- en fietsverkeer mogelijk om in het woon-werk verkeer te voorzien.

Bij de ontwikkeling van Plassendale zal de herinrichting van de Oudenburgsesteenweg, vooral ten behoeve van de fietsers, noodzakelijk worden.



De nieuwe verbinding Kennedy-De Bolle tenslotte bedient de voor- en binnenhaven. Deze verbinding biedt makkelijk toegang tot de ro-ro parkings ter hoogte van de Stapelhuis-straat, naar het nieuwe havengebied op de vroegere Slijkensesteenweg en naar de ro-ro parkings rond het Zeewezendok, eveneens de toegang tot het Vismijn-gebied. Ook de binnenhaven rond het Vlotdok en Houtdok is via Kennedy-De Bolle bereikbaar.



Een industriële toekomst voor Oostende

Op de verkeerswisselaar te Jabbeke is er in de huidige configuratie geen aansluiting van en naar de E40 die Noord Frankrijk bedient. Dit wordt als een handicap ervaren zowel voor toeristische trafiek als voor het vrachtvervoer. Deze situatie wordt rechtgezet door de constructie van een volwaardige wisselaar tussen de A10 en de E40 die gepland is voor ingebruikname tegen half 2003.

Voor de toegankelijkheid van het project Kromme Elleboog is een verbetering van de Torhoutsesteenweg en de E40 aangewezen.

7 Sociale Economie

Tewerkstelling is niet alleen (meer) een probleem van aantallen, maar ook van 'kwaliteiten…'. De regio Oostende wordt gekenmerkt door een grote groep werklozen, waarvan algemeen wordt aangenomen dat het voor hen niet makkelijk zal zijn om terug aan de slag te gaan. Ze zijn weinig geschoold of hebben een opleiding of werkervaring die niet echt meer past bij het huidige werkaanbod.

De overgang naar een hogere industriële tewerkstelling riskeert daarom aan de Oostendenaars voorbij te gaan... tenzij belangrijke inspanningen worden geleverd om dit te verhinderen. Deze inspanningen hebben o.a. betrekking op de ontwikkeling van de "sociale economie".

In het arrondissement is vooral Sociale Economie Oostende (SEO) actief. Iedereen kent ondertussen het kringloopcentrum op de Torhoutsesteenweg in Oostende. Maar er zijn ook anderen initiatieven waar mensen aan werk (of een tijdelijke opleiding) worden geholpen. Vandaag zijn er zo'n 50 mensen aan de slag in de initiatieven onder de koepel van SEO. Ook verschillende OCMW's in de streek zijn actief op vlak van opleiding en tewerkstelling van die zogenaamde risico-groepen.

Meer initiatieven zullen in de nabije toekomst noodzakelijk zijn, willen we ook die groepen terug aan het werk helpen. Dat ziet de overheid in: zowel de federale als de Vlaamse regering wil meer arbeidsplaatsen tot stand brengen in de sector van de sociale economie.

Maar er is volgens ons meer nodig: de streek moet dit aanvoelen als een maatschappelijke opdracht.

Als die sociale-economie-bedrijven een lang leven willen, dan moeten ze zich kunnen integreren in het economisch weefsel van hun streek.

- Sociale economie bedrijven kunnen ingeschakeld worden in een netwerk van toelevering aan bedrijven in de streek, gemeenten en provincie-diensten. Ook het toerisme komt hierbij kijken (cfr. Maritieme Site Oostende en de restauratie van de Amandine).
- Bedrijven kunnen 'participeren' in de financiële structuur van sociale economie projecten en/of hun kennis van bedrijfsleven en -beheer ter beschikking stellen…
- We pleiten NIET voor een wirwar van zo'n initiatieven. Dat is niet goed voor de overlevingskansen van bedrijven op het terrein van de sociale economie, en dus zeker ook niet voor de werklozen die daar aan de slag kunnen.

In uitvoering van het besluit "meerwaarde-economie" van 8 september 2000 zal een regionaal incubatiecentrum voor de sociale economie worden opgericht dat alle sociale economie projecten zal groeperen. In en door dit centrum moeten 3 deeltaken uitgevoerd worden.

- Door inbreng van middelen uit het bedrijfsleven, de lokale overheid en Europese middelen uit doelstelling 2, moet een voldoende basis kunnen gelegd worden. Private sociale-economie initiatieven die 'passen' in een regionaal sociale economie plan, kunnen startkapitaal uit deze holding putten.
- Door de kennis van de streek, het economisch weefsel en bedrijfsvoering kan vanuit de holding bedrijfsadvies gegeven worden aan nieuwe starters.
- Door de betrokkenheid vanuit de bedrijven uit de regio, in dit initiatief, moet het netwerk tussen de reguliere bedrijven en de sociale economie bedrijven sterker worden.

Het STC moet bij de uitbouw van nabij betrokken worden..

Werkwinkels…

Ook in onze streek hebben heel wat werklozen er voor gekozen om hun inkomen aan te vullen met PWA-prestaties. Het zou goed zijn als dit een beter statuut zou krijgen… Dit kan binnen het concept van de werkwinkels. De Vlaamse regering wil de basisdienstverlening van VDAB in één huis samenbrengen met alle diensten die met werklozen bezig zijn… Daarnaast moet een lokaal tewerkstellingsgebied vorm krijgen via de uitbouw van een nieuw circuit van lokale dienstverlening.

In 2000 gaat de werkwinkel in Oostende van start. De andere gemeenten van het arrondissement volgen (gegroepeerd) in 2001. Deze werkwinkels moeten leiden tot een actief tewerkstellingsbeleid, in regie van de gemeenten, waarbij alle actoren op de arbeidsmarkt worden betrokken (ook de sociale partners).

8 Een centraal aantrekkingspunt

Behalve het havenbestuur en de nv Plassendale, is er op het stadhuis een economische cel actief, die als sluis moet dienen voor allerlei vragen van ondernemend Oostende.

De komende jaren zullen een aantal ondernemingsvriendelijke maatregelen door deze cel voorbereid worden:

1) het streven naar een snelle(re) behandeling en betere opvolging van dossiers voor kandidaat-investeerders, betere (ruimere) bijstand (dienstvaardig vergunningsbeleid);
2) het streven naar administratieve vereenvoudiging;
3) het streven naar een betere informatiedoorstroming voor ondernemers;
4) administratieve en politieke aanspreekpunten voor ondernemers;
5) rechtstreekse communicatie (geen logge structuren);
6) uniforme inventarisatie van gegevens van bedrijven (m.b.t. vergunningstoestand van bedrijven)

Belastingen op de drijfkracht zullen ingeval van nieuwe investeringen tijdelijk vrijgesteld worden.

Tweeweekelijks zullen stadsbestuur, haven en Plassendale over alle dossiers overleg plegen en zodoende maximale impulsen geven. Het hoofd van de economische cel, Patrick Bonny zal als uniek loket blijven fungeren. Hij kan gecontacteerd worden op volgende manier:

Patrick Bonny
Hoofd economische cel
Tel: 059/56.20.54
Fax: 059/80.65.47
e-mail: stadsbestuur@oostende.be (bericht sturen ter attentie van Patrick Bonny)

TECHNISCHE FICHE : VOORHAVEN

1. Havendam

- ⇨ MER in opmaak
- ⇨ aanbesteding eerste deel havendam west: begin december 2000
- ⇨ totale project verloopt over 4 begrotingsjaren
- ⇨ voorziene start: maart 2001
- ⇨ voorziene einddatum heel project: eind 2005

➔ geraamd bedrag: 2,4 miljard BF (100% VG)

2. aanpassen Tilbury bundel + spoor Vlotdok Oost

- ⇨ aanbesteding begin december
- ⇨ start werken: februari 2001
- ⇨ einde werken: juli 2001

➔ geraamd bedrag: 50 mio BF (100% VG)

3. Zeewezendok 3de fase

- ⇨ aanbesteding: 5/12/00
- ⇨ start werken: maart 2001
- ⇨ einde werken: eind 2001

➔ geraamd bedrag: 62 mio BF (100% VG)

4. Diepwaterkaai kaaiverharding

- ⇨ aanbesteding: 30/11/00
- ⇨ start werken: maart 2000
- ⇨ einde werken: einde 2000

➔ geraamd bedrag: 27 mio BF (80% VG / 20% AGHO)

5. Baggerwerken cruisekaai

- ⇨ dienstbevel is gegeven
- ⇨ start werken: jan. 2000
- ⇨ einde werken: maart 2000

➔ geraamd bedrag: 90 mio BF

6. Omlegging tram Godetiastraat

⇨ uitvoering van de werken start in maart 2001
⇨ werkperiode: 130 kalenderdagen
⇨ men begint met de werken aan Kennedy-De Bolle (bedrag = 11mio BF)

➔ geraamd bedrag: 150 mio BF (100% VG)

7. Spoorontsluiting ZWD

⇨ nog te onderzoeken met de NMBS

➔ geraamd bedrag: 100 mio BF

8. Kaai Oosteroever verstevigen

⇨ de kaai aan de Oosteroever moet verstevigd worden (cfr. Cockerillkaai)
⇨ de lengte van deze kaai bedraagt ongeveer 1 km
⇨ op begroting 2001 zetten voor een eerste fase; tweede fase volgt in 2002

➔ geraamd bedrag: 900 mio (30% VG / 70% AGHO)

9. Verdiepingsbaggerwerken Oosteroever

⇨ na de versteviging volgt de verdieping van deze kaai
⇨ op de begroting van 2002 en 2003 zetten

➔ geraamd bedrag: 250 mio BF (50% VG / 50% AGHO)

10. Terreinen Marine

⇨ na verhuis van de Marine, effenen van dit terrein
⇨ vermoedelijk vanaf 2005

➔ geraamd bedrag: 150 mio BF (30% VG/ 70% AGHO)

11. Slijkensesteenweg herinrichten

⇨ na omlegging tram kan deze straat geïncorporeerd worden bij de Haven Oostende
⇨ start werken: 2002

➔ geraamd bedrag: 100 mio BF (30% VG / 70% AGHO)

TECHNISCHE FICHE : PLASSENDALE I

1. Ontsluitingsweg

- ⇨ Bouwvergunning werd verkregen in oktober
- ⇨ Werken zijn aanbesteed, de uitvoering is in studiefase
- ⇨ Voorziene start op werf : april 2001
- ⇨ Voorziene einddatum : februari 2002
- ⇨ Aantal werkdagen : 170

➔ geraamd bedrag der werken : 130 mio Bef (Vlaams Gewest)

2. Grote Plassendale-brug

- ⇨ Werk is aanbesteed
- ⇨ Start op werf : november 2000
- ⇨ Voorziene einddatum : maart 2002
- ⇨ Aantal werkdagen : 250

➔ geraamd bedrag der werken : 155 mio Bef (Vlaams Gewest)

3. Kaaimuur

- ⇨ Werken vorderen volgens verwachting
- ⇨ Voorziene einddatum : juli 2002
- ⇨ Aantal werkdagen : 350

➔ geraamd bedrag der werken : 196 mio Bef (Vlaams Gewest)

4. Glooiing

- ⇨ Werken zijn aanbesteed
- ⇨ Voorbereidende studies en grondbalans worden opgemaakt
- ⇨ Start op werf : maart 2001
- ⇨ Voorziene einddatum : januari 2002
- ⇨ Aantal werkdagen : 300

➔ Geraamd bedrag der werken : 100 mio Bef (Vlaams Gewest)

5. Steiger Logghe

- ⇨ Steiger is reeds in gebruik
- ⇨ Gedeelte van de baggerwerken dient nog uitgevoerd te worden (2 weken begin jan 2001)
- ⇨ Grondmonsters voor bodemanalyse zijn reeds genomen

➔ geraamd bedrag der werken : 23 mio Bef (Vlaams Gewest)

6. Spoorwegbrug

- ⇨ Voorziene start op werf : maart 2002
- ⇨ Voorziene einddatum werken : eind 2003

➔ geraamd bedrag der werken : +/- 240 mio Bef (Vlaams Gewest)

CONCLUSIE

Begin 2002 is er geen enkele hinderpaal voor bedrijven om bouwwerken te starten, strikte engagementen kunnen nu reeds genomen worden.

TECHNISCHE FICHE : PLASSENDALE II

1. Algemeen

Uitvoeringstermijn : 150 werkdagen
Voorziene einddatum : begin 2001

2. Infrastructuurwerken

Riolering :

- ⇨ Aanleg RWA-stelsel binnen de zone is reeds uitgevoerd
- ⇨ Aanleg RWA-stelsel in de Oudenburgesteenweg is reeds uitgevoerd
- ⇨ Aanleg DWA-stelsel binnen de zone is reeds uitgevoerd
- ⇨ Aanleg DWA-stelsel in de Oudenburgsesteenweg is reeds uitgevoerd

Regenwaterstation en overstorten :

- ⇨ voltooid

Uitstroomconstructie RWA pompstation :

- ⇨ in uitvoering

Wegenis

- ⇨ baankoffer met zand en steenslagfundering + helft greppel
- ⇨ definitieve afwerking : december 2000

Nutsleidingen

- ⇨ Voorziende startdatum : na uitvoering wegenis en riolering = begin 2001

CONCLUSIE

Terrein is bouwrijp

TECHNISCHE FICHE : PLASSENDALE III

1. Algemeen

Uitvoeringstermijn : 180 werkdagen
Voorziene einddatum : juni 2001

2. Infrastructuurwerken

Afsluiting :

- ⇨ Aanleg afsluiting tussen bedrijventerrein en de Habitat-zone gestart na schorsing der werken (mei 2000)

Riolering :

➔ DWA
- ⇨ Heien palen voor fundering van riolering : voltooid
- ⇨ Aanleg riolering DWA : in uitvoering; voorziene einddatum eind 2000
- ⇨ Buiten de zone : afzonderlijke uitvoering i.f.v. bereikbaarheid terrein

➔ RWA
- ⇨ aanleg in open grachten : voorziene einddatum voorjaar 2001

Wegenis :

- ⇨ Zand en steenslagfundering : voltooid
- ⇨ Afwerking van baankoffer na uitvoering riolering en wachtbekken : juni 2001

Verplaatsing hoofdleiding TMVW :

- ⇨ Binnen de zone : nieuwe waterleiding aangelegd
- ⇨ Aankoppeling oude-nieuwe leiding : voltooid

Verplaatsing waterleiding VMW :

- ⇨ Voorziene datum van afwerking : december 2000

Bufferbekken :

- ⇨ Voorziene datum van afwerking : maart 2001

Nutsleidingen :

- ⇨ 1ste fase (Telindus) : april 2001
- ⇨ 2de fase : aug/sept 2001

Omgevingswerken :

- ⇨ ontwerp : 2de helft 2000
- ⇨ uitvoering : 2001 (plantseizoen)

CONCLUSIE

Terrein is klaar om verkocht te worden, effectieve bouwwerken kunnen onmiddellijk opgestart worden mits afspraken met de ondernemer van de werken. Vanaf september 2001 is het terrein volledig bouwrijp.

TECHNISCHE FICHE : PLASSENDALE IV

1. Overzicht werken

- Diepsondering na definitieve vastlegging tracé wegenis
- Stabiliteitsstudie wegenis & riolering i.f.v. diepsondering
- Opbouw dwarsprofielen wegenis i.f.v. stabiliteitsstudie
- Controle vrije hoogtes riolering i.f.v. dwarsprofiel
- Blootleggen persleiding TMVW ter bepaling van vrije doorgang voor dwarsen met DWA-leiding
- Inrichtingsvoorstel voorleggen ter goedkeuring bij TMVW
- Inrichtingsvoorstel ter goedkeuring naar wegen- & rioleringsdienst
- Inrichtingsvoorstel ter studie naar nutsmaatschappijen

⇨ Met het oog op de praktische realisatie van bovengenoemde werken wordt een tijdelijke vereniging opgericht, bestaande uit 'D&D-consult' en 'Verhaeghe'.

2. Geraamd bedrag der werken

⇨ Voorlopige raming : +/- 35 mio Bef

CONCLUSIE

Ongeveer 10 ha is bouwrijp, van de 8 resterende ha is nog 2 à 3 jaar nodig.

TECHNISCHE FICHE : PLASSENDALE CHEMIE

1. Oppervlakte

   - ⇨ Chemische Site Oostende : 100 ha
   - ⇨ 30 ha green field : bouwrijp, beschikbaar voor potentiële investeerders
   - ⇨ 20 ha brown field : vroegere CNO-vestiging

2. Aanwezige bedrijven

   - ⇨ Proviron Fine Chemicals
   - ⇨ Huber
   - ⇨ Euroftal