

Metropolitaan Kustlandschap 2100

Eindrapport Fase 3 - DEEL 3

Exploratief ontwerpend onderzoek

December 2014

**LABO
RUIMTE**

**RUIMTE
VLAANDEREN**
DEPARTEMENT VAN DE VLAAMSE OVERHEID

**TEAM
VLAAMS
BOUWMEESTER**


**Mobilité et
Openbare Werken**


**Maritieme Dienstverlening
en Kust**



**Vlaamse
overheid**

Rapport van Werkatelier I gehouden in het kader van fase 3 van het onderzoekstraject 'Metropolitaan Kustlandschap 2100' op 16 juni in Vrijstaat O. te Oostende.

Opdrachtgevers Fase 3

Ruimte Vlaanderen, afdeling Onderzoek en Monitoring en Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang in het kader van het Labo Ruimte project Metropolitaan Kustlandschap 2100 (i.o.v. Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlaanderen, MOW, MDK), bestek RV-AOM/13/8

Stuurgroep

Dhr. Joost Schrijnen
dhr. Ir. Luc Vandamme

Ruimte Vlaanderen,
afdeling Onderzoek en Monitoring:
Charlotte Geldof, Jan Zaman, Jozefien Hermy

Team Vlaams Bouwmeester:
Peter Swinnen, Julie Mabilde

Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
afdeling Maritieme Toegang:
ir. Ellen Maes

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust:
ir. Peter DeWolf

In samenwerking met

Provincie West-Vlaanderen:
Stephaan Barbery
Rik Samyn
Joachim D'eigens
Anne Vandermeulen

Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer:
Kathy Belpaeme
Hannelore Maelfait

'Atelier Visionaire Kust'

Architecture Workroom Brussels:
Joachim Declerck
Nik Naudts

H+N+S Landschapsarchitecten:
Jandirk Hoekstra
Inge Kersten

Maat Ontwerpers:
Peter Vanden Abeele
Andreas Lancelot

Xaveer De Geyter Architects:
Pieter Coelis
Federico Pedrini

Experts

Technum:
Stephan Van Den Langenbergh
Ewald Wauters

IMDC:
Annelies Bolle

Aanwezigen

Brugge:
Niels Everaerd
Sofie Haspeslagh
Ans Vanhevel

INBO:
Sam Provoost

Knokke-Heist:
Jan Van Coillie

Mobiliteit en Openbare Werken:
Dewalque Nadège
Hendrik Vanderdonckt

Oostende:
Lieven Pascal

Ruimte Vlaanderen:
Stijn Vanderheiden
René van der Lecq
Jan Vanderstraeten

Toerisme Vlaanderen:
Mia Lammens

Vlaams Instituut voor de Zee:
Tina Mertens

Vlaamse Landmaatschappij:
Siska Van De Steene

Vlaamse Milieumaatschappij -
Secretariaat Bekken van de Brugse Polders:
Mathias Vanden Bulcke

Westtoer:
Michel Gilte

Rapport Werkatelier I

**Oostende,
16 juni 2014**

Doelstelling workshop

Context en ambitie

Atelier Visionaire Kust', een team van ontwerpers en experts, bouwt verder op de analyse van het kuststelsel uit fase 1 en op de ontwerpgegevens en mogelijke ontwikkelrichtingen die zijn geformuleerd in fase 2. Op 14 november reageerde een grote groep stakeholders op de resultaten van deze eerste twee fases. Specifieke kennis verbreedde de inzichten en nieuwe ontwikkelrichtingen werden die dag aan het onderzoekstraject toegevoegd.

Tijdens het eerste deel van de werkzaamheden van fase 3 ging het team verder met die toevoegingen, en onderzocht de volgende elementen:

- Welke uitdagingen per ontwerpgegevens stellen zich in 2100, en waar schieten onze huidige oplossingen en beleid mogelijk tekort?
- Welke mogelijke antwoorden kunnen we formuleren voor elke van die ontwerpgegevens? Wat zijn de extreme ontwikkelrichtingen?
- Via ontwerpend onderzoek wordt onderzocht hoe verschillende problemen en ontwikkelrichtingen interageren, zowel over de hele kust als op testlocaties.

Tijdens de workshop van 16 juni werden 6 werksessies georganiseerd die de ontwerpgegevens structureren rond volgende thema's:

- Verblijfslandschap;
- Zeewering & kustpolders;
- Haven & logistiek;
- Metropolitane ambitie;
- Landbouw.

Het doel van deze werksessies was het verifiëren, aanscherpen en verdiepen van de probleemstellingen van elk thema, zoals ze tot dusver onderzocht werden door het team 'Atelier Visionaire Kust' en dit met 2100 als perspectief en volgens twee ruimtelijke schaalniveaus.

Verder werden er per ontwerpgegevens een aantal mogelijke ontwikkelrichtingen gepresenteerd die door de verschillende groepen bijgeschaafd werden. Daarnaast werd er gezocht naar potentiële koppelingen tussen lange termijn en korte termijn-dynamieken.



1/5.000.000
bron: Corine Land Cover

Schaalniveau 'Eurodelta'



1/625.000
bron: CADMAP, Vlaamse Hydrografische Atlas, Verziltingskaart

Schaalniveau 'Kustsysteem'

Programma workshop

Agenda

9u00

WELKOM

9u15

Inleidend debat tussen stuurgroepleden (overheden) en de Provincie West-Vlaanderen (gemodereerd door Joachim Declerck)

9u30

Stand van zaken van het onderzoek van 'Atelier Visionaire Kust'

10u00

Vragenronde

10u30

PAUZE

10u45

Workshopsessie in drie aparte groepen rond drie opgaven:
 - Verblijf
 - Kustveiligheid & watersysteem 1
 - Haven & logistiek
 (respectievelijk gemodereerd door Joachim Declerck, Jandirk Hoekstra en Peter Vanden Abeele)

12u15

Plenaire toelichting inzichten uit drie werksessies (schetsen gefotografeerd, geprojecteerd, elke groep 10 min.)

12u45

LUNCH

13u45

Workshopsessie in drie aparte groepen rond drie opgaven:
 - Metropolitane ambitie
 - Kustveiligheid & watersysteem 2
 - Landbouw
 (respectievelijk gemodereerd door Joachim Declerck, Jandirk Hoekstra en Peter Vanden Abeele)

15u15

Plenaire toelichting inzichten uit drie werksessies (schetsen gefotografeerd, geprojecteerd, elke groep 10 min.)

15u45

PAUZE

16u00

Slotconclusies (Vlaams Bouwmeester Peter Swinnen, Prof. Joost Schrijnen en Charlotte Geldof van Ruimte Vlaanderen)

Workshopsessies



Inleidend debat



Plenaire toelichting



Verblijfslandschap

Deelnemers: Joachim Declerck (moderator), Stephaan Barbery, Pieter Coelis, Joachim D'eigens, Niels Everaerd, Michel Gilte, Sofie Haspeslagh, Mia Lammens, Lieven Pascal, Peter Swinnen, Jan Van Coillie, Stijn Vanderheiden, Anne Vandermeulen, Ans Vanhevel, Jan Vanderstraeten.

Woonuitbreiding

Er bestaat nog steeds een 'uitbreidingsdrang', maar die is niet overal haalbaar (vb. in het geval van Zeebrugge is er wel vraag maar geen mogelijkheid). De ambitie van Knokke is om te groeien van 34 000 inwoners vandaag naar 80 000 inwoners in de toekomst (2100?). Dit is een project dat vandaag al start.

Er wordt getracht te bouwen voor jonge gezinnen maar het is moeilijk te voorkomen dat een groot deel verkocht wordt als tweede verblijven. De eerste uitdaging is om jonge gezinnen te houden, het aantrekken van nieuwe gezinnen komt in tweede instantie. Werkgelegenheid is in die zin cruciaal.

Er is vandaag al een actieve economie aanwezig, maar wel met een aantal specifieke problemen. Zo is er veel seizoensgebonden tewerkstelling en de horeca vindt vandaag moeilijk genoeg volk in het hoogseizoen. De drie huidige economische pijlers zijn: havenindustrie, zorgsector en openbare diensten. Kunnen dit in de toekomst andere zijn? Zorg moet hierbij wel breed bekeken worden: de kust mag geen seniorenpark worden

Een andere belangrijke kwestie voor het aantrekken van jonge gezinnen is die van geschikte woningen. Bepalende factoren hierbij zijn:

- 1) Prijs (eigenlijk valt het gemiddelde prijsniveau aan de kust, buiten de dijk, mee in vergelijking met Vlaanderen);
- 2) Typologie: vooral appartementen aan de Kust, niet in lijn met verwachtingen van jonge gezinnen. Er moet dus gezocht worden naar nieuwe typologieën met beschermde open publieke ruimte en een goed voorzieningenaanbod.

Er is een blijvende drang naar groei: hoe meer groei, hoe meer inkomsten de gemeenten hebben. Kan deze logica in de toekomst losgekoppeld worden?

Tweede verblijven

Ook tweede verblijven zijn een belangrijke bron van inkomsten. (Maar het RSV eist een evenwicht tussen personenbelasting en lasten op tweede verblijven).

De vastgoedsector merkt dat er ten oosten van de Lippenslaan een stabiele markt is, maar ten westen er een daling is

in de verkopen. Wat de gehele kust betreft weten we (volgens gegevens tot 2012) dat het aantal tweede verblijven toeneemt. In het Vlaamse binnenland echter neemt het aantal tweede verblijven af. Ook heeft de jonge generatie andere verwachtingen, ze zijn immers mobieler. De evolutie van deze markt lijkt dus onzeker en verdient aandacht binnen deze studie.

Wel is het publiek van de tweede verblijven toch meer dan 90% Belgisch. De vraag naar tweede verblijven en familie-momenten aan onze kust zal dus blijven bestaan. Daarenboven profiteert Knokke ook nog van het exclusiviteitsverhaal en van het goede voorzieningenniveau.

Coöpetitie

Enerzijds staan al 5 jaar alle activiteiten van de gehele kust op de flyers van Knokke, als een verbreding van het voorzieningenaanbod. Anderzijds is er toch vooral sterke concurrentie en eerder eensgezindheid tussen de gemeentes als er een gemeenschappelijke 'vijand' is.

Er is een opportuniteit om coalities te vormen over de gemeentegrenzen heen. Het concept van coöpetitie kan hierbij helpen. Welk evenwicht is wenselijk tussen een sterke identiteit per gemeente en een gezicht als geheel, als Belgische Kust.

Vandaag, en dit is een risico voor coöpetitie in de toekomst, is er ongelooflijk veel kopieerwerk. Als iets werkt in een gemeente proberen de andere gemeentes dit te kopiëren. Minder kopieerwerk kan lijden tot meer vernieuwing.

Dikwijls heeft de grootte van de gemeente er ook iets mee te maken. Zo is er het voorbeeld van De Haan, een heel kleine gemeente die geen gewicht in de schaal kan leggen tegenover de vastgoedsector,

en daardoor geen ruimtelijke visie uitwerken.

Dit is waar bewust samenwerken nuttig kan zijn. Zou er een bereidheid bestaan om (in groep) uitgedaagd te worden? De Bouwmeester gelooft in pilootprojecten, die een ruimteprogramma concreet kan maken voor de gemeentes, en kan helpen bij het inbeelden.

Voor kustgemeenten en –dorpen is een eigen gezicht cruciaal. Een gedeelde agenda vinden ze vandaag in het evenwicht tussen veiligheid en natuurlijkheid. Maar ook het verblijfslandschap, en de ecosysteemdiensten die hiermee gepaard kunnen gaan, zou een coalitie-verantwoordelijkheid moeten zijn in plaats van een individuele verantwoordelijkheid. Deze aanpak creëert immers opportuniteiten voor diversificatie. (Afb. I)

Mobiliteit

Hoe kan een metropolitaan systeem functioneren op het vlak van inkomsten, mobiliteit, gedeelde voorzieningen en coalities. Welke bovenlokale voorzieningen (golfterreinen, jachthavens, luchthavens, ...) en welke specificiteit zijn er op schaal van de Belgische kust?

Mobiliteit is vandaag nog heel sterk gebaseerd op de auto. Welke vorm van mobiliteit kan er bedacht worden en hoe kan deze gelinkt worden aan nieuwe uitbreidingen om jonge gezinnen aan te trekken.

De A11 is eigenlijk een vervanger van de Koninklijke Baan. Welke toekomst is er nu voor de Koninklijke Baan? Knokke werkt bijvoorbeeld meer samen met Sluis in Nederland dan met Blankenberge. Zeebrugge is op dat vlak een echte breuk in de Belgische Kust. Dwars op het huidige openbaar vervoerssysteem probeert Brugge de link tussen Brugge en

Zeebrugge in het regeerakkoord te krijgen.

Voor het herdenken van het mobiliteitsstelsel van de kust is schaal belangrijk. De kusttram is nog steeds een efficiënt vervoersmiddel voor toeristen die korte verplaatsingen moeten doen, maar is weinig aantrekkelijk voor langere afstanden. Zo zou nagedacht kunnen worden over een betere en dus vooral snellere connectie tussen De Panne en Knokke.

Tevens moet er gedacht worden op wijkniveau. Hierbij zijn de verschillen tussen de 'wijk aan/op de dijk' en de 'hinterlandwijk' opmerkelijk. De druk verplaats zich steeds verder naar het hinterland. (Afb. II)

Ook is er een duidelijk verschil tussen de mobiliteit aan de oostzijde en de westzijde van de Kust.

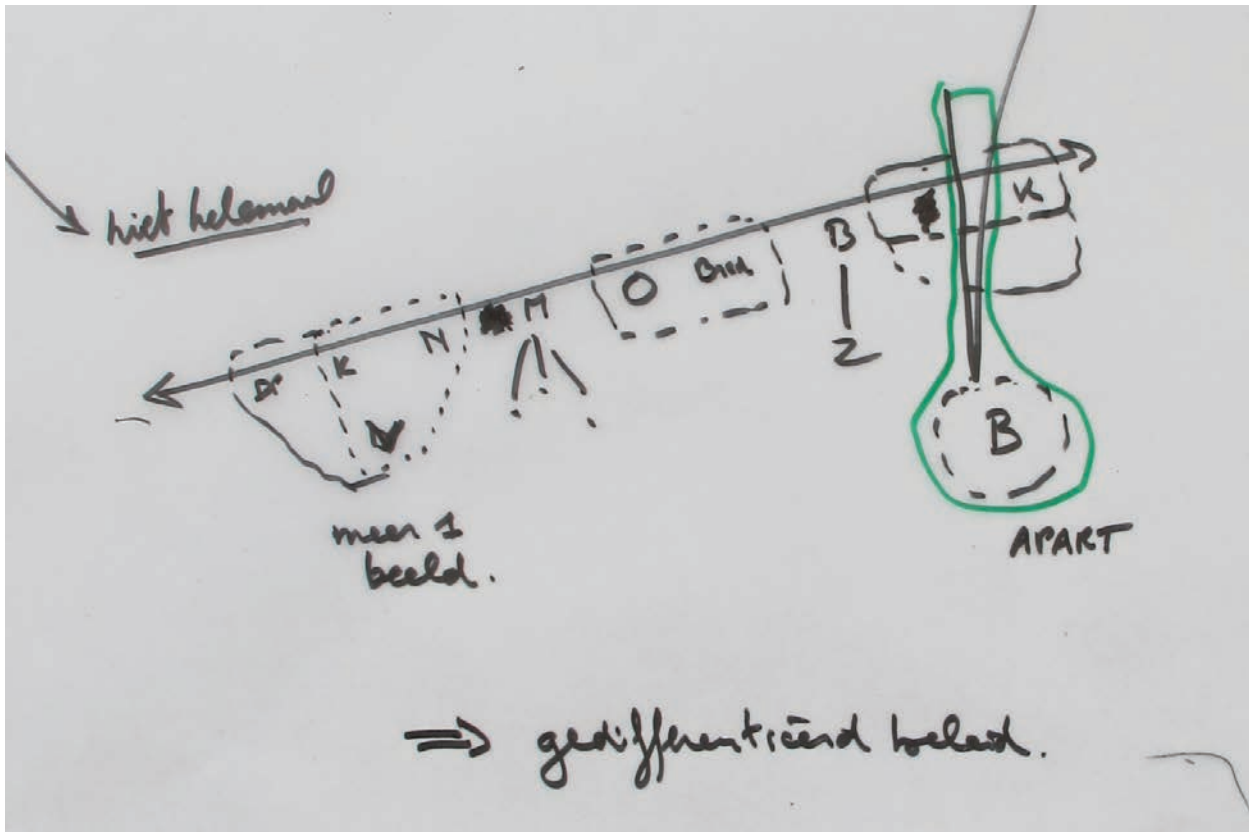
Oost-West?

We moeten opletten voor de stigmatisatie van de Belgische kust: een 'goede' en een 'slecht' deel. (Afb. III) Toch is er sprake van een verschil op meerdere vlakken: voorzieningen, mobiliteit, stedelijkheid. Tenzij we Duinkerke meetellen aan de westzijde of rekening houden met de ambitie van Koksijde om de stad van de Westkust te worden. Wel is samenwerking en stedelijk overleg aan de Westkust (samen met Veurne) sterker aanwezig dan in het oosten.

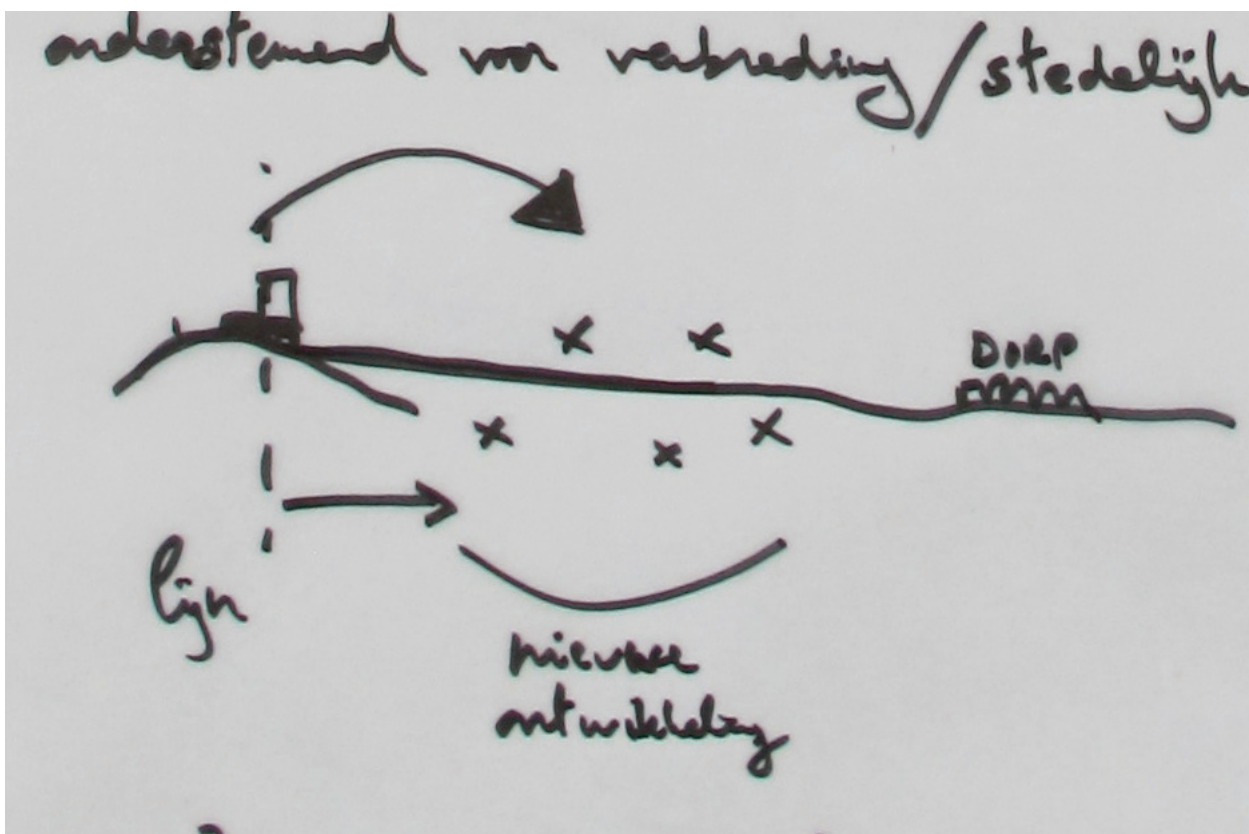
Een andere opdeling dan oost en west kan gemaakt worden aan de hand van het onderscheid tussen de 'pure' kustgemeentes en de gemengde kustgemeentes (die samenwerken met achterliggende poldergemeentes). Kan het verblijf zeewaarts gaan (drijvende campings) en hier een nieuwe component betekenen? (Afb. IV)



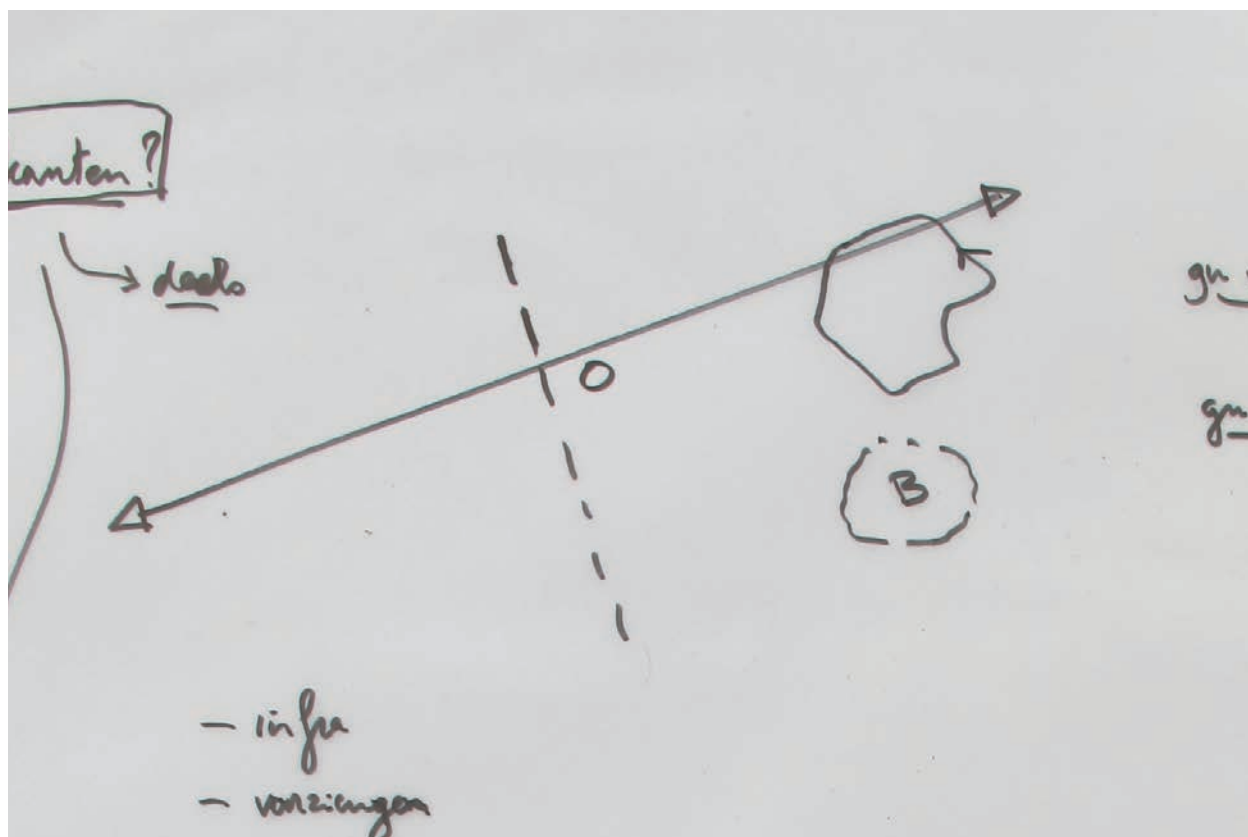
Werksessie 'Verblijfslandschap'



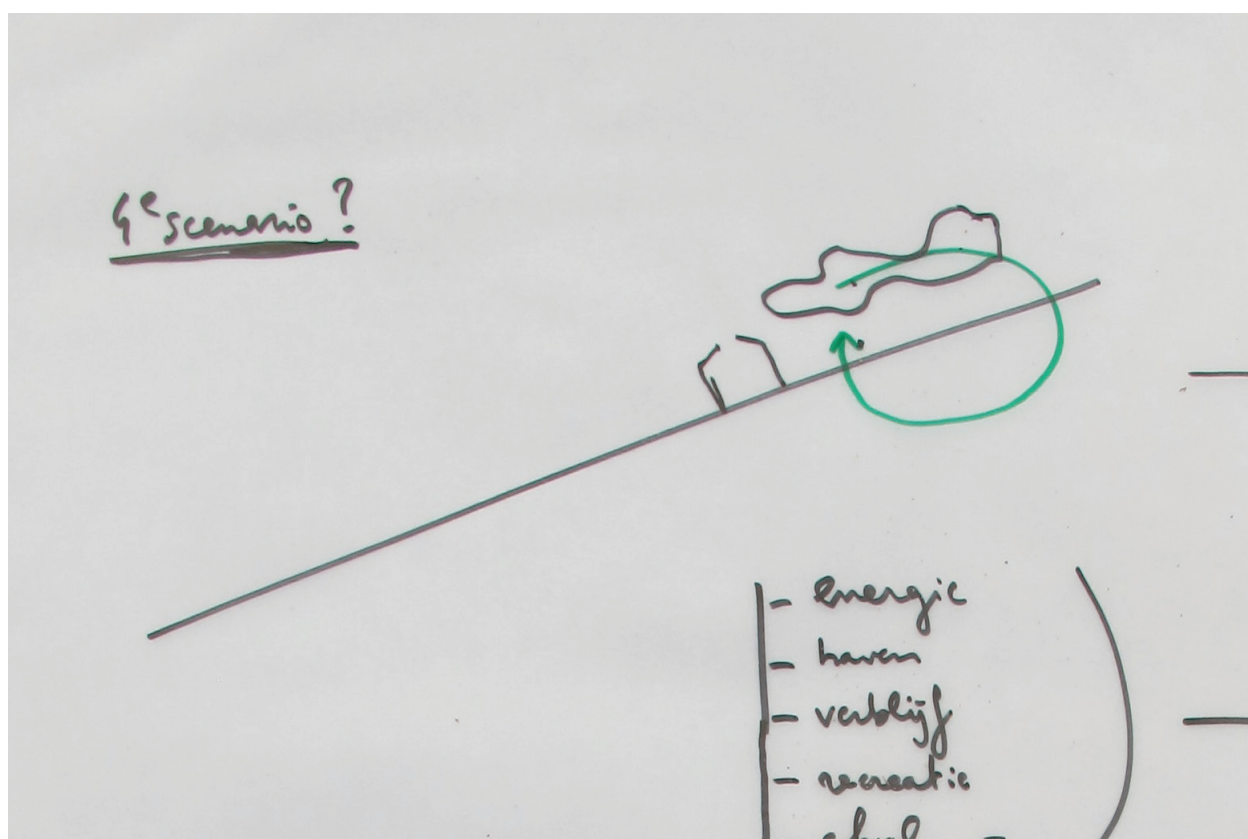
(Afb. I)



(Afb. II)



(Afb. III)



(Afb. IV)

Zeewering & kustpolders I

Deelnemers: Jandirk Hoekstra (moderator), Kathy Belpaeme, Annelies Bolle, Nadège Dewalque, Charlotte Geldof, Jozefien Hermy, Inge Kersten, Julie Mabilde, Hannelore Maelfait, Ellen Maes, Tina Mertens, Sam Provoost, Luc Van Damme, Mathias Vanden Bulcke.

Zeewering

Het eerste discussiepunt tijdens de sessie betrof het bepalen van de actieve kustzone. Vanuit fase 2 is het team vertrokken vanuit de stelling dat voor het onderhoud van de zeewering een actieve kustzone van circa 4 kilometer in acht moet worden genomen. Een smallere actieve kustzone is niet stabiel. In stand houden van zo'n brede actieve kustzone vraagt veel zand en is dat wel betaalbaar? Deze vraag werd ook gesteld met betrekking tot de tijdelijke grootschalige uitbouw van de kust. Tevens is het de vraag waar de benodigde hoeveelheid zand vandaan gehaald kan worden.

Vanaf eind 2014 loopt er een onderzoek naar de Belgische kust als ecosysteem-diensten-leverend fenomeen. Dit past in onderzoek naar de verschillende kustvormende processen die gaande zijn langs de Belgische kust en hoe suppleties daarop in werken.

De gepresenteerde ontwikkelingsrichtingen voor zeewering ('Retreat', 'Hold the line' en 'Hold the system' – uniform en golvend) geven de goede richtingen aan. Wel was er behoefte aan de

verduidelijking van het uitgangspunt: een kustveiligheidsniveau ter bescherming tegen de 1/1000 jarige storm.

Het W+ scenario wordt te stringent gehanteerd, zo luidde commentaar. Met name 'Hold the system recht/ hold the line' lijken weinig flexibel te zijn; kunnen binnen deze ontwikkelingsrichtingen de hoeveelheden te suppleren zand worden aangepast op een mogelijk sneller stijgende zeespiegel?

Het is wenselijk om naar een meer flexibel systeem te gaan waarbij kan worden ingesprongen op veranderingen in het klimaat en de omgeving. Een andere suggestie was om bv in 'Hold the line' en/ of 'Hold the system' rekening te houden met de plekken met een hoge potentiële schade. Kunnen we niet op de zwakke (erosieve) plekken, waar de potentiële schade groot is, waar veel bebouwing staat en waar veel kustonderhoud nodig is stoppen met bouwen? (Afb. I) Dat wil zeggen: bebouwing die aan het einde van zijn levensduur is wordt gesloopt en niet herbouwd, zodat er meer kustdelen zonder bebouwing ontstaan, met meer ruimte voor natuurlijke dynamiek/processen en duinvorming aan de kust als resultaat. Op deze manier ontstaat er een

gevarieerdere Belgisch kust.

De ontwikkelingsrichting 'Retreat' heeft nog een andere, minder verstrekkende en meer kleinschalige vorm. De gebieden vlak achter de smalle duingebieden of zeedijk die laag liggen en waar zout water minder dan 2 meter onder het maaiveld zit kunnen weer in verbinding met de zee worden gebracht. Door deze grootschalige sluffers kan dit gebied zichzelf ophogen doordat de sedimentatie weer op gang komt.

Door de ontwikkelingsrichtingen te differentiëren (en niet langs de hele kust dezelfde ontwikkelingsrichting toe te passen) wordt toegewerkt naar een kustlijn die op zichzelf ook een mozaïek is. (Afb. II)

Kustpolders

Het verbinden van de zilte polders direct achter de smalle kuststrook met de zee als een eerste stap in de ontwikkelingsrichting 'Retreat' kan ook gezien worden als een invulling van de ontwikkelingsrichting 'Zoet-zout mozaïek', want het heeft impact op de zoetwaterbel. (Afb. III) De na verloop van tijd opgeslibde polders kunnen na 100 jaar ook weer voor de landbouw worden ingezet. Bij 'Zoet-zout mozaïek' werd ook opgemerkt dat de huidige kustpolders eigenlijk ook al een gecompartmenteerd systeem vormen (cf. CcASPAR studie). Het ontwerpteam stelt dat er een wezenlijk verschil is tussen een compartiment, dat enkel handelt over het indelen in zones, en het mozaïek, die verstaan moet worden als een gedifferentieerde ruimtelijke drager voor ontwikkeling op het niveau van zowel een punt, een lijn als een vlak.

De 'Zoetwatermachine' geeft aanleiding om nog beter na te denken over het huidige watersysteem.

Klimaat-verandering, dat wil zeggen zeespiegelstijging en intensievere (cluster)buien betekenen dat de buffercapaciteit in het systeem van 'opgelegde' rivieren en kanalen moet worden vergroot. (Afb. IV) Dit om het water onder vrij verval vanuit de hogere delen naar de kust af te kunnen blijven voeren. Ook vanuit de kustpolders zelf wil je zo lang mogelijk onder vrij verval op zee kunnen lozen. Dat betekent dat de buffercapaciteit in de kustpolders zelf ook moet worden vergroot. Daarnaast is het interessant om verder door te denken op de bestaande woonkernen in de polders. Wanneer de kustpolders een zoetwatermoeras worden of de buffercapaciteit voor regenwater na overvloedige buien vergroot wordt, dan zullen ook landinwaarts 'forten' (dat wil zeggen dammen om bestaande woonkernen) ontwikkeld moeten worden.

Het draait erom dat als je delen land/polder opnieuw toelaat om te overstromen (een aantal scenario's laten dat toe), dat je er dan rekening mee moet houden dat je na verloop van tijd (ca.100-200 jaar) alles laat dichtslippen. Op zich is dat geen groot probleem: grond komt opnieuw vrij voor gebruik en is bovendien opgehoogd waardoor het beter beschermd is tegen wateroverlast vanuit land en vanuit zee. Deze opgehoogde zone kan bij extreme events dienen als natuurlijke dijk, maar het zorgt er ook voor dat de druk (zeewater bij stormen, zoetwater bij grote hoeveelheden neerslag, grondwateroverlast, verzilting, ..) op de niet-overstroomde zones (die in verhouding lager zullen liggen) wel sterk toeneemt doorheen tijd. Deze niet-overstroomde lager gelegen zones zullen de zones zijn die bebouwde fortten vormen (want dat zijn diegene die je nu net niet wil laten overstromen) en die dus eigenlijk kwetsbaarder zullen blijven worden (door hun lagere positie t.o.v. van water en land in de omgeving). Andere niet-overstroomde lager gelegen zones

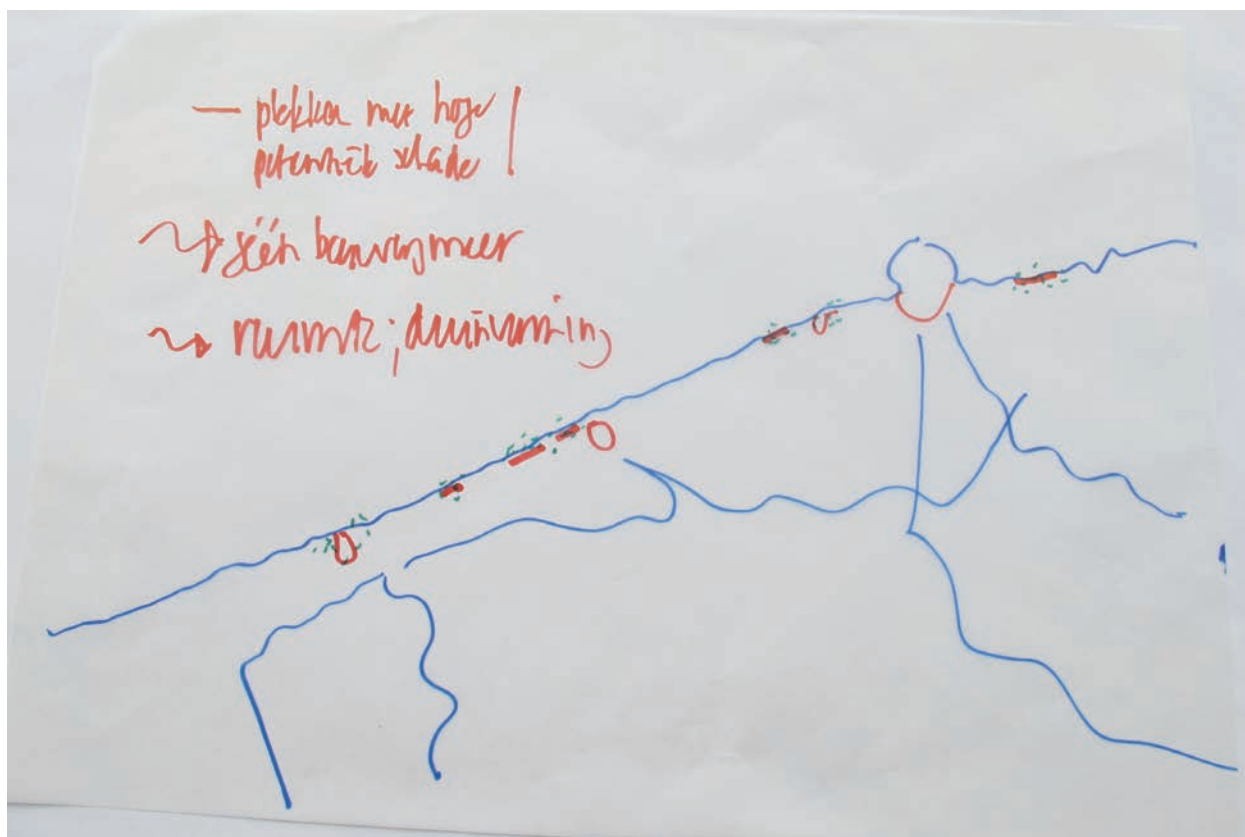
zouden zich ook kunnen bevinden achter die overstroombare gebieden waardoor water vanuit het binnenland niet meer gravitair zal kunnen afgevoerd worden en zich zal opstapelen achter de opgehoogde zone.

Het gevolg is dat maatregelen die preventief genomen worden niet alleen terugval- len op de openruimte (we laten deze onderlopen en de zeespiegelstijging is opgevangen), maar er gaan ook belang- rijke maatregelen moeten genomen worden voor de verstedelijkte gebieden. Deze beschermde niet overstroombare zones vereisen ook sterke adaptieve maatregelen. Zo moet de toegankelijk- heid, de waterhuishouding... bewaakt en gegarandeerd worden. Gebouwen zullen hierop afgesteld moeten worden, mobili- teit en netwerken zullen hiermee rekening moeten houden... Als je blijft bij business as usual, krijg je dan steden die eruit zien als Venetië?

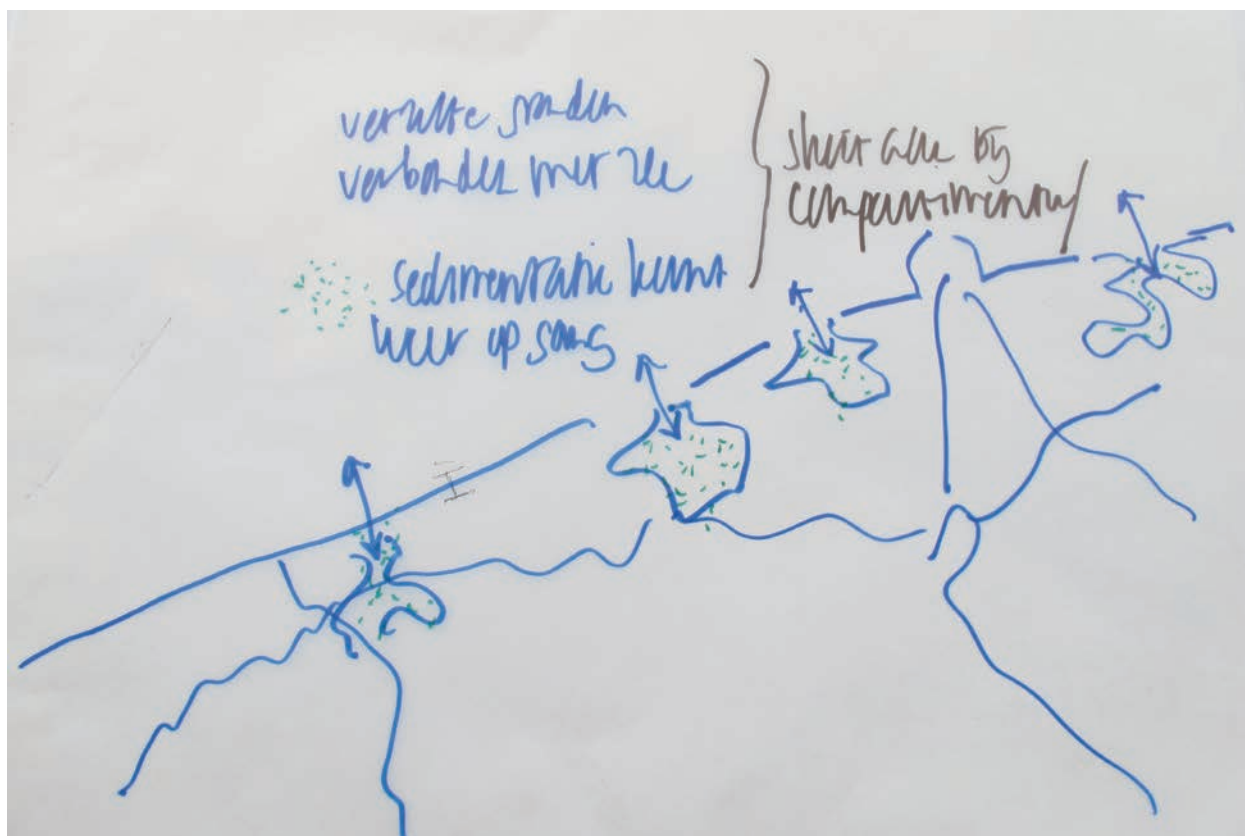
Tenslotte werd nog de kanttekening gemaakt dat het huidige watersysteem en beheer zijn gebaseerd op de wensen vanuit de landbouw. Het 'tegennatuurlijk' ('s zomers hoog, 's winters laag) peil en de verdere ontwatering verergeren het probleem van de verzilting. Zeker in combinatie met klimaatverandering (zeespiegelstijging) ontstaat op een gegeven moment een onhoudbare situ- atie, die om maatregelen (zie de ontwik- kelingsrichtingen) vraagt.



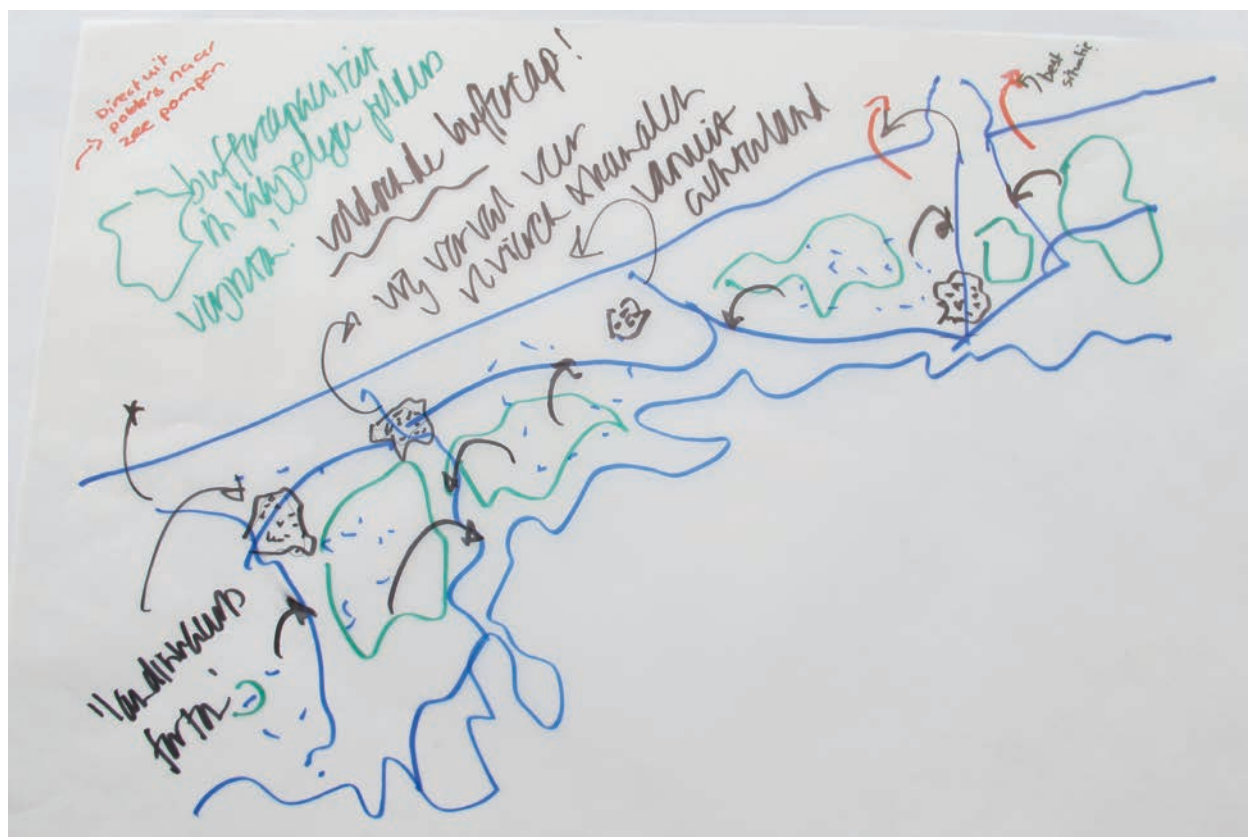
Werk sessie ' Zeewering & kustpolders I'



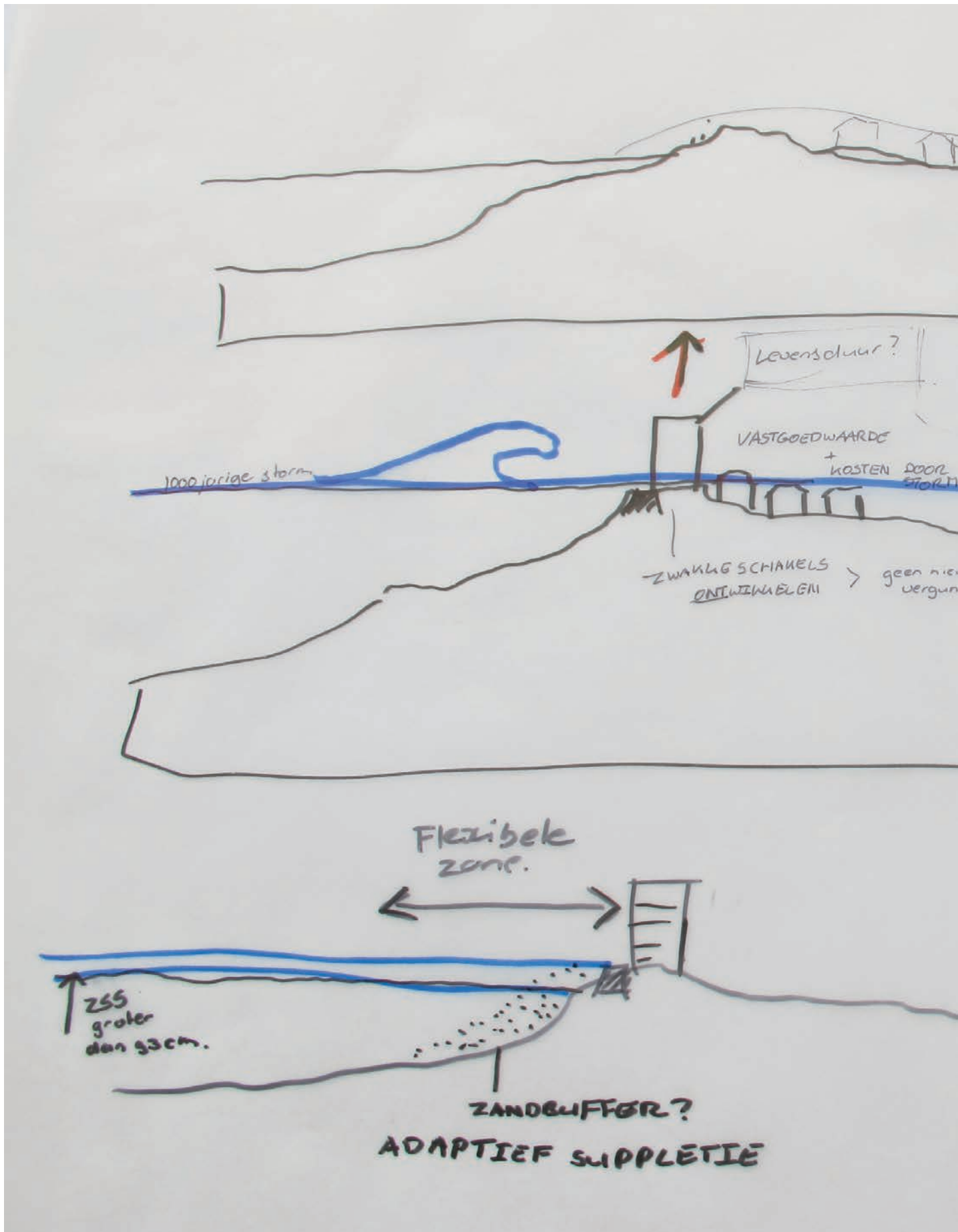
(Afb. I)

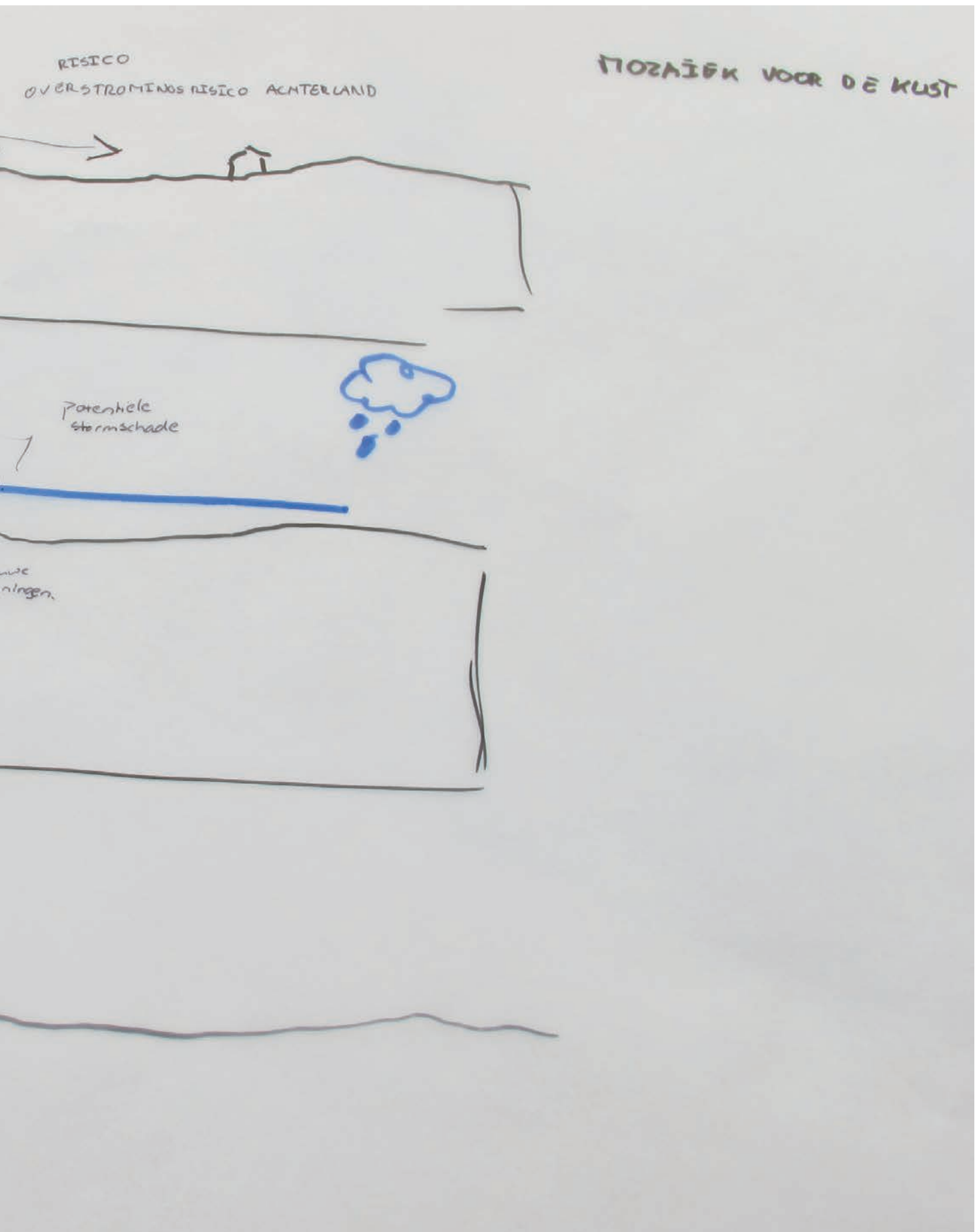


(Afb. III)



(Afb. IV)





Haven & logistiek

Deelnemers: Peter Vanden Abeele (moderator), Andreas Lancelot, Nik Naudts, Joost Schrijnen, Stephan Van Den Langenbergh, Hendrik Vanderdonckt, René van der Lecq, Siska Van De Steene, Ewald Wauters, Jan Zaman.

Hinterlandverbindingen

De grote vraag die zich stelt is welke rol Zeebrugge in 2100 moet of zou kunnen spelen. Zo komt op de dag van vandaag de trafiek in één bepaald dok in Antwerpen overeen met de hele trafiek in Zeebrugge. Er moet dus een duidelijk schaalverschil en –nuance verwoord worden in het hele debat.

Momenteel wordt het belang en grootte van havens bepaald door hun hinterland verbindingen, hun kades en overslag capaciteit, hun zeetoegankelijkheid en hun netwerk met afnemers. Dit geldt ook als belangrijke cijfers om havens te beoordelen.

Rotterdam en Antwerpen zijn dan wel concurrenten, ze zijn nauw met elkaar verbonden. Zo bestaat de binnenvaart van de haven van Antwerpen voor een groot deel ook uit binnenvaart van en naar Rotterdam. (Dit transport geldt blijkbaar niet als transshipment, maar als zuivere binnenvaart). De grote netwerken liggen in, achter en tussen Antwerpen en Rotterdam (bv. De 100 meter infrastructuur straat met warmte, koude, gas en CO2 – pijpleidingen)

Dit in tegenstelling tot Zeebrugge, dat veel minder aangesloten is op dit intergeconnecteerd havensysteem (vrachtwagens zijn op korte afstand nog steeds rendabel).

Hoewel deze havens onderling verbonden zijn, is er nog steeds hevige concurrentie. Gedreven door een overaanbod aan ruimte voor containeroverslag, neemt deze strijd grote proporties aan. Dit wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van kades en liggelden.

De havens van Oostende en Zeebrugge bepalen hierin in mindere mate het ‘concurrentie-landschap’. Hierdoor spelen ze in op bepaalde nichemarkten: zo richt Zeebrugge zich bijvoorbeeld op RoRo en autotransport, en Oostende profileert zich als offshore- en energiehaven.

Het niet hebben van overslag gericht op lokale of regionale productiviteit en het hebben van top internationaalverbindingsnetwerk is geen goede zaak in de positie van Zeebrugge als intercontinentale schakel. Daarmee ontstaat ook de vraag hoe Zeebrugge toekomstgericht of duurzame zou kunnen doorgroeien.

Hoewel Antwerpen en Rotterdam twee grote spelers zijn, is er nog steeds een zeer groot verschil in hun onderlinge 'toegevoegde-waarde-creatie', dit in het voordeel van Antwerpen. De kracht van Antwerpen richt zich voornamelijk op het achterliggend economisch systeem. Bijvoorbeeld de positie van Bergen-op-Zoom, dat mee geschakeld zit in het verdeel- en verwerksysteem van de Antwerpse haven.

'De armoede van Rotterdam' is het resultaat van deze afwezigheid van een vooral op het achterlandnetwerk gerichte transport strategie. Er is geen/minder economische neerslag in de stad Rotterdam, maar vooral verder in het hinterland.

Uitdagingen in 2100

Met het oog op 2100, stelt de vraag zich wat je dan nodig hebt om Zeebrugge in 2100 een rol van betekenis te kunnen laten spelen.

Een directe schaalvergroting is misschien een te moeilijke piste. De huidige grote Europese havens zijn al op zo'n doorgedreven manier ingewerkt in het systeem, de geschiedenis en de maatschappij, dat dit zeer moeilijk wordt voor Zeebrugge. Zo bedienen Antwerpen, Rotterdam, Le Havre en Hamburg een reeds zeer groot (historisch) gebonden achterland. (Afb. I) Dit belang van achterlandverbindingen en flexibiliteit is niet enkel een probleem voor Zeebrugge, ook de Franse havens, met het oog op 2100, kijken onzeker toe hoe Antwerpen, via de mogelijke Seine-Schelde-verbinding, meer en meer als toegang zou kunnen dienen voor goedertransport naar Frankrijk. Het gevaar kan er namelijk in bestaan dat reders Antwerpen aandoen om Frankrijk te bereiken en zo de Franse havens links laten liggen, dit omdat Antwerpen zo goed verbonden is met zijn achterland.

Toekomstige veranderingen in het havenlandschap hebben ook op de huidige structuur van Zeebrugge een impact. Met de implementatie van de Thames haven in Engeland, zal er waarschijnlijk minder behoefte zijn om Zeebrugge aan te doen voor grootschalig RoRo transport dat voor Engeland bestemd is.

Bovendien stelt dit de vraag of een niet met het land verbonden optie als "diep-zeeoverslag hup" wel zinvol zou zijn. In 2100 moet een gegeven haven met zijn specifieke functies gecombineerd worden met 'iets extra': "Lichamen in de zee voor een tweede functionaliteit". (Dit is momenteel op een zeer kleinschalige manier aanwezig in de Baai van Heist). Het is belangrijk deze havens niet enkel uit logistieke situatie te bekijken. Kan Zeebrugge en haar nu primair op de haven gerichte inrichting ook andere mogelijkheden aanbieden?

Momenteel denken we nog te veel aan de Belgische kust als één lijn, en dat wat er in- of uitsteekt, beschouwt men als een probleem. Deze ruimtes kunnen echter de triggers vormen voor deze nieuwe niches.

Aan de idee van Zeebrugge als schakel in een logistieke ketting (transshipment-haven) hangt weinig groei en maatschappelijke impact vast.

Er moet echter opgepast worden voor het overhaast implementeren van nieuwe functies en niches in een havengebied, dit omdat je op deze manier de haven een functionele beperking oplegt.

Bijvoorbeeld lofts in de haven van Oostende, een weinig toekomstgerichte beslissing dat grootschalige ontwikkelingen en verschuivingen tegenhoudt. Kan echter, zoals aan de tweede Maasvlakte, toerisme een nieuwe functie spelen in of om de havens van Oostende en Zeebrugge? Deze vraag over 'haven-toerisme' en toerisme in een nieuw landschap wordt momenteel nog niet gesteld...

Alternatief havenprofiel

Er moet voor Zeebrugge een origineel en constructief alternatief gezocht worden. (Afb. II) Waarbij de infrastructuur die nu aanwezig is een nieuwe rol kan spelen, waardoor de Belgische zeehaven zich kan toespitsen op een solide functie die de rest (Antwerpen, Rotterdam ...) niet heeft en niet in geïnteresseerd is. Bijvoorbeeld Zeebrugge als energie-hub waarbij de leidingen in de kanalen gelegd worden. In de zoektocht naar een nieuw thematisch Zeebrugge, mag men de exploitatie en exploratie van de Noordzee niet vergeten (bv. grootschalige teelten). Exploratie en exploitatie van de zee als een mogelijk nieuwe functie voor lokale havens, waarbij schaal-juistheid belangrijk is.

De havens van Duinkerke, Zeebrugge, Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge zijn ideale breekpunten van de kustlijn, waarbij een directe en zichtbare verbinding gemaakt wordt tussen zee – kuststad en (achter)land. De interactie tussen systemen en landschappen is beter leesbaar in deze 'kleinere' havens.

De breuklijnen in de kustzone zelf zijn relevant voor de gewenste positie van de huidige haveninfra in een bredere geïntegreerde context.

Dit is bijvoorbeeld minder, of heel anders het geval voor Rotterdam en Antwerpen, waarbij de haven zich op een langgerekte manier verwijderd heeft van de stad.

Dit perspectief kan nieuwe opportuniteiten bieden voor deze niche-zoektocht. Zeebrugge wordt even intensief gebag-gerd waardoor ook grote schepen kunnen binnenlopen net als in Antwerpen. (Het volgende moet er mij uit. Het gaat niet primair om grootte maar om functionaliteit: .

De vraag stelt zich in ieder geval ook of het vele inlandse terrein dat Zeebrugge gekregen heeft en wat nu vooral een lange

termijn reservering is, en waar dus voorhands weinig mee gebeurt, wel de beste locatie is voor de functies die er nu aanwezig zijn. Een algemene ruimte-vraag.

Europees beleid

Ook op Europese schaal is er naast concurrentie een discussie nodig, waarbij schalen en limieten worden gezien, bv. diepgang, grootte van de dokken, grootte van schepen ... Maar ook op het vlak van samenwerking tussen rederijen, waar de rederijen nu de markt bepalen.

Op een ander niveau gebeurt dit reeds: duurzame havens, afspraken over energieverbruik, ecologische componenten ... In dit Europees verhaal zou de discussie over een los liggende autonome diepzeehaven als hup in zee opnieuw gevoerd kunnen worden, echter creëer je met dit systeem een overslag-probleem. Vandaag de dag is overslag zeer duur en transport goedkoop. Met een diepzeehaven ontstaat er in feite een extra overslagpunt en dus een extra kost. Dit kan wellicht veranderen in het 2100-perspectief.

Conclusies

- Logistieke gegeven van Zeebrugge: beperkte potentie tov de bestaande systemen van alle andere havens die al goed verbonden zijn. Investeren in logistiek is niet altijd garantie voor succes. Hoewel het modaliteitsaanbod voor de rederijen een belangrijke selectieparameter is.
- Basisvraag: wat is de basiseconomie (de economische verbinding met de locatie/ regio) en heb je hiervoor een haven nodig? Bijvoorbeeld de keuze voor geen haven in Oostende, maar wel terug inzetten op een hyper toeristisch profiel. Nu veronderstelling van opties

(scenario's), maar de hamvraag 'welke economie' moet ook zeker gesteld worden.

- Wat met het industrieel achterland en de bijhorende ruimte? Trekken wij nog nieuwe economie of andere functies aan? En hoe moeten we deze ruimtes 'reguleren en reserveren'?

- Havens gelden niet enkel voor import, maar ook voor export. Als je niets produceert moet je importeren (zo is er momenteel zeer veel transport van lege containers). Zeebrugge en zijn 'lege achterland' en de verdere economische kust-activiteiten kunnen hierin mogelijk een nieuwe rol spelen;

De meest dure infrastructuur in een haven dient voor overslag. Doe je daar voldoende mee?

Er moet dus ook geïnvesteerd worden in de andere kant van de haven: in de verbindingen, in een nichemateriaal dat terug wegkan, in het ruimtegebruik ...

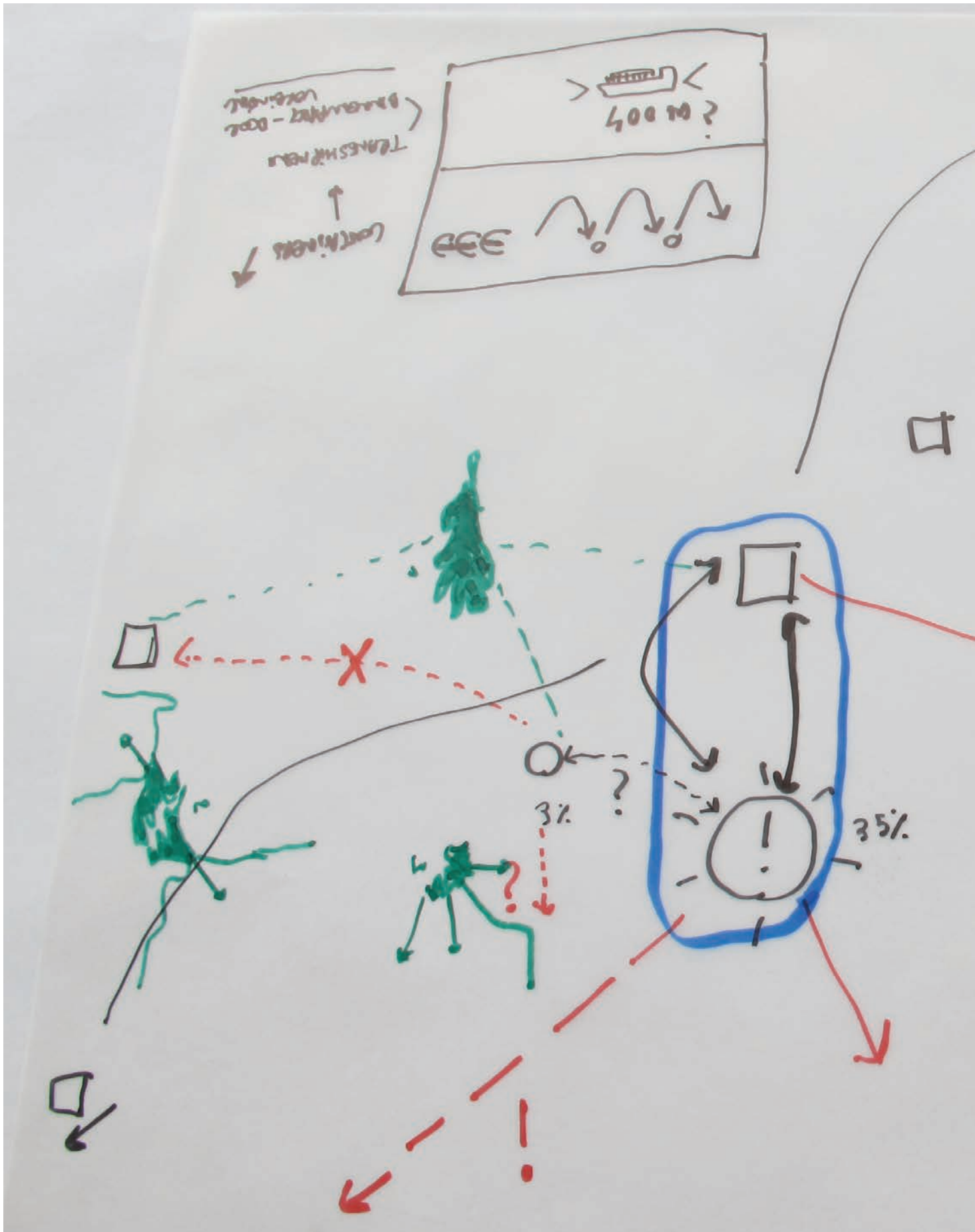
- Zeebrugge als gas-hub en de achterliggende 'as' met energie-infrastructuur zijn nog altijd zeer belangrijk. Zo komt er binnenkort een electriciteitsleiding bij. Kan dit energie-vraagstuk een rol spelen voor bijvoorbeeld landbouw op zee? Deze landbouw is ook zeer belangrijk en kan een interessant aspect vormen voor ontwikkeling. Van een container-logistiek naar een 'landbouw-logistiek'? Zo kan bijvoorbeeld varkensteelt werken met havens. In het geval van 'forten' kan er al amper landbouw gebeuren. "Varkens en havens gaan altijd samen."

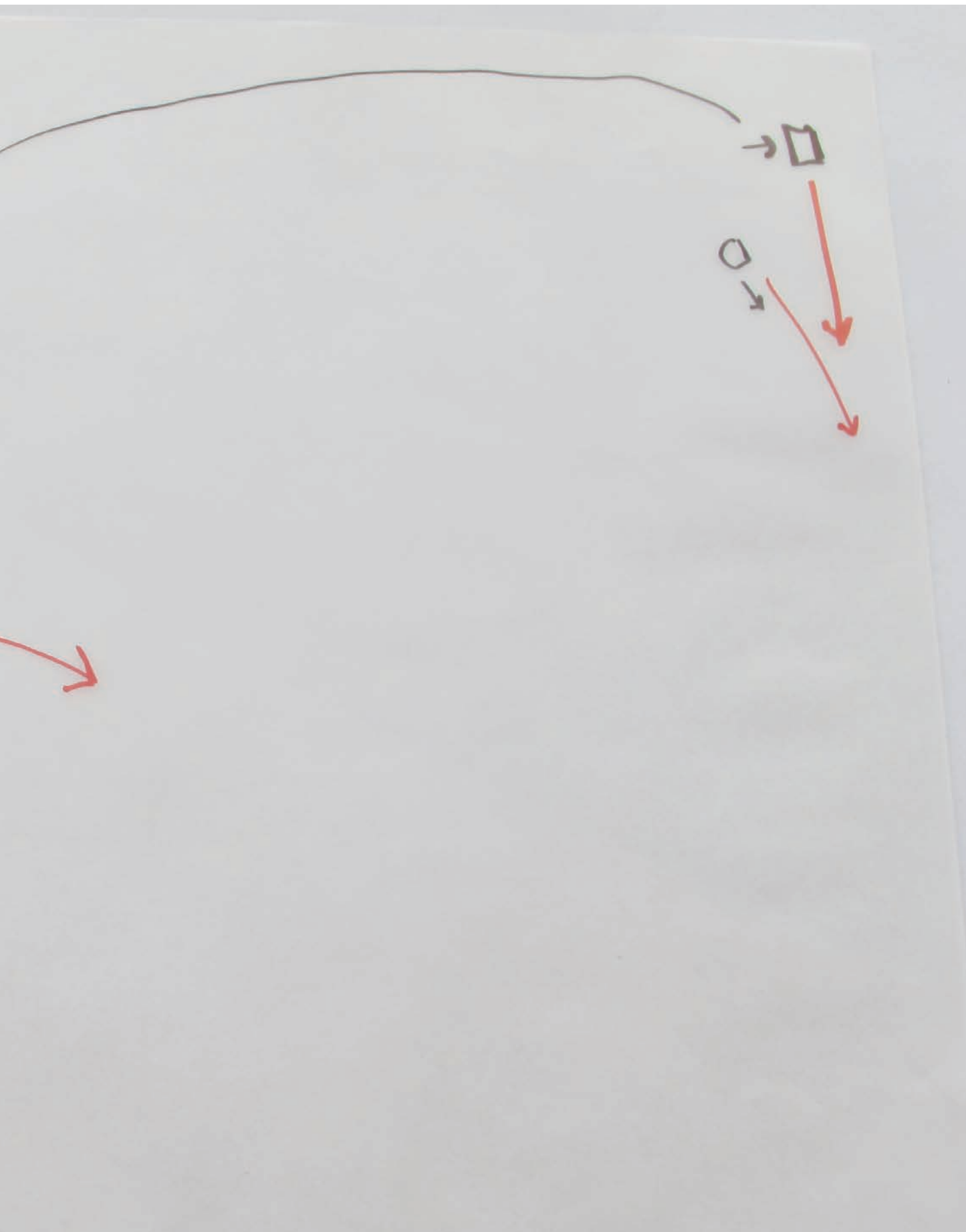
- Het speculatieve kan misschien uitgebreid worden. Kan er zo bijvoorbeeld een haven in Diksmuide ontstaan? (Indien er bijvoorbeeld voor een zoetwatermoeras wordt gekozen) Of 'iets' op de kortste verbinding tussen Duinkerke en Engeland? Andere logistieke punten? ...

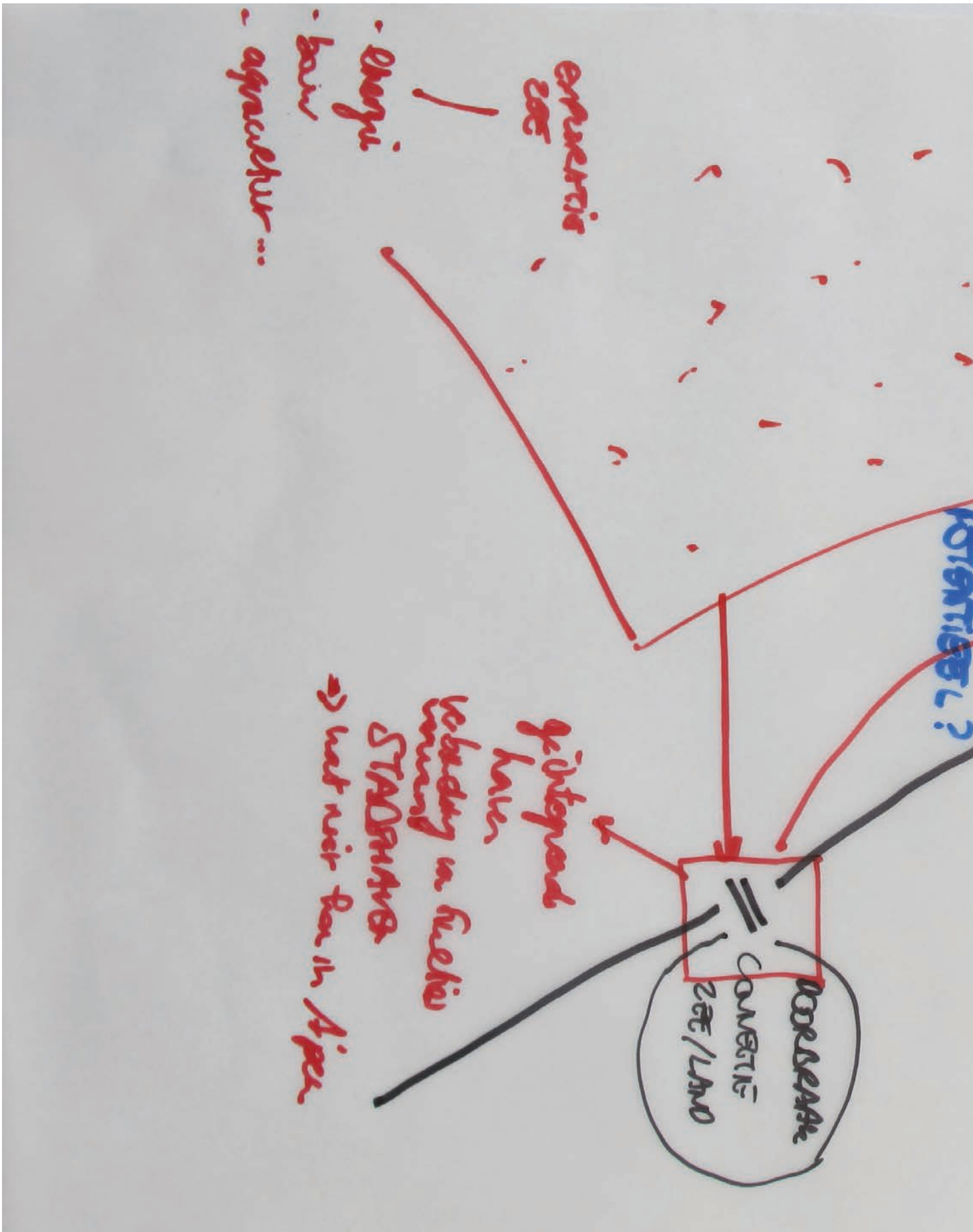
- Of moet men het systeem ook niet bekijken indien er niet van groei (noch economisch, noch demografisch) wordt uit gegaan (cfr. Japan). Hoe wordt hierop ingesprongen en welke systemen worden er dan gebruikt? Huidige vooropgestelde scenario's gaan voornamelijk uit van groei.

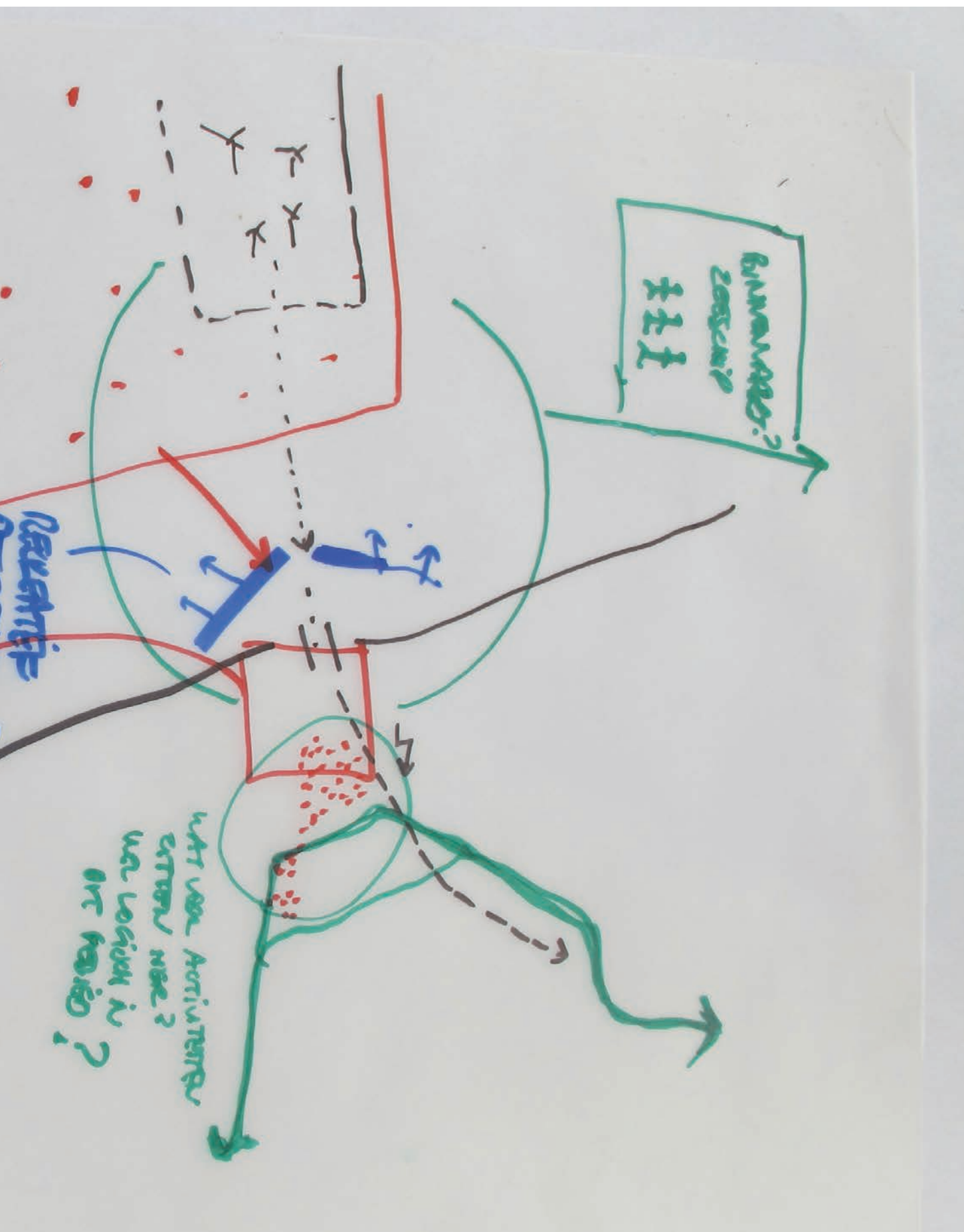


Werksessie 'Haven & logistiek'









Metropolitane ambitie

Deelnemers: Joachim Declerck (moderator), Pieter Coelis, Joachim D'eigens, Charlotte Geldof, Julie Mabilde, Lieven Pascal, Joost Schrijnen, Stephan Van Den Langenbergh, René van der Lecq, Stijn Vanderheiden, Anne Vandermeulen, Jan Vanderstraeten.

Metropolitane regio's

Voor metropolitaniteit heb je kritische massa nodig en groeivoorspellingen binnen EU gaan nog steeds uit van 'de sterkste worden sterker'. Groei zal zich dus minder manifesteren buiten die 'sterke' gebieden, zoals de kust. Als je niet vanuit groei kan redeneren: vanuit welke niches / specialisaties kan je jezelf (van op dat subniveau) positioneren ten opzichte van andere metropolitane regio's?

Vlaanderen heeft in vergelijking met Nederland en Frankrijk een hoog voorzieningenniveau aan de kust, maar zonder stad erachter. Onze kust kent dus geen 'dagelijkse' stedelijke gebruikers gedurende vier seizoenen zoals we dat kennen in Nederland. Tegelijk verschuift de verhouding in de bewoning van tweede verblijven van enkel in de vakantieperiodes naar 50%-50%.

De definitie 'metropolitaan' verschilt per regio. Voor de ene regio betekent het veel mensen tegenover veel voorzieningen (zoals cultuur) die functioneren op een ruimer schaalniveau. Voor andere regio's is bereikbaarheid dan weer een

belangrijke schakel (principe van 'borrowed size').

Potenties en hefboomen

Volgende bestaande of uit te bouwen niches hebben een metropolitaan potentieel: (Afb. I)

- Europese school Brugge (bestaand) / onderwijs (uit te bouwen);
- Als woonlocatie voor wie in BXL werkt mits betere bereikbaarheid (HST verbinding 45 min);
- Shopping + galerijen Knokke (bestaand, nu dépendences van grotere ketens, dus gevaar dat ze wegtrekken);
- Cruiseterminal Zeebrugge;
- Zorg in verbrede zin (niet enkel ouderen): zorghotel, sanatorium, kust als 'healthy environment',... als bron van werkgelegenheid voor jonge gezinnen (cfr. Noorse ouderen aan Spaanse kust - let wel, vergrijzing is een tijdelijke piek);
- Plopsaland;
- Jachthaven Nieuwpoort (profilering op EU niveau) met winkelapparaat daaraan verbonden;
- Cultuurfestivals: Brugge, Watou, Theater aan Zee, Festival Van Vlaanderen, Beaufort;

- Natuurwaarden: Zwin, IJzer, Westhoek, Uitkerkse Polders, Krekenlandschap Oostende,... (maar: beperkt in schaal!)

Vraag is hoe deze potenties op elkaar afgestemd kunnen worden en waar de eigenlijke hefboomen zitten. Herontwikkeling (vernieuwbouw) is zo'n hefboom (vb. villawijken, de Koninklijke Baan, militaire domeinen,...). Het kan de shift van uitbreiding naar vernieuwing en verdichting begeleiden, maar dan is er wel een nieuw instrumentarium nodig.

Koppelen van belangen

De grootste problemen van vandaag zijn:

- De verticale versnippering van de eigendom (+ het eigendomsrecht);
- Het feit dat er juridisch geen onderscheid bestaat tussen eerste en tweede verblijven;
- Betaalbaarheid wonen;
- Leegstand / verlaten wijken in winter.

Mogelijke oplossingen hiervoor zijn:

- Ander tijdsgebruik, eigendom delen (timesharing?);
- Sociale huisvestingsmaatschappijen mobiliseren om sociaal objectief in alle kustgemeenten te halen (maar: ligt niet goed bij beleid en gronden zijn erg duur - eventueel door middel van mechanismen elders toegepast, zoals rond de EU-wijk in Brussel);
- Het systeem van tweede verblijven als onderdeel van de woonbonus hervormen (dient op Vlaams niveau te gebeuren);
- Koppelingen zoeken tussen de noodzakelijke investeringen voor infrastructuur (in functie van kustveiligheid, waterbeheer, ecologie,...) en die voor private woonontwikkelingen (hier zijn knowhow en eigen instrumenten voor nodig: een nieuw grondbeleid);
- Toepassen van 'krimpstrategieën';
- Inspelen op sociale veranderingen die

ook impact hebben op vastgoed, zoals intergenerationeel wonen, crèches in bejaardentehuizen,...

Dergelijke oplossingen kunnen pas effectief zijn als ze de belangen van de markt weten te koppelen aan belangen van de overheid / de maatschappij. Het koppelen van die belangen gebeurt op een specifieke plek: kunnen we de identiteit van zo'n plek vasthangen aan het kustveiligheidsniveau? Zoals in het IABR-project voor Texel waar aan landschapsherstel wordt gedaan door middel van uitdunning en verplaatsbare seizoensbebouwing. Met andere woorden: kunnen we verschillende veiligheidsniveaus installeren, en daarmee samenhangend een bepaald voorzieningenniveau en type bebouwing? Kunnen we kustveiligheid sturend maken? (Afb. II)

Voorzieningenniveau

Is het voorzieningenniveau van onze kust al dan niet gespreid is aan de kust en kunnen we, door het opkrikken en opschalen van dit voorzieningenniveau en door de bereikbaarheid te organiseren, een aantal gebieden aan de kust beter samenhangend maken? Zoals het ontwikkelen van Oostende – Brugge – Knokke als bovenlokale regio, die gebruik maken van elkaars voorzieningen (of zelfs op hoger schaalniveau: met een aanbod op schaal van Vlaanderen).

Wat zijn de potenties van de Westkust tegenover die van de Oostkust (in huidige toestand), en in welke zone moeten we het metropolitaan potentieel opkrikken? (Afb. III) Zo is de Westkust minder stedelijk qua bebouwing en bewoning, maar wel goed bereikbaar (met de wagen): zowel onderlinge bereikbaarheid als vanuit het hinterland. Ook heeft het een aantal grote programma's zoals Plopsaland. De Westkust blijft ook langer veilig voor water (maar niet het hinterland).

Evolutie kustorganisatie

De organisatie van de Belgische kust heeft volgende evolutie gekend: (Afb. IV-V)

1. Eerst was er een één-op-één verbinding badstad – hinterland;
2. Vervolgens ontstond een lineaire organisatie langsheen de Koninklijke Baan (beide bestaan tegelijk vandaag);
3. Vandaag is er een potentieel nieuwe ontwikkeling, namelijk het bovenlokaal koppelen van badsteden door gedeelde voorzieningen en betere onderlinge bereikbaarheid.

Conclusies

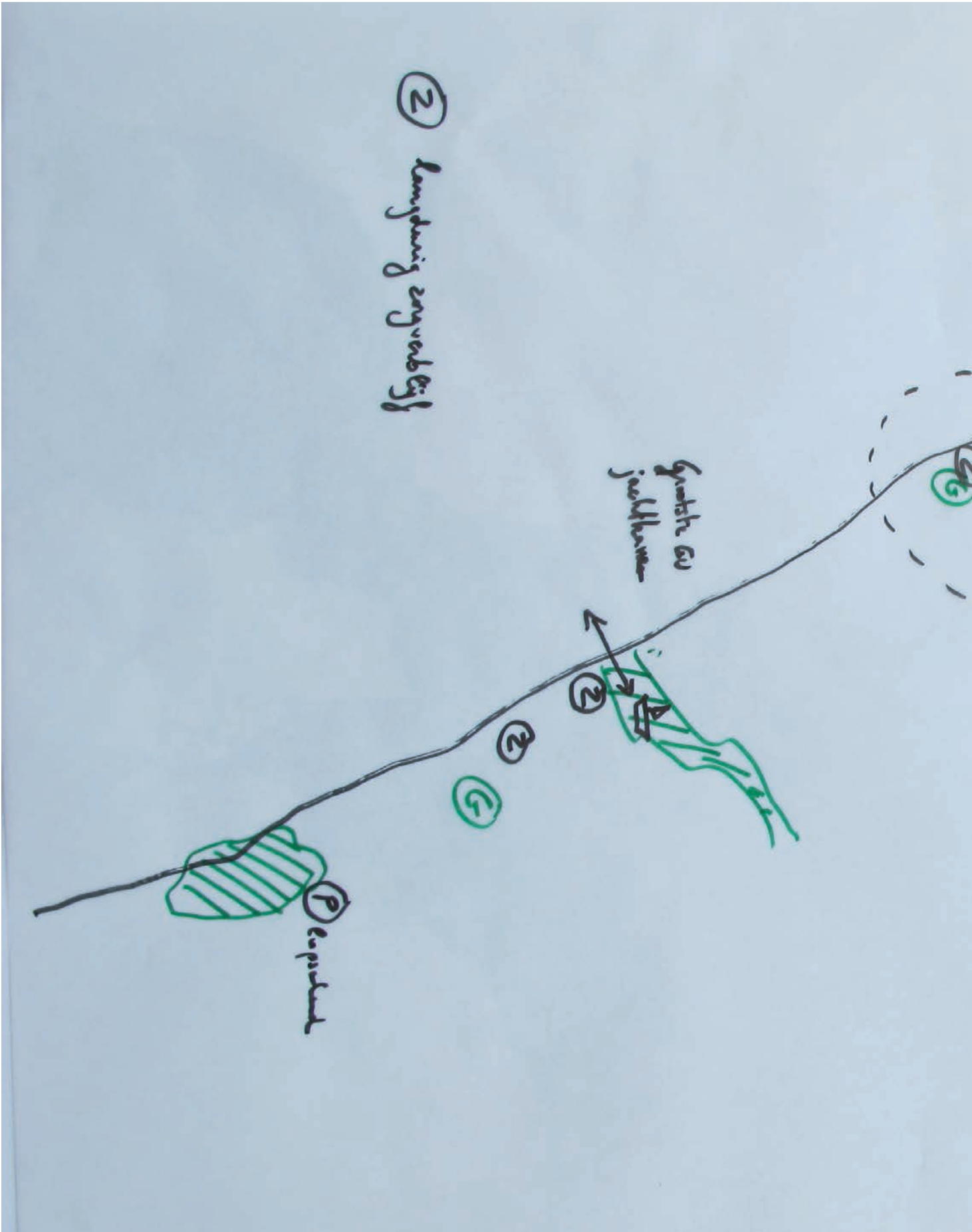
De verschillende opties (meer metropolitaan of meer (boven)lokaal, meer Oost of meer West, ...) moeten getest worden aan de hand van ontwerp. Wat betekent dit naar functionele kracht, naar kritische massa,... In verder onderzoek kunnen de verschillende opties eventueel ook door-gerekend worden in beleid en kost.

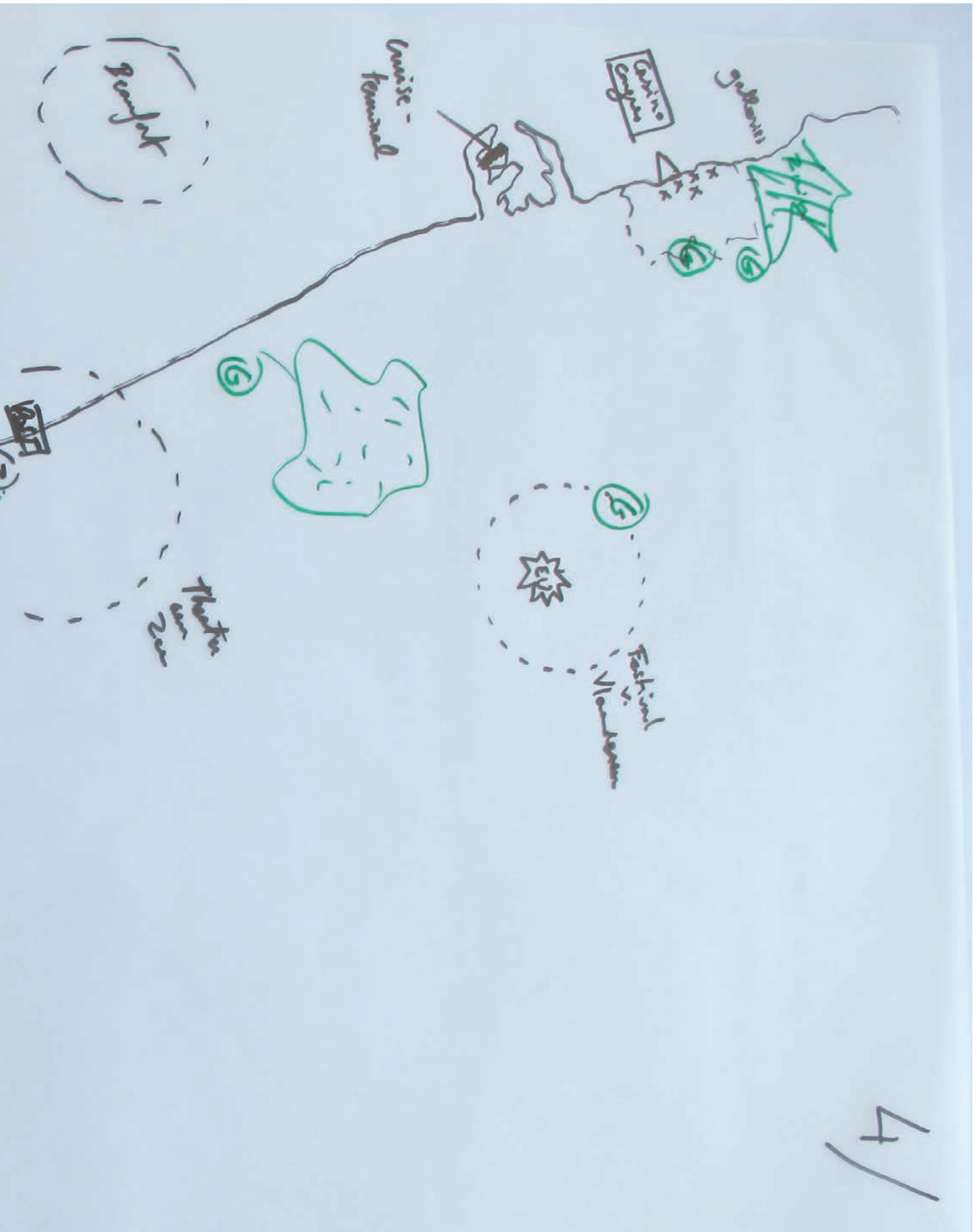
Kustsysteem eerder bekijken als een 'band aan kwaliteiten' dan de tegenstelling West-Oost

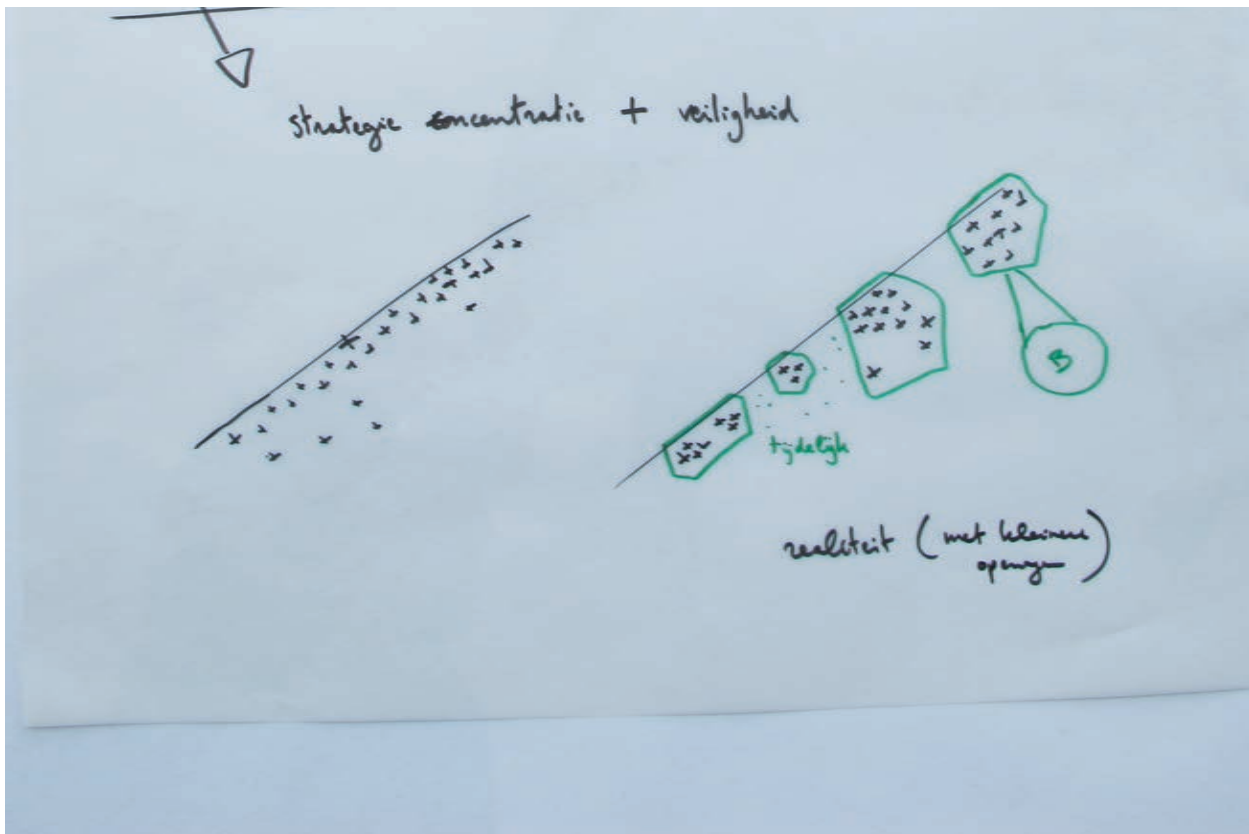
Suggestie om ook het omgekeerde scenario te verkennen: wat als je geen investeringen in bereikbaarheid doet, wat gebeurt er dan?



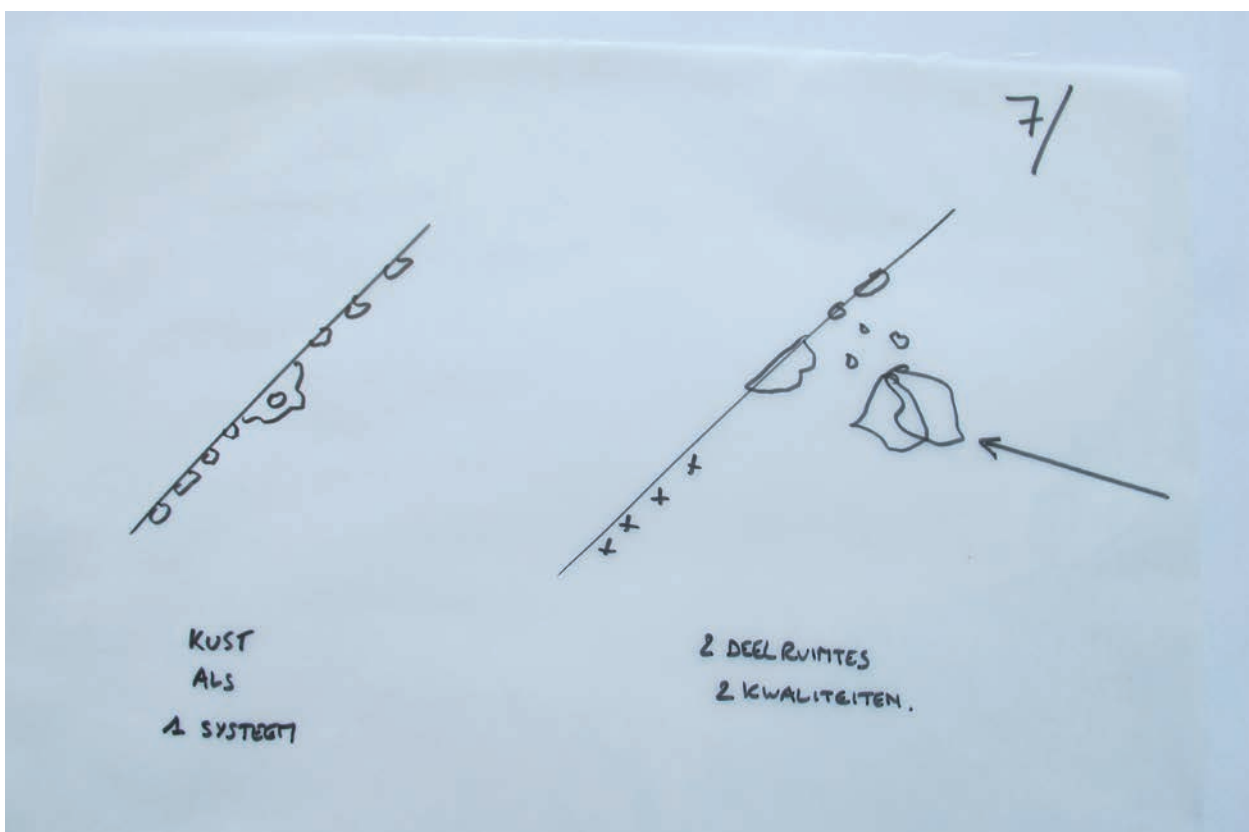
Werksessie 'Metropolitane ambitie'



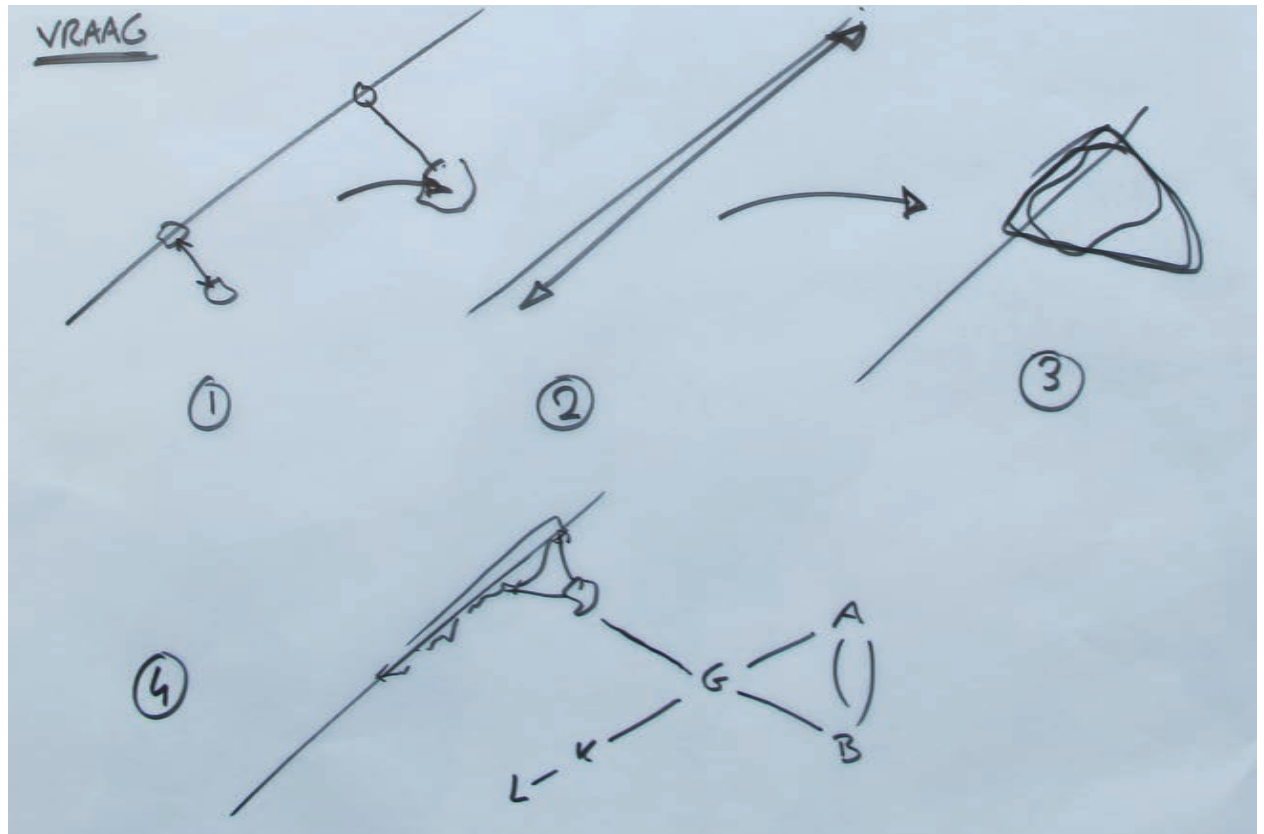




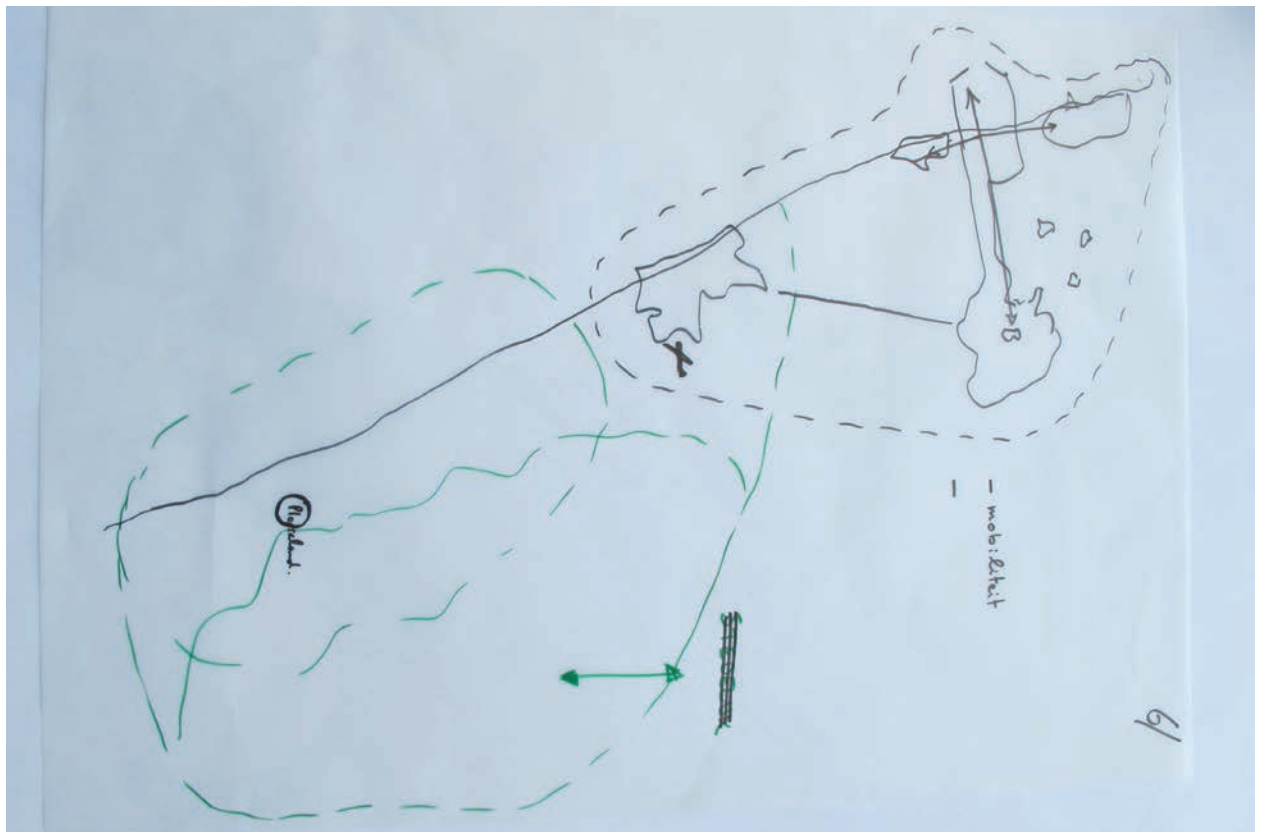
(Afb. II)



(Afb. III)



(Afb. IV)



(Afb. V)

Zeewering & kustpolders II

Deelnemers: Jandirk Hoekstra (moderator), Stephaan Barbey, Annelies Bolle, Nadège Dewalque, Inge Kersten, Hannelore Maelfait, Ellen Maes, Tina Mertens, Peter Swinnen, Jan Zaman.

Kustpolders

Allereerst is er van gedachten gewisseld over wat de compartimentering van de kustpolders betekent als aanleiding voor nieuwe identiteiten (bv een meer ecologisch gericht grondgebruik) en ontwikkelingen (bv op gebied van recreatie en/of woningbouw). En dan met name over de juiste schaal van de compartimenten en ook de vorm en het gebruik van de compartimenten op de korte, middel-lange en langere termijn. (Afb. I)

Compartimenten kunnen hun vorm krijgen op basis van de hoogte, waterlopen en de bestaande verkaveling en infrastructuur. Wegen, spoorlijnen, bedijkte afvoerkanalen, maar ook een nieuw grid van verhoogde structuren kan aan de basis liggen van de compartimenten. Hierin moet in het vervolg van MKL 2100 na de workshop een keuze worden gemaakt. Daarnaast is de invulling van de compartimenten vrij, afhankelijk van de hoogteligging en het veiligheidsniveau. Het kan zijn dat de invulling monofunctioneel is, maar een compartiment voor waterberging, kan ook een aantrekkelijk natuur- of woongebied zijn. Ook deze combinatiemogelijkheden moeten nader worden onderzocht. In het algemeen is er

meer aandacht voor de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in de kustpolders nodig. Daarbij is complexvorming en aaneenschakeling van het huidige versnipperde natuurareaal een grote kans.

De zoetwatermachine is niet alleen in de kustpolders van belang, maar geeft ook aanleiding voor het verbeteren van de waterhuishouding 'bovenstrooms' op de hogere wal, waar Diksmuide en Brugge op zijn gelegen. Het principe en de volgorde vasthouden, bergen en afvoeren is belangrijk voor de werking van de zoetwatermachine. Bovenstrooms vinden ook veel agrarische activiteiten plaats die veel water verlangen, door het water hier langer vast te houden, voedt je deze waterbehoefte en beperken we de wateroverlast in de kustpolders.

De lage kustpolders dicht bij de zeedijk en duinen hebben een grote buffercapaciteit, wanneer grondgebruik en inrichting zouden worden afgestemd op sterk wisselende waterstanden. (Afb. II) In het kustpolders-gebied direct achter de duinzone zijn de verschillen zoet-zout, hoog laag groot. (Afb. III) Hier ligt een kans voor het inrichten van een

gedifferentieerde en contrastrijke zone, met een flexibel watersysteem, waar water en natuur of water en recreatie of wonen gecombineerd kunnen worden. Op deze manier nadenkend over de kustpolders zijn er 6 zones te definiëren: (Afb. IV)

- 1) de hoge pleistocene zandgronden
- 2) de kwelzone op de overgang tussen hoge en lage gronden
- 3) de kustpolders zelf
- 4) de overgangszonen tussen duin en polders
- 5) de duin en strand zone
- 6) de zee

In de discussie wordt de suggestie gedaan deze zones verschillend te benaderen en in te richten. De ontwikkelingsrichtingen kunnen voor zover mogelijk per zone worden gedifferentieerd. Maar moeten daarbij wel in samenhang worden doordacht.

Bij het retreat perspectief moet niet worden vergeten dat er een nieuwe kust langs de lagune ontstaat op de overgang van het pleistoceen naar de lagune met steden en dorpen als Diksmuide, Jabbeke en Brugge. (Afb. V)

Zeewering

Voor de ontwikkelingsrichtingen voor de zeewering werd aangegeven dat er naast de sediment-strategieën ook behoefte is aan strategieën voor de zeewering zelf en de bijzondere plekken daarin. De volgende mogelijkheden werden genoemd:

- Een bescherming op de tweede lijn
- Ophogen van de bebouwing
- Hydraulisch/storm barrier systeem
- Tijdelijke zanddijk op het strand in de winter.
- Lokale bescherming van de bebouwing

door kades

Tevens moeten in de ontwikkelingsrichtingen ook oplossingen worden meegenomen voor de kwetsbare plekken: de havens en de havendammen.

Ook kwam de 'uitzoom' ter sprake: de aanpak in resp Nederland en Frankrijk. In Nederland geldt het principe: 'zacht waar het kan en alleen 'hard' waar het moet'. In Frankrijk zijn er twee niveaus te onderscheiden. Een nationaal niveau, waar 'retreat' in sterk erosieve en 'overstroombare' kustgebieden wordt bepleit. En een lokaal niveau, dat kan resulteren in een per gemeente verschillende kustbenadering.

Op basis van het gesprek kunnen we verschillende geografische zones onderscheiden in de Belgische kust onderscheiden. En op die manier op verschillende kustdelen verschillende ontwikkelingsrichtingen toepassen. De verdeling van de kustzones zou gebaseerd kunnen zijn op de volgende grootheden: (Afb. VI)

- 1) de helling van de kust
- 2) de breedte van het duin/de zeewering
- 3) de mate van verstedelijking
- 4) de onderbrekingen van de kust (havendammen, kades)

Naar aanleiding van deze onderdelen zijn en 5 zones of gebieden met een vergelijkbare samenstelling en problematiek gedefinieerd: (Afb. VII)

- 1) een stabiele kust van Frankrijk tot aan Nieuwpoort. Veel zand in de vooroever, ondiepe zee en een breed en stabiel duin en strand.
- 2) een dunne kwetsbare zone van de haven van Nieuwpoort tot de haven van Oostende. Sterk verstedelijkte en kwetsbare zeewering
- 3) een brede duinzone vanaf de oostelijke havendam van Oostende tot voorbij de

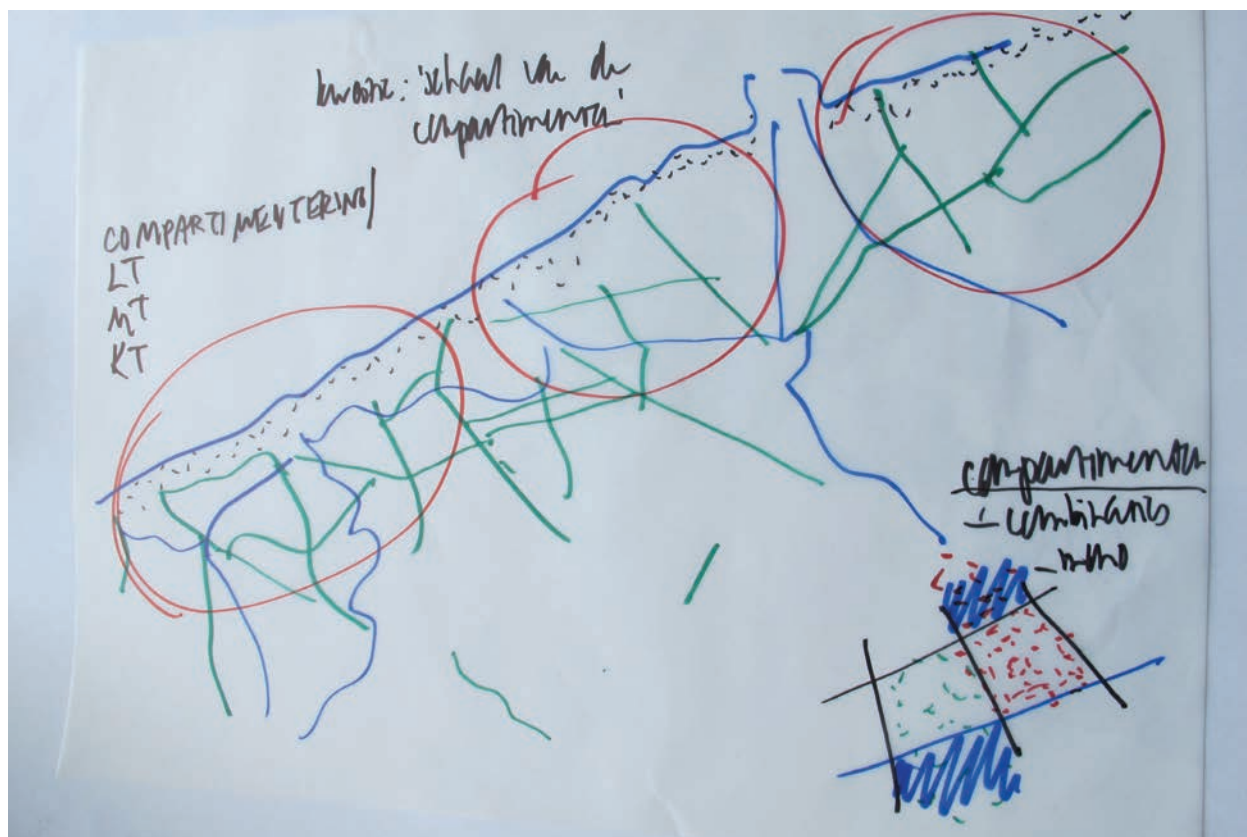
boulevard van Wenduine. Brede en deels verstedelijkte duinen met verschillende 'harde' elementen

4) Vanaf de haven van Blankenbergen tot en met de haven van Zeebrugge (veel erosie en dynamiek door de havendammen).

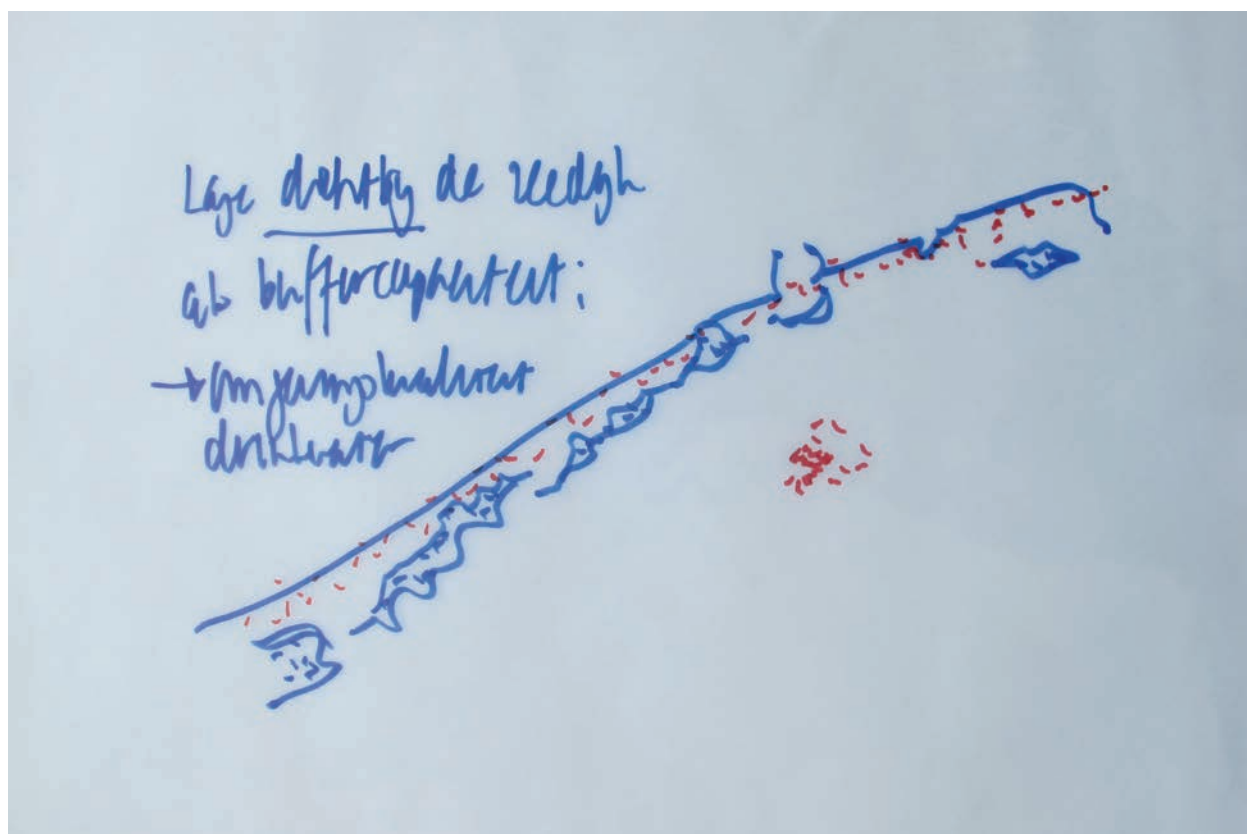
5) Een sterk verstedelijkt duingebied ten oosten van de haven van Zeebrugge tot aan Nederland met een diepere en steilere afdalende zeebodem (veel erosie en dynamiek door de havendammen).



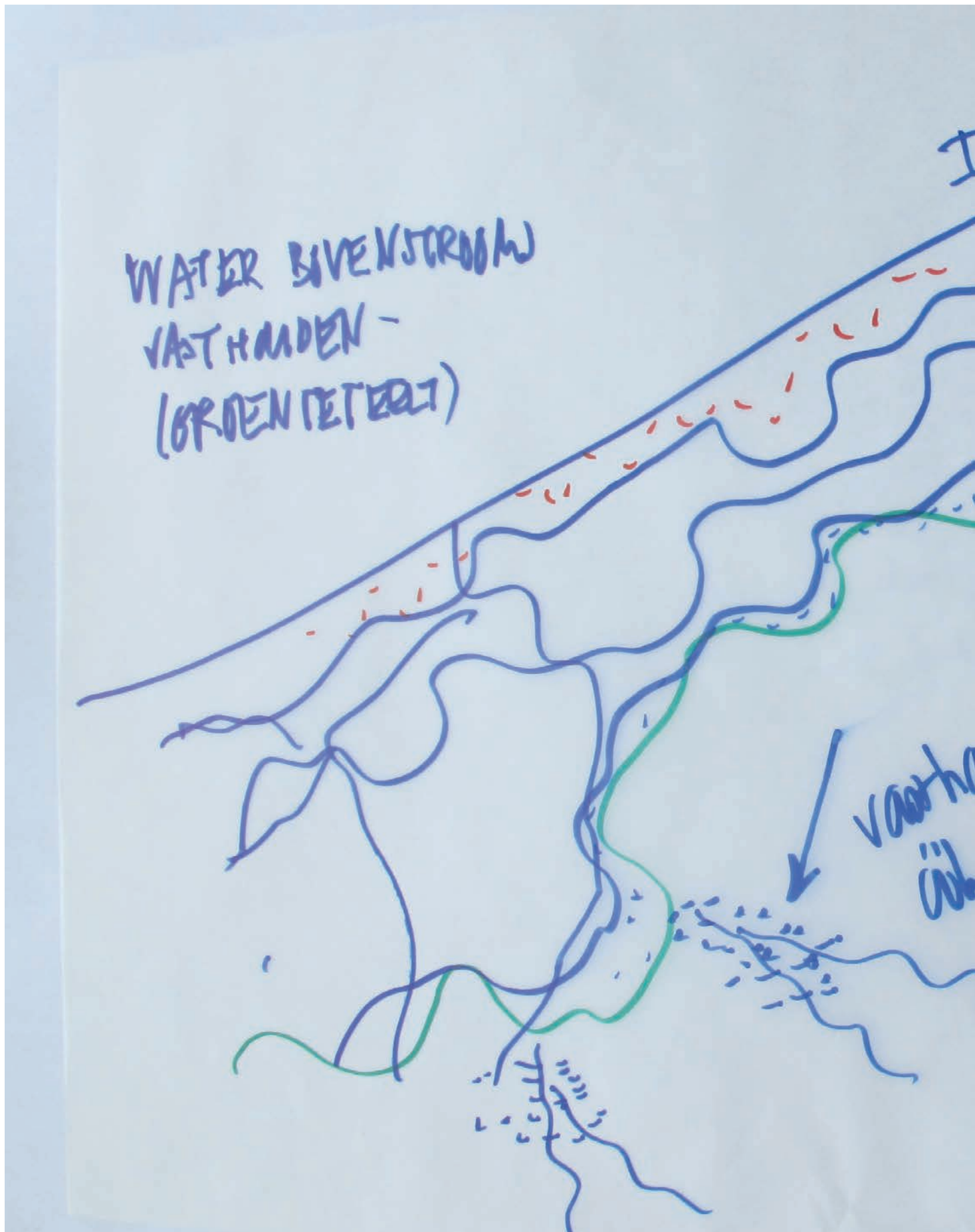
Werksessie 'Zeewering & kustpolders II'

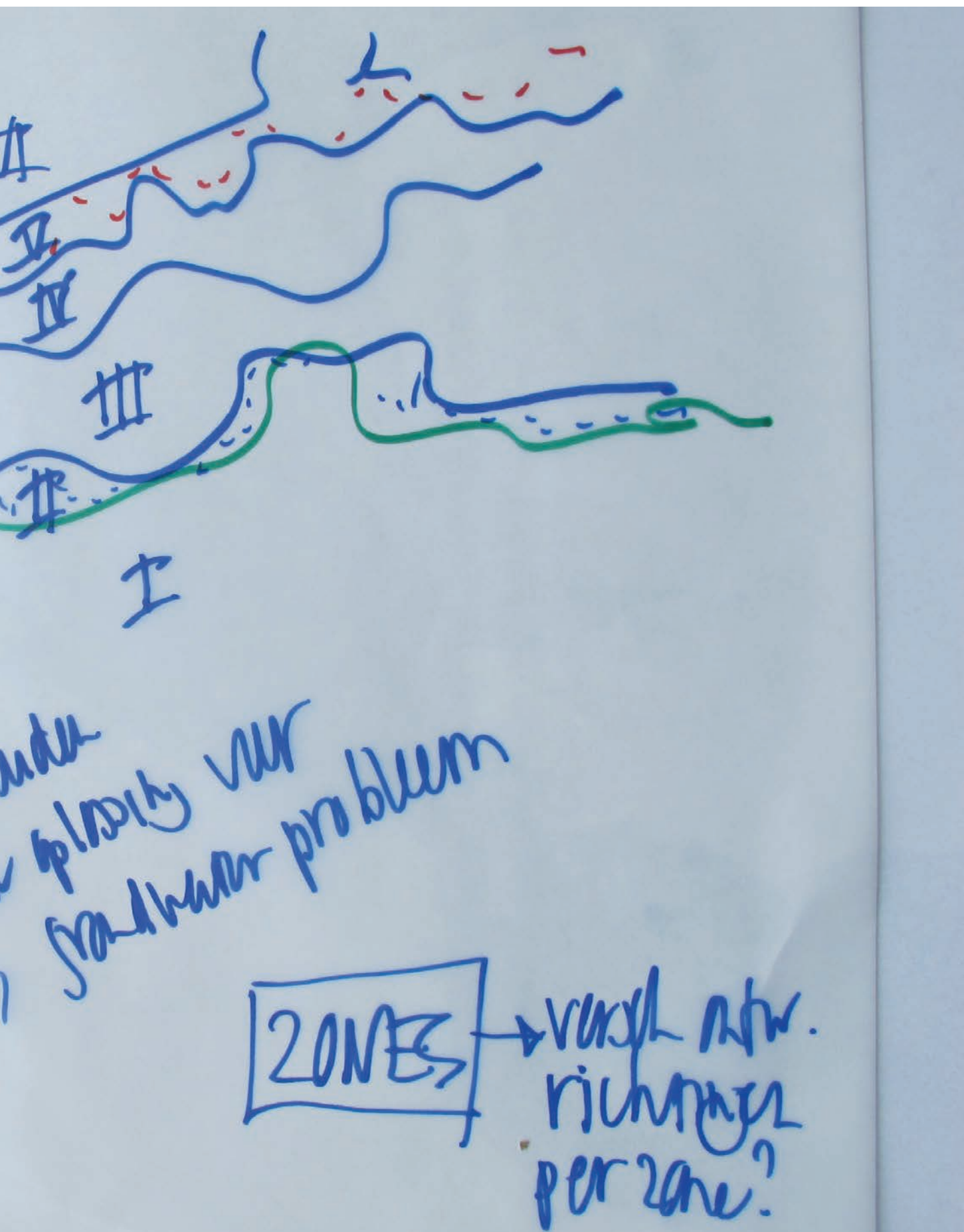


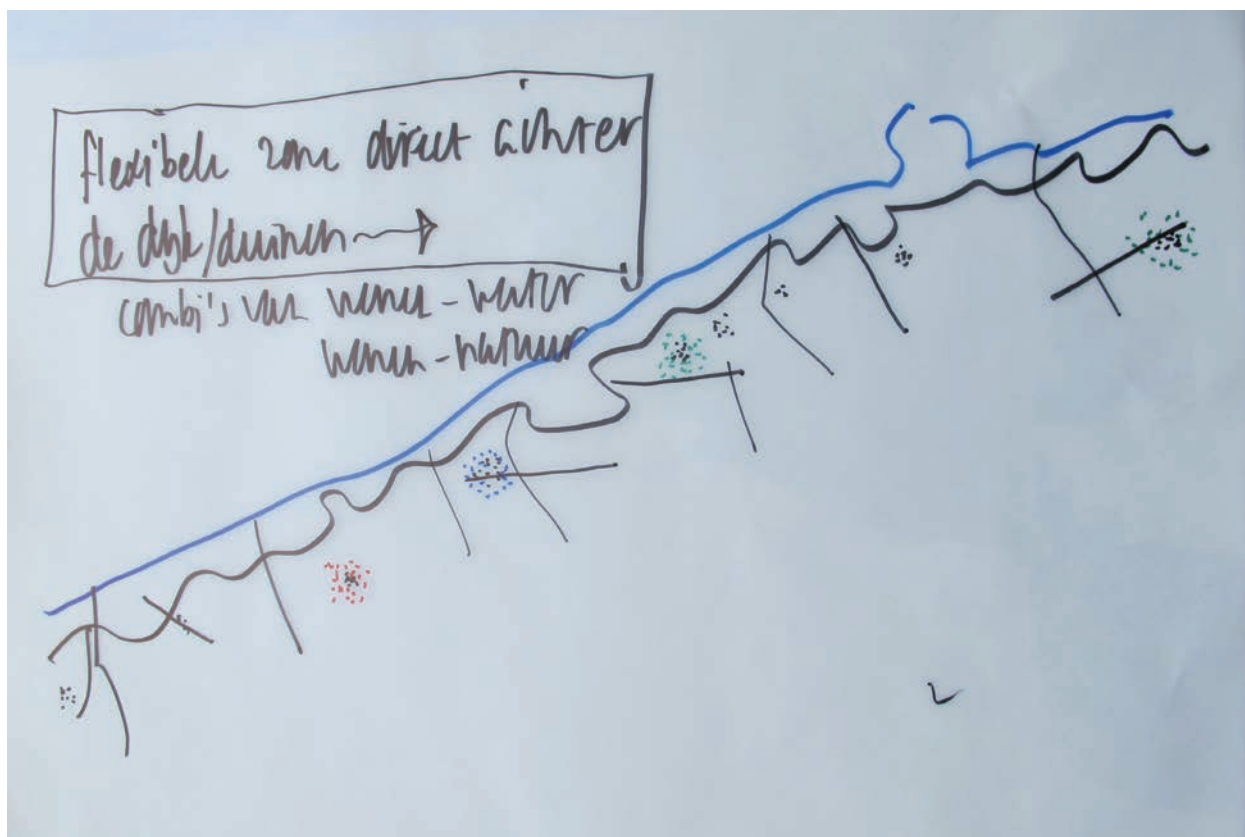
(Afb. I)



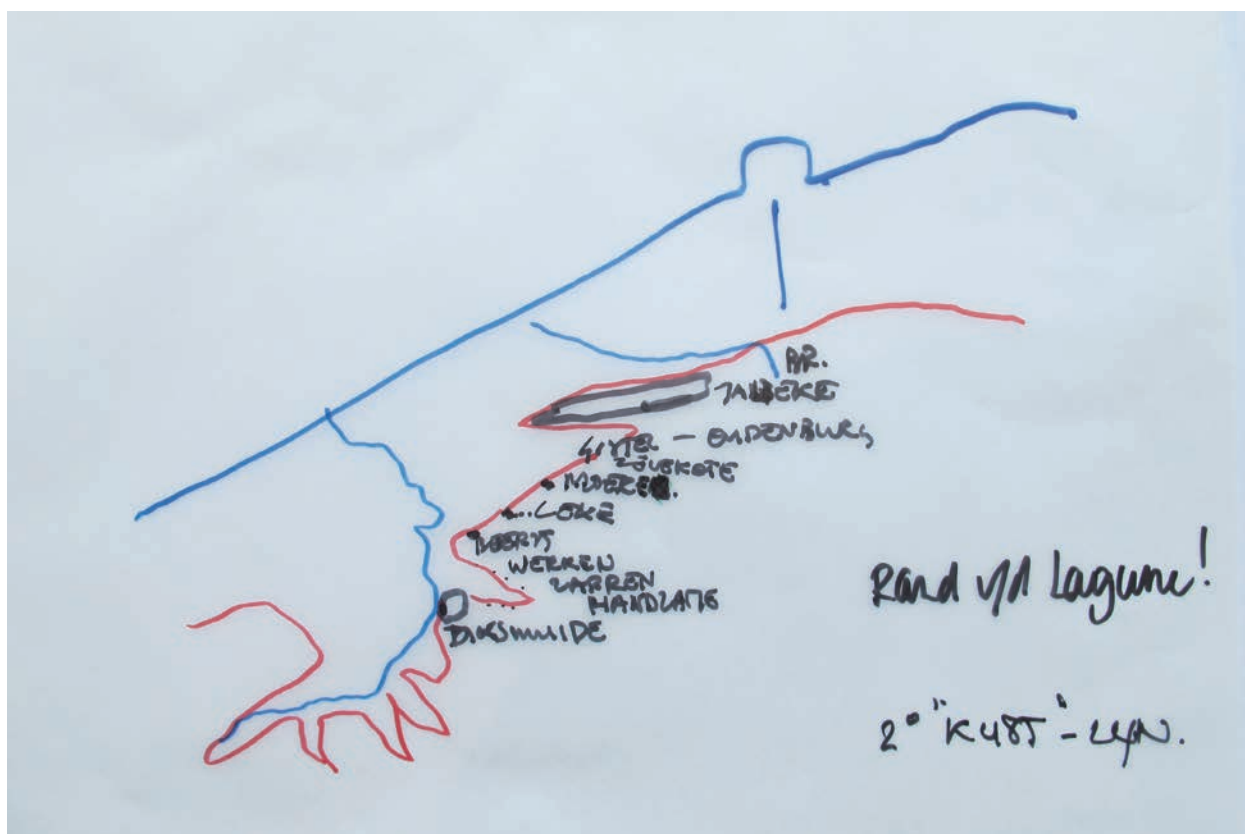
(Afb. II)



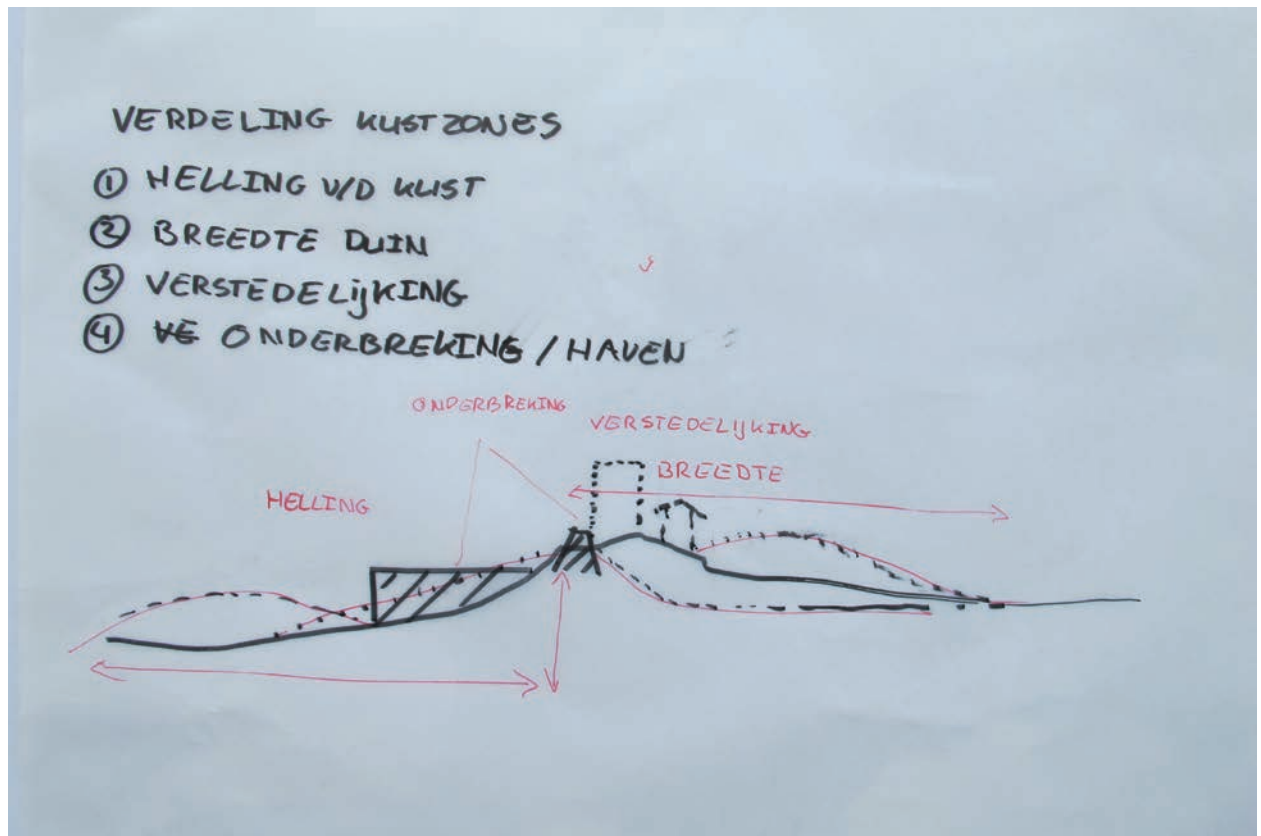




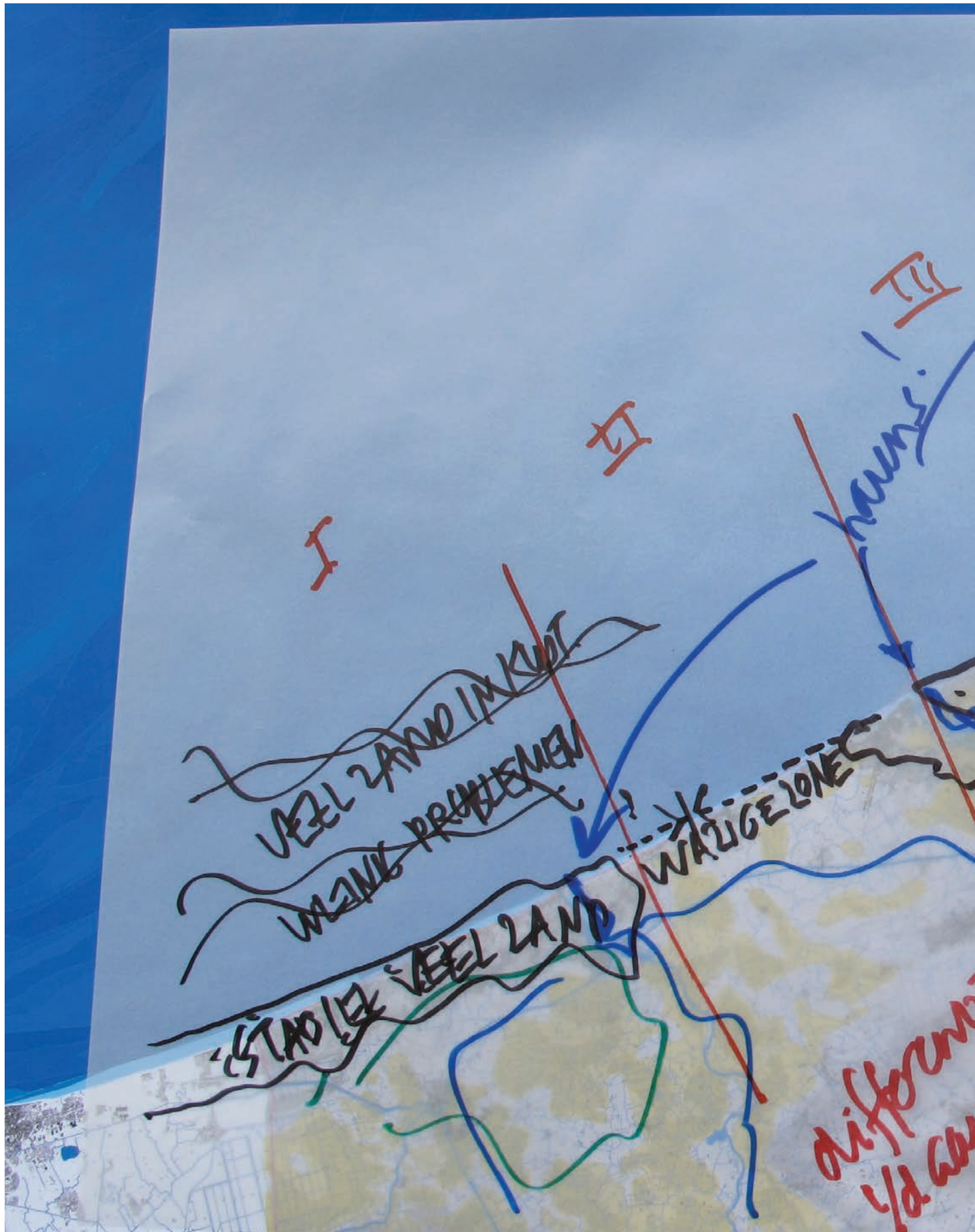
(Afb. III)



(Afb. V)



(Afb. VI)





Landbouw

Deelnemers: Peter Vanden Abeele (moderator), Michel Gilte, Jozefien Hermy, Mia Lammens, Andreas Lancelot, Nik Naudts, Sam Provoost, Hendrik Vanderdonckt, Siska Van De Steene, Ewald Wauters, Luc Van Damme, Mathias Vanden Bulcke.

Verbindingen

Het vraagstuk van het landbouwlandschap 2100 heeft veel te maken met 'verbindingen'.

Zo is er vandaag in de streek rond Roeselare een prominent landbouwnetwerk te zien, dat diepgaand is gekoppeld aan de bodemgesteldheid. Daarbij komt nog een extra verbinding naar een andere laag: die van veilingen, industrie en transport. Hoe kunnen er in de polders nieuwe duurzame verbindingen ontstaan?

De verbindingen die de landbouw in de polders kent, moet mee evolueren in het 2100 verhaal. Echter de verschillende langgerekte schakels die vandaag aanwezig (moeten) zijn (eisen van de consument, veiligheid, hygiëne ...) zijn moeilijk te persen in een mogelijke kort keten.

Productiviteit

Er moet genuanceerder omgesprongen worden met het 'productiviteits-vraagstuk'. Zo is bijvoorbeeld de toegevoegde waarde-creatie van snijbloemen totaal

anders dan die van aardappelen.

Polderboeren werken zo bijvoorbeeld ook op terreinen van 100 à 300 ha, terwijl preiboeren in Roeselare genoeg hebben aan 100 ha. (door achterliggende technologie en industrie halen zij dan weer meer uit die ene hectare).

Productiviteit per hectare is dus niet meteen een maatstaf, ook niet voor de rendabiliteit van het landbouwland. "Er moeten tenslotte ook nog aardappelen geproduceerd worden". Een maatschappelijke schaalafweging is dus evenzeer belangrijk.

In het metropolitaans verhaal is 'geen landbouw' geen optie. Door de, waarschijnlijke, demografische groei, komt in 2100 voedsel centraal te staan. Het opgeven van landbouw is het creëren van extra problemen.

Landbouwgrond in België is per definitie adaptief. Dit creëert een ruimtevraag: "wat gaat er gebeuren als er een miljard bijkomt?". Er moet genoeg ruimte zijn om aan landbouw te doen. Polders zijn in principe productievere gronden dan de rest. Zo is het grondgebonden-gewijs beter om bijvoorbeeld de Zandstreek op te geven en de polders te behouden.

Het is duidelijk dat per voorgestelde ontwikkelingsrichting, een andere invulling moet gegeven worden aan productiviteit. Zo wordt bij een coalitie de nadruk verlegt van wat en hoeveel er op een hectare wordt geproduceerd naar hoe er wordt geproduceerd, hoe de dienst geleverd wordt en hoe het product inspeelt op een stedelijke dynamiek.

Er moet ook steeds in een ruimer kader gedacht worden. De landbouwgeschiedenis wordt namelijk verkeerd geïnterpreteerd: landbouw is niet lokaal. In België is landbouw internationaal en deze internationale markt en de positie van België erin is zeer belangrijk. Polderlandbouw speelt vandaag de dag op internationaal niveau (bv. polderaardappel). Ook vroeger: zo waren de Scheldepolders in de 16de eeuw gespecialiseerd in één teelt op één plek. Er werd enkel gerst geproduceerd voor de brouwerijen.

Men kan zich de vraag stellen of, in het geval van coalitie, de polders de moestuin moeten worden van de stad? Is de kuststad geschikt genoeg? Zijn de steden groot genoeg om vraag te creëren? Zijn de vorm en ruimtelijkheid van de stad goed genoeg om samen te werken met de landbouw? Of is het zinvoller om (op eigenlijk relatief korte afstand) te blijven importeren uit St.-Katelijne-Waver of Limbrug? Kan landbouw dienen om de vorm van de kuststad in 2100 te beïnvloeden?

Schaal

Ook de vorm en schaal van het landbouwlandschap zelf is belangrijk: welke delen van de polders worden aangedaan en veranderd? Is er een verschil tussen oost en west, tussen stedelijke en landelijke landbouw? Waarschijnlijk wel, aangezien deze tendens momenteel al ingezet wordt en er ook een verschillend watersysteem

actief is. "Waarom kan bijvoorbeeld Zeebrugge zich niet toespitsen op varkens, de gronden rond de Antwerpse haven zijn te duur voor landbouw, maar indien men in de toekomst een hogere vleesvraag krijgt, krijgt men bijzonder productieve landschappen". Naar een landbouwgebied dat een aanvaardbaar landbouwgebied is (schaal!), waarbij meer behandelde ruimte, meer zekerheid en robuustheid geeft over het systeem.

Aquacultuur moet in deze uitdaging zeker verder onderzocht worden. Echter mogen niet dezelfde fouten gemaakt worden, aangezien landbouw op zee dezelfde problematieken kent als landbouw op land: intensiveren leidt vaak tot problemen.

Er moet gestreefd worden naar een koppelend systeem, waarbij schaal, productie en ruimtelijkheid op een juiste manier behandeld worden. Bijvoorbeeld door mosselen te kweken rond windmolens en de energie te gebruiken voor deze teelten of meer vissen vanuit het land in zee brengen (pootvis), waardoor er meer gevist kan worden, ... Op naar win-win-scenario's.

Meer natuur

Aangezien landbouw vanuit een natuurlijke drager gaat, speelt het natuurlandschap een belangrijke rol in dit landbouwvraagstuk. Het is dus belangrijk deze factor mee in rekening te brengen. 'Open ruimte' mag niet enkel als landbouwgebied bekeken worden. Zo kan productielandbouw niet enkel economische voordelen aanbieden, maar kan en moet het ook inspelen op landschap- en natuurgebieden.

Momenteel komt natuur enkel in aanmerking als er iets voor de mens kan 'uitgehaald' worden: zeewering, toerisme, landbouw ... Natuur los van de mens, stelt andere kwaliteitscriteria. Waarschijnlijk

kent de mens geen directe gevolgen, maar dit kan dan weer andere ruimtelijke dimensies stellen (bv. vogelrichtlijnen). Een andere revolutionaire insteek? Een solide verwevenheid tussen natuurgebied, landschap en cultuurhistorie, allemaal spelers in de 'open ruimte', moet gemaakt worden, en welke rol ecosystemendiensten hierin kunnen spelen.

Dynamisch poldersysteem

Een belangrijk aspect in het polderlandschap (en zijn al dan niet adaptief karakter in 2100) ligt in zijn geschiedenis.

Polders kwamen er (in België) pas wanneer er voldoende aanslibbing was om in te polderen. Inpoldering begon bij aanslibbing.

De vraag kan zich stellen of we op dit systeem niet verder kunnen evolueren (cfr. oude en nieuwe polders). Wat als we de polders terug, op een semi-natuurlijke wijze, laten aanslibben en vervolgens, in een bepaald tijdsperspectief, nieuw hoger landbouwland creëren. (Afb. I) Ook in het watervraagstuk biedt dit systeem perspectieven, een hogere bodem betekent namelijk een hoger opslagvolume en een hoger bufferend vermogen, en dus minder verzilting. Want de keuze voor een uniform zoetwatermoeras en -buffer is niet ideaal in de polders, aangezien dit het laagste punt vormt en het huidige watersysteem van kanalen dit niet kan dragen (bevaarbaarheid, lozing ...). Hemelwater is al voldoende om op te vangen, waterbeheer en buffering moet over de hele lijn gebeuren, ook in de hoger gelegen gebieden. Enkel zo kan er een duurzaam watersysteem ontwikkeld worden.

Beurtelings polders laten aanslibben, groeien en bewerken, garandeert ook een zeker veiligheid, op het vlak van voedselvoorziening, maar ook op het vlak van wateroverlast of zeewering. Op termijn

kan dit systeem een duurzaam en dynamisch alternatief bieden voor een verdere intensivering van het huidige statische landschap.

Het betreft een systeem van reservaties waarbij de omgeving zich terug laat aanpassen aan het vroegere systeem, zonder de prangende 2100-problematiek uit de weg te gaan of tegen te werken. Een mogelijk robuust systeem waarop verder gewerkt kan worden. De uitwerking ervan kan gebeuren in verschillende vormen en schalen, de een al productiever, 'adaptiever', natuurlijker of dynamischer dan de ander. (Afb. II)

Opties worden open gehouden, functies worden niet vastgepind en er wordt geopteerd voor een weinig complex watersysteem. Daarbij is het ook een manier om op een efficiënte en productieve manier veel natuur te hebben.

Dit systeem heeft echter een grondige discussie nodig met betrekking tot zijn maatschappelijke en ruimtelijke impact. "Land tijdelijk opgeven en 30 jaar later terug bewerken is mentaal een moeilijke kwestie." Ook het tijdsaspect is belangrijk, het betreft een langetermijnvisie waarbij de verschillende reservaties andere economische en ruimtelijke patronen met zich meebrengen. (Zo is er bijvoorbeeld tijdelijk minder productieve landbouw de eerste 40 jaar wanneer een bepaald gebied 'herstelt' en opslibt.)

Interessant voor de landbouwwerking kan zijn om het historische systeem van de polders, hun onderhoud en ligging te bekijken (landschapsbeheer, aanleg dijken, duidelijke hoogteverschillen...). Aan de hand van dergelijk dynamische structuur kan landbouwgeschiedenis (en -patrimonium?), waarbij in functie van de voedselbehoefte en bescherming verschillend bodemgebruik werd toegepast, gekoppeld worden aan een metropolitane ambitie.

Op het vlak van landbouw moet er niet gekozen worden voor 4 scenario's maar voor een evolutie in de nu aanwezige ontwikkelingsrichtingen: ... -> beheer -> adaptief -> productief -> beheer -> ... Indien gekozen wordt voor deze cyclus, is de schaalvergroting en –verkleining belangrijk. Hierbij kan coalitie een link vormen tussen de behandelde poldergebieden en de stad. Herpolderen als terminologie en strategie. Een systeem van verschuivende landbouwsystemen (teelten, gronden, infrastructuren...) (cfr. wereldwijde dynamieken). (Afb. III)

Verbrede landbouw

Het vasthouden aan het huidige systeem zal voor complexere en complexere problemen zorgen: verzilting, pompen, wateroverlast ... De polders worden zo dure gronden om in productie te houden en moeten er 'geforceerde' verbindingen aangegaan worden. Er moet geopteerd worden om het systeem zichzelf te laten herstellen. En door welgerichte inspanningen natuur en landbouw op een gezamenlijke constante te houden.

De vraag rijst echter of dit zinvol is bij zeespiegelstijging, aangezien er toch een zekere leefbaarheid moet bewaard blijven. Vroeger hielpen landbouwers mee met bedijking en onderhoud. Zee geeft werkgelegenheid. Het veilig stellen van alle mensen is een job. De mens is tot veel in staat om veilig te zijn. "Belastingen betalen om veilig te zijn."

Landbouwverbreding leidt vandaag nog te veel tot een uitstap uit productieve landbouw, met als resultaat enkel gastenkamers en hotels. "De 'schoonste' landbouw is arme, maar onproductieve landbouw: olijfbomen en papavers". Er neigt een landbouw van aaibare

soorten en teelten., echter moet men durven zeggen dat er geproduceerd moet worden.

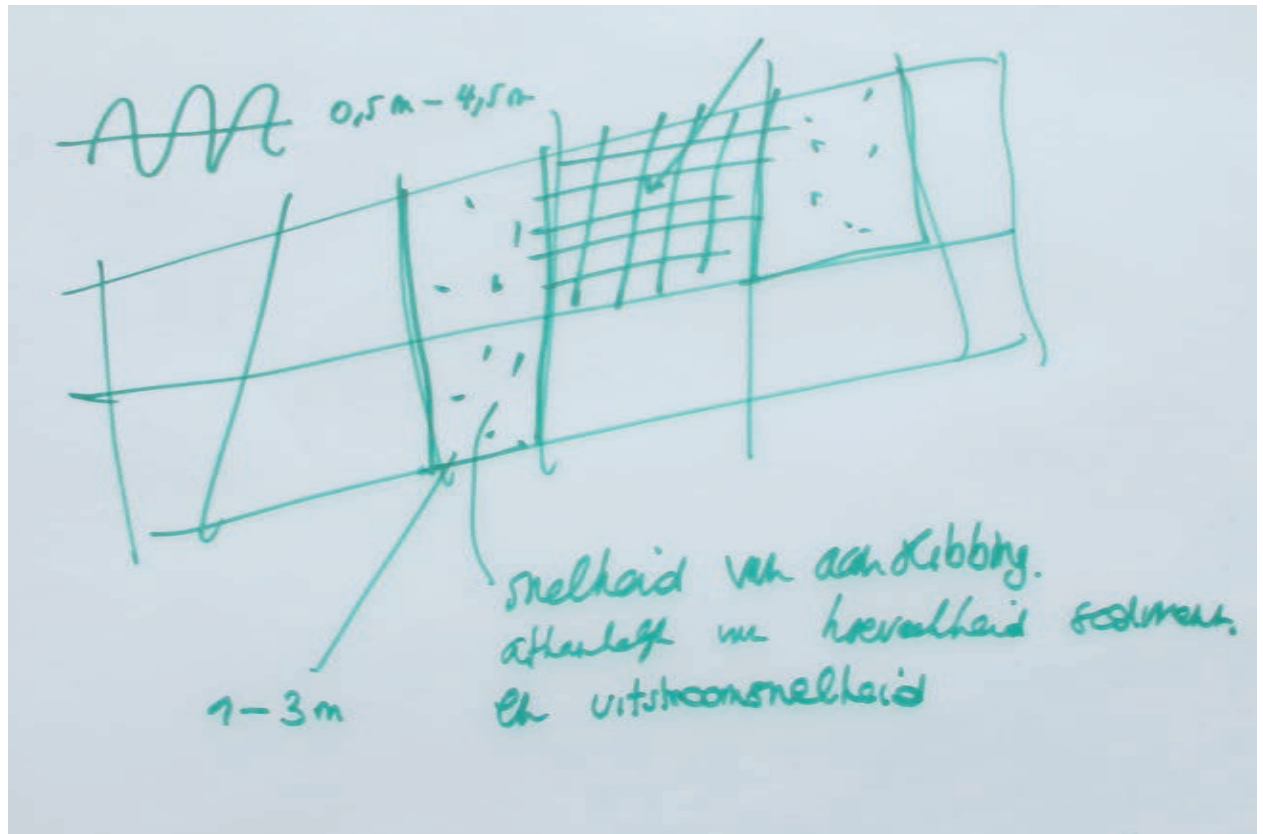
Er moet gekeken worden hoe (door beperkte overheidssteun) landbouw toch aantrekkelijk blijft, en toch verschillende functies op zich kan nemen in het metropolitane kustlandschap en hoe productieve landbouw een zekere beeldkwaliteit kan meekrijgen. Is dit echter doenbaar in Vlaamse context?

Conclusies

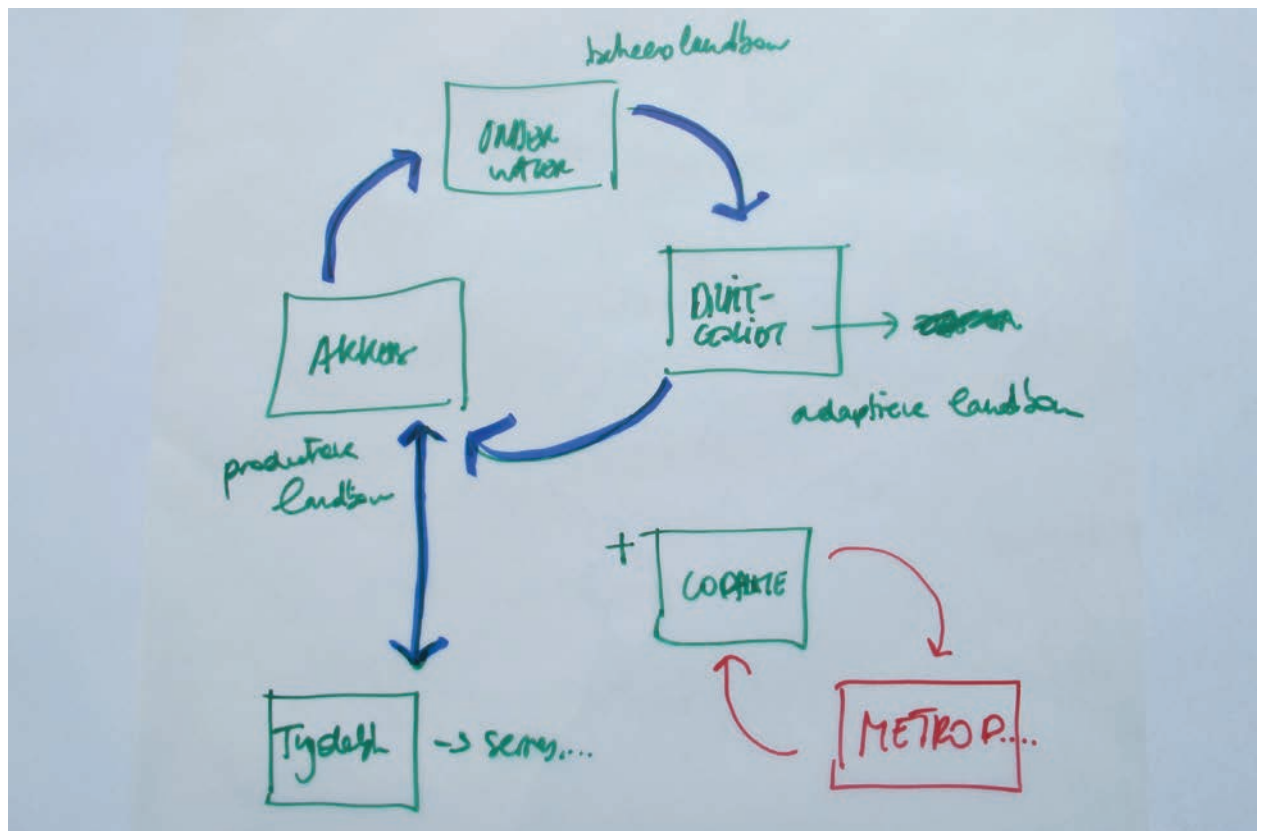
- Per ontwikkelingsrichting kijken wat de impact op natuurwaarden, ecosysteemdiensten, diversiteit, ... zal zijn. Het betreft telkens een overweging van verschillende componenten per systeem.
- Hoe kan landbouw op het tempoel/toeristisch/recreationeel/maatschappelijk landschap van de stad inspelen?
- Ontwikkelingsrichtingen koppelen aan de besproken dynamieken.
- Connectie bekijken tussen de zee en de polders die moeten onderlopen
- Zeebrugge als testcase voor nieuwe (hyperintensieve?) landbouw: "In Zeebrugge kan alles gebeuren"



Werksessie 'Landbouw'



(Afb. I)



(Afb. III)





Conclusies

Joost Schrijnen

"Het uitzonderlijke van ontwerpend onderzoek is dat het een aantal toekomst-
sten kan verkennen zonder waardeoorde-
len toe te moeten kennen. Dit in
tegenstelling tot de politiek, die moet
kiezen en antwoorden moet formuleren."

"Er moet gezocht worden naar mechanis-
men, krachtlijnen waarmee je verder kunt.
Krachtlijnen die dynamiek in een
bepaalde richting kunnen sturen."

"Metropolitaniteit gaat niet over kwanti-
teit, maar over verbindende kwaliteit (cf.
'borrowed size')."

"Er is de schaal van het gehele kustsys-
teem met kusttram, er is die van de
badstad en het achterliggende polder-
dorp, is er nog een andere regionale
tussenschaal die relevant is?"

"De Noordzee als productiegebied en de
kusthavens die deze vorm van exploratie
en exploitatie kunnen ondersteunen."

"De natuureenheden in Vlaanderen zijn te
klein. Dit is een kans om sterke natuur op
grote schaal te maken."

Peter Swinnen

"Durven nadenken over instrumenten die
eigen zijn aan de kust."

"Er moet verschil geïntroduceerd worden
op die 70 km, door te concentreren op
sommige plaatsen maar ook door andere
delen los te laten en door te kiezen voor
verschillende zeeweringssystemen."

"We moeten meeliften met de ecologie:
een koppige kustecologie."

"We hebben te maken met een landschap
dat met verschillende soorten druk
geconfronteerd wordt. Hoe kunnen we dit
omkeren tot een offensief verhaal?"

"Er moet gezocht worden naar de juiste
schaal, want het zijn de sub-kustsyste-
men die zullen dienen als basis voor
toekomstige coalities."

"Verblijf is de economie van de kust, het
grondbeleid moet daar dus naar ontwik-
keld worden en er moet ruimte zijn voor
betaalbaar wonen."

"Voor bovenlokale voorzieningen moeten
we een ontwikkelingsplan uittekenen."

Charlotte Geldof

“Meer aandacht voor landschap en nieuwe landschappen.”

“Dynamiek en tijdelijkheid inbrengen in de ontwikkelingsrichtingen en in instrumentarium en planningssysteem.”

“Naar pilootprojecten ‘veerkrachtige kustzone’”



Slotconclusie Peter Swinnen en Joost Schrijnen

Rapport van Werkatelier II gehouden in het kader van fase 3 van het onderzoekstraject 'Metropolitaan Kustlandschap 2100' op 7 oktober in Vrijstaat O. te Oostende.

Opdrachtgevers Fase 3

Ruimte Vlaanderen, afdeling Onderzoek en Monitoring en Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang in het kader van het Labo Ruimte project Metropolitaan Kustlandschap 2100 (i.o.v. Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlaanderen, MOW, MDK), bestek RV-AOM/13/8

Stuurgroep

Dhr. Joost Schrijnen
Prof. Em. A. Loeckx (KULeuven)
dhr. Ir. Luc Vandamme

Ruimte Vlaanderen,
afdeling Onderzoek en Monitoring:
Charlotte Geldof, Jan Zaman, Jozefien Hermy

Team Vlaams Bouwmeester:
Peter Swinnen, Julie Mabilde

Departement Mobiliteit en Openbare Werken,
afdeling Maritieme Toegang:
ir. Ellen Maes

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust:
ir. Peter DeWolf

In samenwerking met

Provincie West-Vlaanderen:
Joachim D'eigens
Anne Vandermeulen

Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer:
Kathy Belpaeme
Hannelore Maelfait

'Atelier Visionaire Kust'

Architecture Workroom Brussels:
Joachim Declerck
Nik Naudts

H+N+S Landschapsarchitecten:
Jandirk Hoekstra
Inge Kersten

Maat Ontwerpers:
Peter Vanden Abeele
Andreas Lancelot

Xaveer De Geyter Architects:
Pieter Coelis

Experten

Technum:
Ewald Wauters
IMDC:
Annelies Bolle

Deltares:
Marcel Taal

Aanwezigen

Brugge:
Niels Everaerd
Sofie Haspeslagh
Ans Vanhevel

Knokke-Heist:
Jan Van Coillie

Mobiliteit en Openbare Werken:
Daphné Toon
Hendrik Vanderdonckt
Laura Vanderwegen
Steven Verhulst

Natuurpunt:
Krien Hansen

Ruimte Vlaanderen:
Wout De Raes
Stijn Vanderheiden

Unizo:
Mia Vancompernelle

Vlaamse Milieumaatschappij -
Secretariaat Bekken van de Brugse Polders:
Mathias Vanden Bulcke

Westtoer:
Michel Gilte

Rapport Werkatelier II

**Oostende,
7 oktober 2014**

Doelstelling workshop

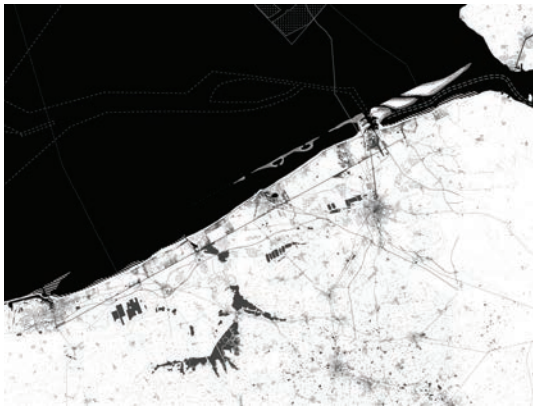
Context en ambitie

'Atelier Visionaire Kust', een team van ontwerpers en experts, bouwt verder op de analyse van het kustsysteem uit fase 1 en op de ontwerpgegevens die zijn geformuleerd in fase 2. In navolging van de brede stakeholdersworkshop van 14 november 2013 had 'Atelier Visionaire Kust' de taak twee werkateliers te organiseren met als doel het aanscherpen van de resultaten van hun ontwerpend onderzoek.

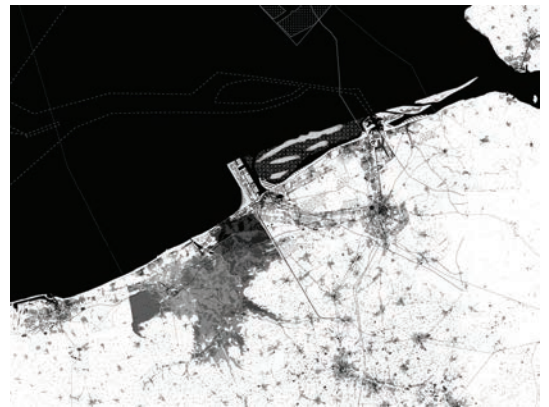
Tijdens het eerste werkatelier van 16 juni werden verschillende ontwikkelrichtingen voor elk van de 6 thema's uit het onderzoek besproken en uitgediept (verblijf, kustveiligheid & watersysteem, haven & logistiek, metropolitane ambitie en landbouw). De resultaten van dit werkatelier vertaalden zich in nieuwe combinaties van diverse ontwikkelrichtingen: vier mogelijke toekomsten.

Deze vier toekomsten voor de Belgische kust werden op verschillende schalen en thema's verder uitgewerkt en vormen nu het onderwerp van het tweede werkatelier op 7 oktober. De doelstelling

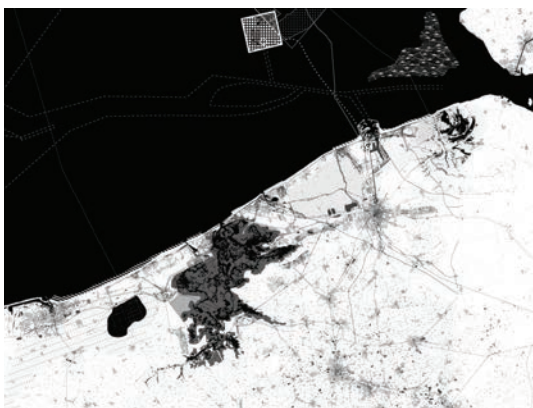
is het scherpstellen en opladen van de ontwikkelde ruimtelijke en socio-economische concepten van elk van deze toekomsten. En dit volgens drie ruimtelijke schaalniveaus: het gehele kustsysteem, 5 focusgebieden en 10 zooms. De schaal van het kustsysteem plaatst de verschillende toekomsten binnen een Europese context. En via de focusgebieden wordt er verder ingezoomd om te onderzoeken welke ontwerpgegevens er zich op de schaal van wijk en gebouw aandienen.



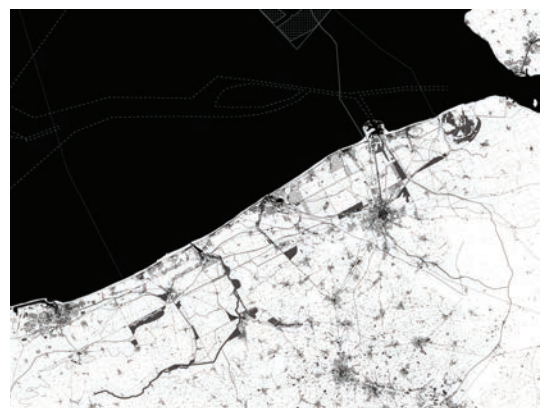
Toekomst 1: Zone



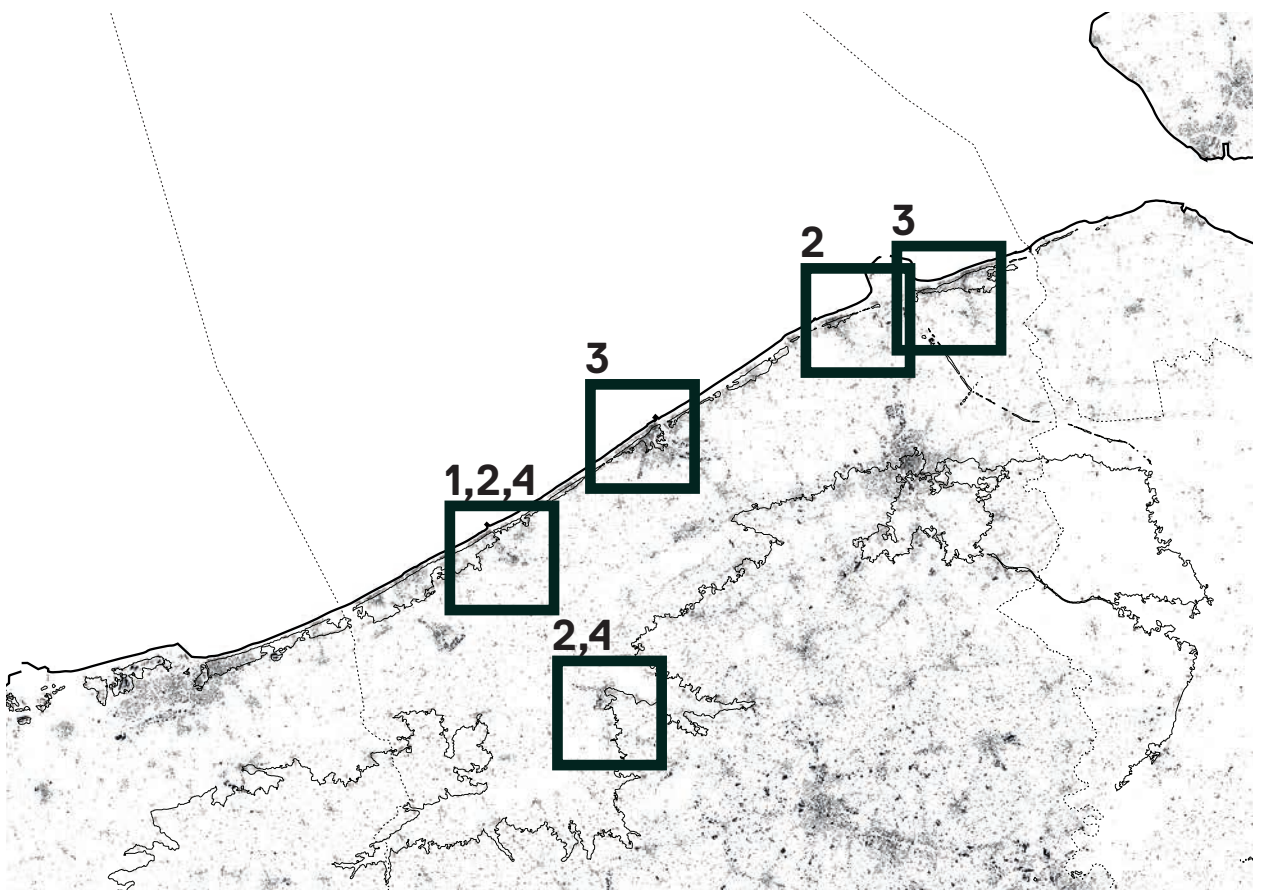
Toekomst 3: Bipool



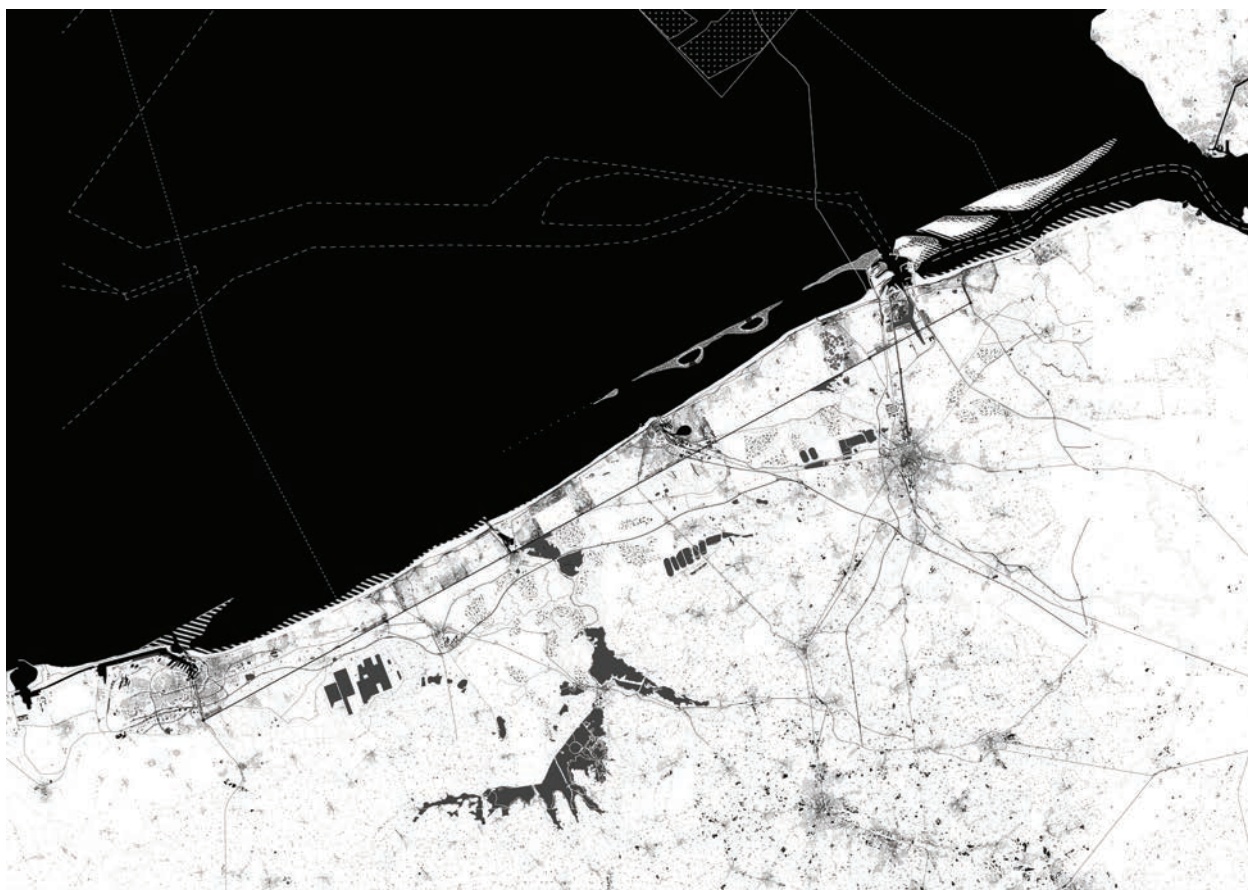
Toekomst 2: Archipel



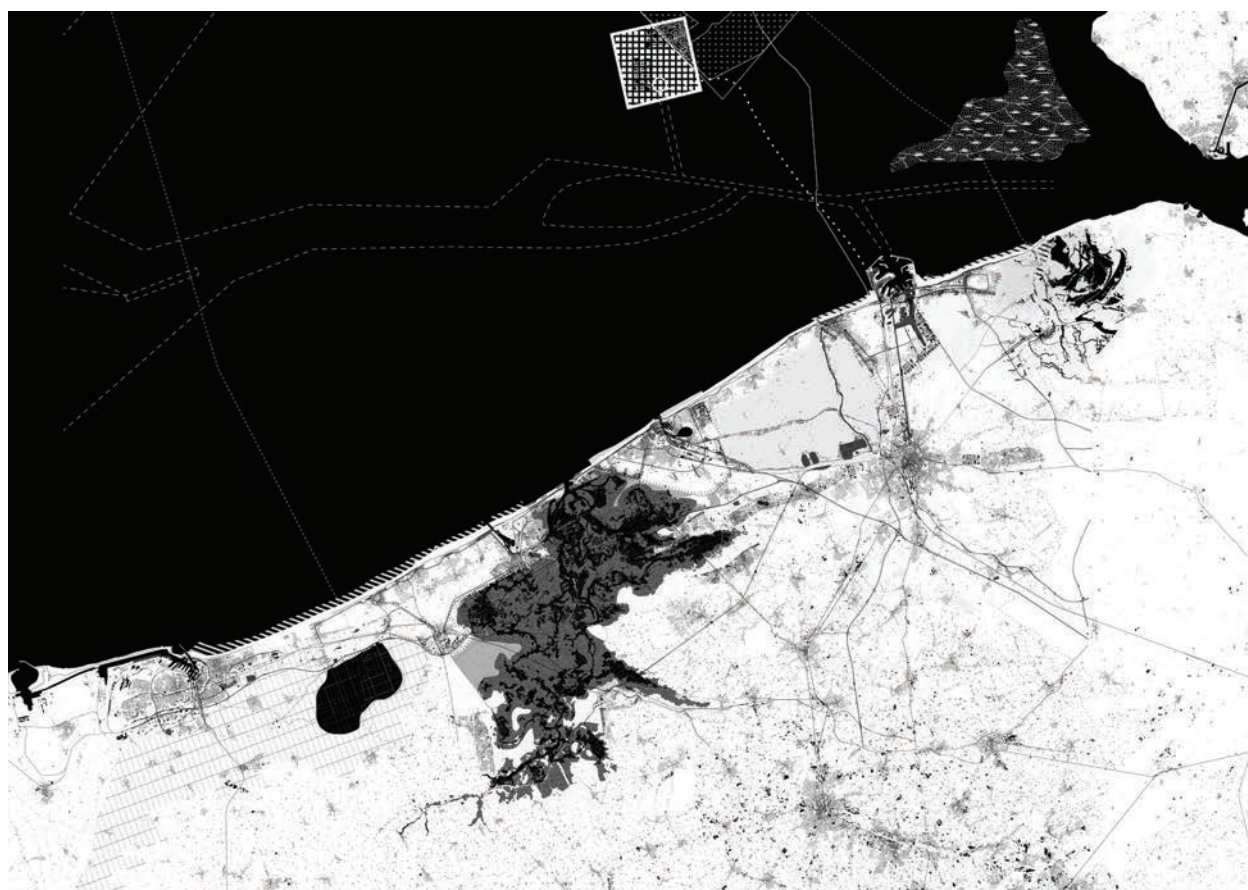
Toekomst 4: Mozaïek



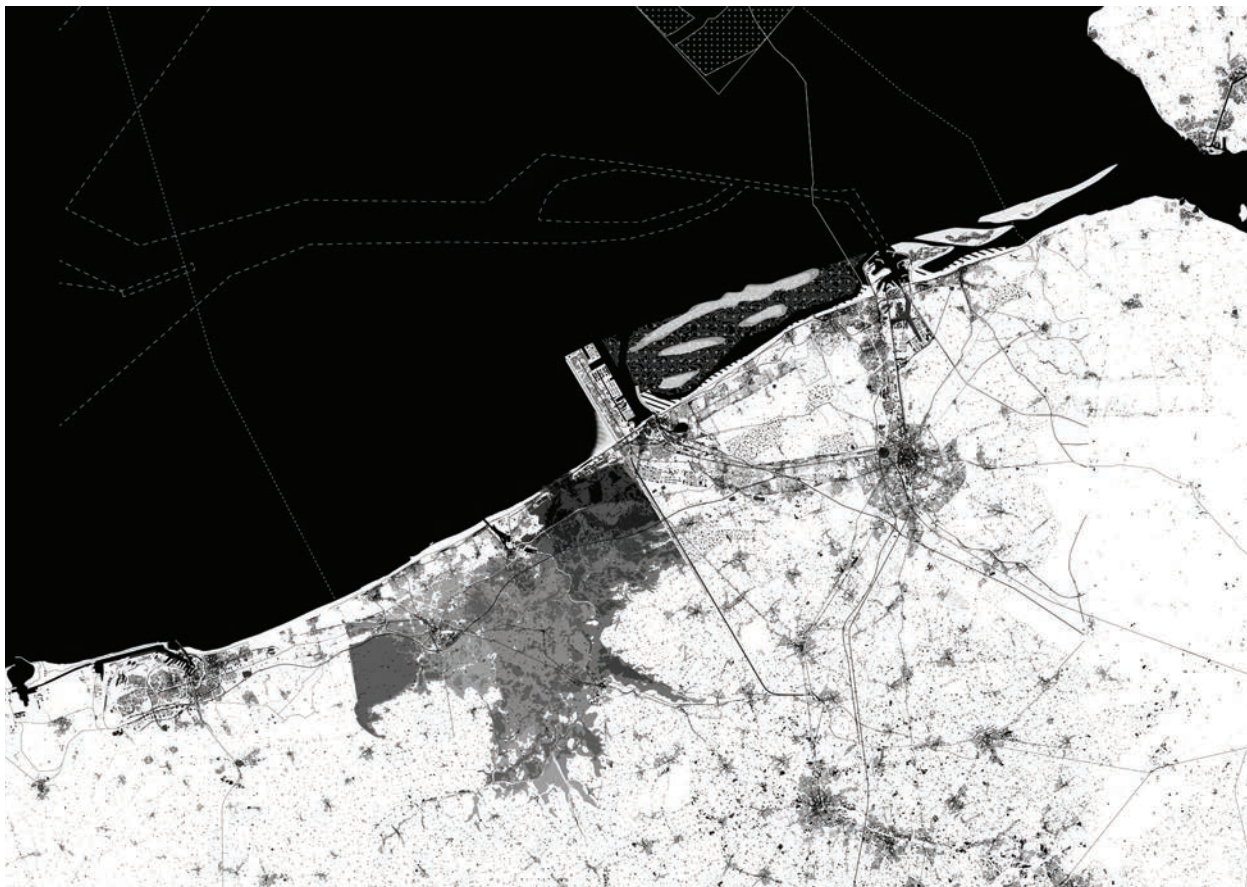
Focusgebieden



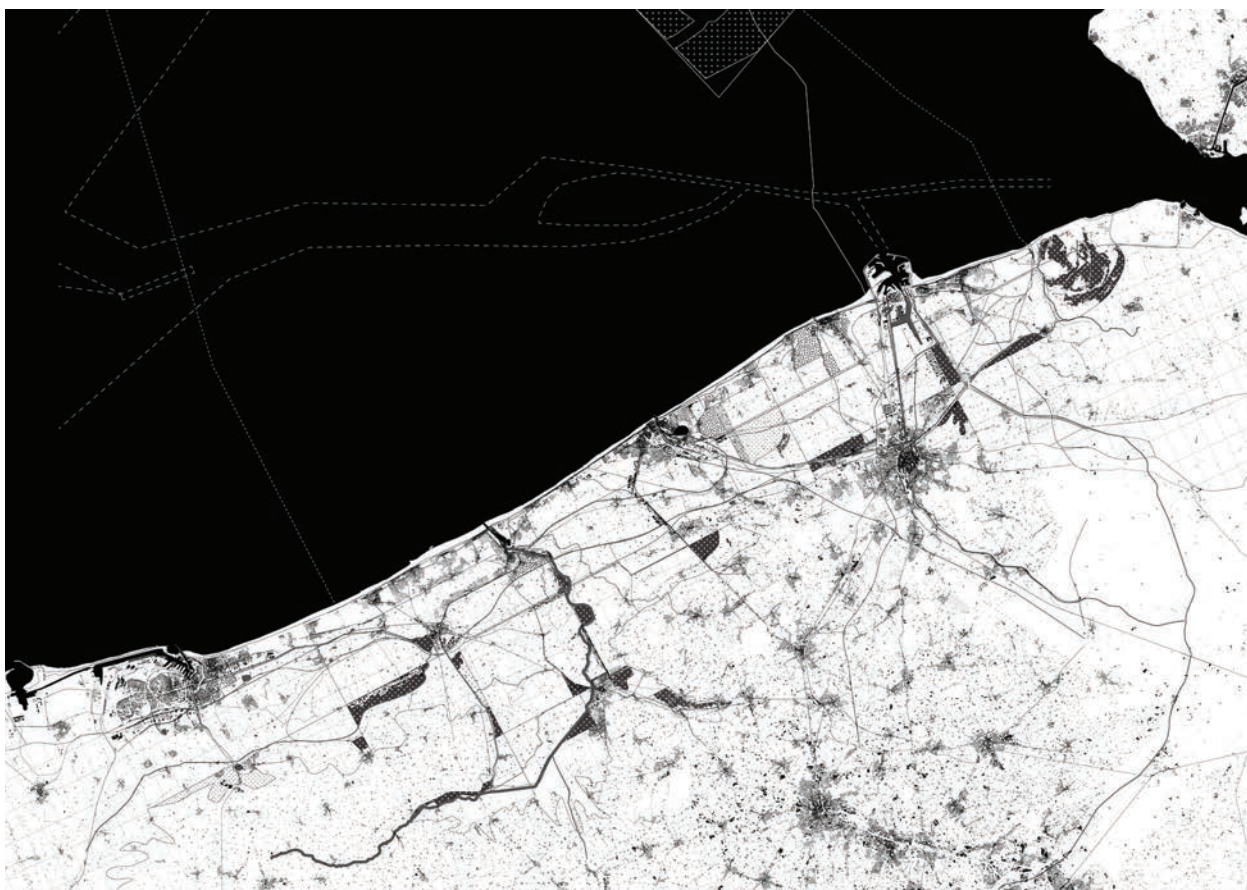
Toekomst 1. Zone



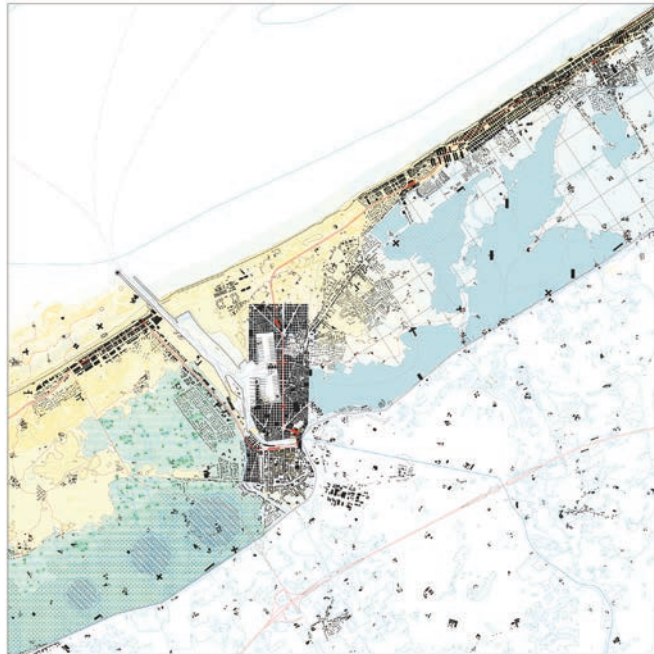
Toekomst 2. Archipel



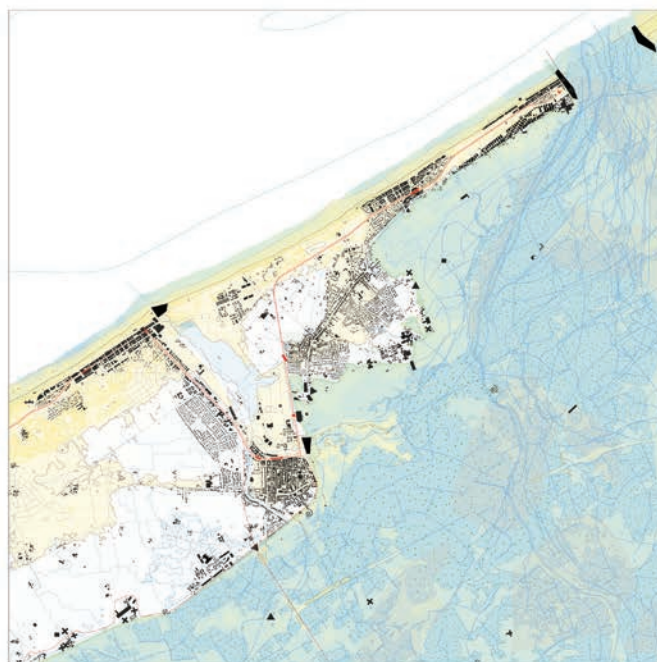
Toekomst 3. Bipool



Toekomst 4. Mozaïek



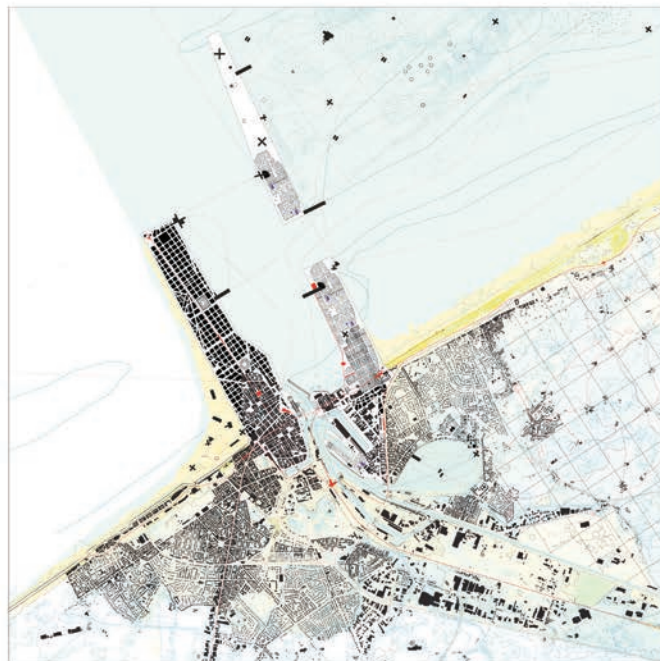
Focusgebied Nieuwpoort (Afb. N1)



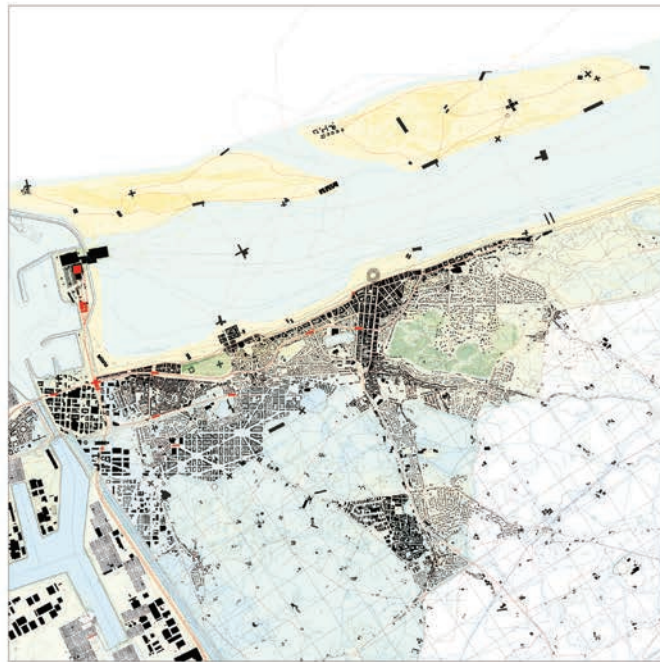
Focusgebied Nieuwpoort (Afb. N2)



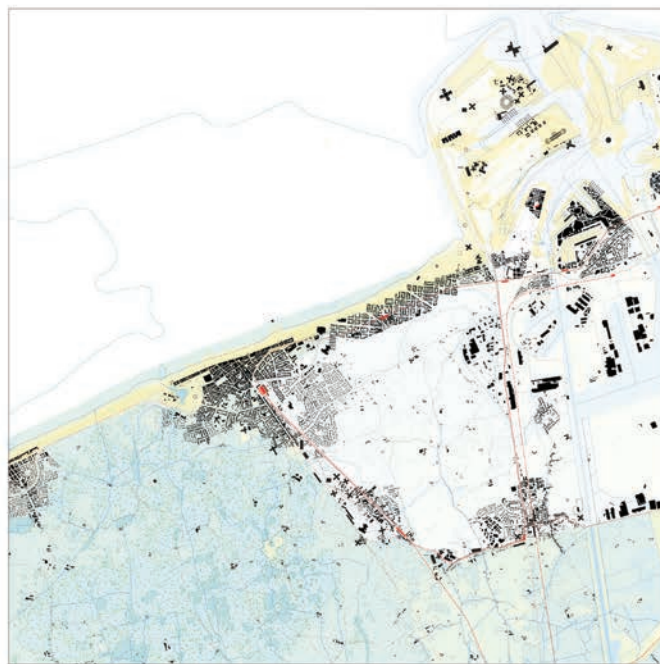
Focusgebied Nieuwpoort (Afb. N3)



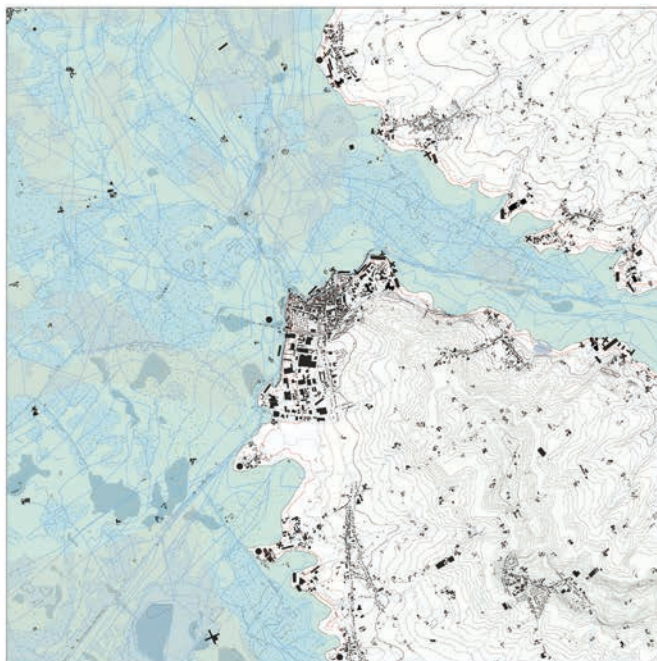
Focusgebied Oostende (Afb. O1)



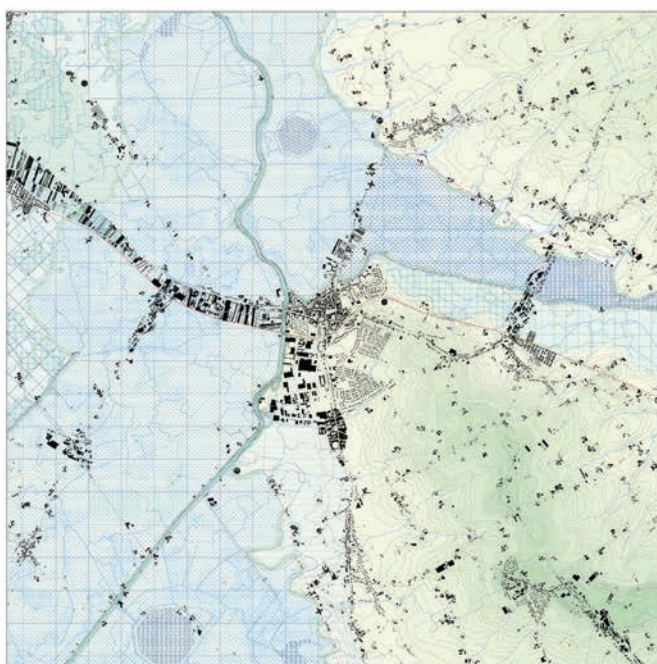
Focusgebied Knokke (Afb. K1)



Focusgebied Zeebrugge (Afb. Z1)



Focusgebied Diksmuide (Afb. D1)



Focusgebied Diksmuide (Afb. D2)

Programma workshop

Agenda

9u00

WELKOM

9u15

Presentatie stand van zaken van het ontwerpend onderzoek van 'Atelier Visionaire Kust': vier toekomsten en bijhorende focusgebieden

10u15

Plenair debat

10u45

PAUZE

11u00

Werksessies in aparte groepen. Elk rond de vier gepresenteerde toekomsten: zone, archipelago, bipool en mozaïek (gemodereerd door de ontwerpers van het team 'Atelier Visionaire Kust')

12u30

Plenaire toelichting van de inzichten uit de werksessies (a.d.h.v. projectie van schetsen)

13u00

LUNCH

14u00

Werksessies in aparte groepen. Elke groep werkt rond een focusgebied (gemodereerd door de ontwerpers van het team 'Atelier

Visionaire Kust')

15u30

Plenaire toelichting van de inzichten uit de werksessies (a.d.h.v. projectie van schetsen)

16u00

PAUZE

16u15

Slotconclusies (door stuurgroepleden Prof. André Loeckx en Prof. Joost Schrijnen en door de Vlaams Bouwmeester Peter Swinnen en Charlotte Geldof van Ruimte Vlaanderen)

17u30

EINDE

Werk sessie rond de
vier toekomsten



Werk sessie rond de
focusgebieden



Plenaire toelichting



Verblijfslandschap

Deelnemers: Pieter Coelis, Joachim Declerck, Wout De Raes, Sofie Haspeslagh, Jozefien Hermy, André Loeckx, Julie Mabilde, Jan Van Coillie, Hendrik Vanderdonckt, Stijn Vanderheiden, Ans Vanhevel, Jan Zaman

Onderwerp van het tafelgesprek was het verifiëren of het palet aan toekomsten een aantal opties op een relevante manier met elkaar koppelt, de conceptuele kracht van de toekomsten eventueel aanscherpen en het op zoek gaan naar welk (nieuw) verdienmodel zou kunnen overeenstemmen met die toekomsten. Er werd per toekomst ook nagedacht over welke mobiliteit dit met zich meebrengt.

De toekomsten bevatten kwaliteiten die vandaag al inherent aanwezig zijn

Het gaat om 4 verschillende manieren van kijken naar dezelfde realiteit, elke toekomst bevat 'kwaliteiten' of elementen die vandaag al inherent aanwezig zijn, in die zin klopt de interne logica van deze oefening.

Over nieuwe verdienmodellen

Er werden een aantal opmerkingen gemaakt over het ontbreken van een 'doemscenario' of krimpscenario: voor elk van de toekomsten zou een minimale en een maximale versie uitgedacht kunnen

worden. Wat is het vertrekpunt voor een bepaald scenario als je géén middelen meer hebt (bv voor opspuiten van de kust), en blijven alle 4 de scenario's dan nog overeind als concept?

Bij die opmerking kwam dan onmiddellijk weer een tegenopmerking: het klopt niet te beweren dat we géén middelen meer ter beschikking hebben. We zijn individueel nog nooit zo rijk geweest als vandaag.

Die toekomsten zijn dus uitsneden uit een breder verhaal, waarbij je de middelen (waar beschikbaar) op andere manieren zal moeten aanspreken. Hoe ga je om met de afkalving van het huidige (verdien)model?

Over mobiliteit

Vanuit het oogpunt van mobiliteit en verkeer lijkt het logisch om voor een scenario van concentratie te kiezen. Verlinting mag niet versterkt worden, ook niet in scenario mozaïek. Er dient in elk van de scenario's uitgegaan te worden van een verbetering van de mobiliteit.

De constatactie vandaag is dat de

kusttram niet werkt als verbindend middel. De koninklijke baan doet (of deed) dat wel, maar de structuur waarrond in het verleden ontwikkeld werd is verdwenen. Vandaag kennen we een ontubbeeling van de structuur waarbij de snellere verbinding verplaatst is naar de kam.

Om de kust niet langer te laten functioneren als een optelling van 'lokale trajecten' (en dus losstaande fragmenten) dient mobiliteit een belangrijk onderdeel van het ontwerp te vormen, waaraan ontwikkeling kan worden opgehangen: een snel en traag netwerk moet in alle scenario's met elkaar verknoopt worden.

Over de vervoersmodi van de toekomst: we moeten niet proberen te voorspellen wat die zullen worden, want onmogelijk. Wat er wel moet gebeuren is uitwerken van robuuste systemen die kunnen functioneren met verschillende vervoersmodi. Een keuze voor een bepaalde infrastructuur blijft meestal heel lang meegaan, en is dus bepalend voor de ontwikkeling op lange termijn.

Over kritische massa, collectiviteit en tijdelijkheid

Er dient ook nagedacht te worden over wat je individueel en wat collectief (kan ook privaat collectief zijn) wil organiseren: wat is de moeite om als maatschappij in te investeren, hoeveel kritische massa heb je nodig, welke gebiedsdelen kunnen zelfstandig intern blijven functioneren en in welke tussenverbindingen tussen die delen investeer je nog?

Kunnen we ook nadenken over een nieuwe attitude voor bepaalde aspecten? Bv. een autostrade die gedurende 3 weken onder water mag staan? Dat verhaal van tijdelijkheid is geldig voor verschillende aspecten: ook het Zwin is bv niet altijd

toegankelijk. Er dienen in de ontwerpen 3 soorten tijdsvariaties in overweging genomen te worden: per dag (eb en vloed), seizoensgebonden variaties en de evolutie vanaf vandaag tot 2100.

Archipel

Kan het landschap een eigen verdienmodel ontwikkelen?

Er zijn een aantal grote investeringen nodig in het begin zodat die landschappen op een natuurlijker wijze gaan functioneren. Kunnen we hierbij de kwaliteit van die landschappen zodanig verhogen dat ze gaan concurreren met andere groot-schalige Europese landschappen (bv New Forest in ZW Engeland)? De grootste kost zit misschien ook eerder in het 'wegnemen' van zaken (bebouwing, infrastructuur) in die landschappen. Die landschappen hoeven niet volledig leeg te zijn, maar wat kan je behouden en wat moet weg om te zorgen dat het niet verkrumelt tot een mozaïekverhaal?

Er dient ook nagedacht te worden over de schaal van die landschappen.

Een logische mobiliteitsstructuur in archipel lijkt het per fort aantakken op de hoger gelegen kam. Moet elk van die forten z'n eigen verbinding hebben, welk soort verbinding ifv welke groeiscenario's en de snelheid van ontwikkelen?

Elk fort heeft z'n eigenheid. Ook de vlakte van de Raan en de diepzeehaven kunnen zo'n 'fort' zijn: groot, herkenbaar, met z'n eigen kwalitatieve elementen.

Hoe ontwikkel je de randen van die forten: een scherpe overgang tussen een groot-schalig landschap errond en de bebouwing op het fort, of eerder – zoals het Groen Lint rond Oostende – een ander landschap als mediator tussen beide?

Er is ook aandacht nodig voor de terminologie die je gebruikt in deze toekomst: fortvorming is iets helemaal anders dan archipelvorming. In een archipel wordt er samengewerkt, tussen delen met hele verschillende identiteiten en je verplaatst je tussen die eilanden omdat er elders een heel verschillend aanbod is. Maar dan moet ook de vraag gesteld worden waarom je inzet op connectiviteit onderling en bv niet eerder met Gent?

Zone

Gaat ook over het selectief opgeven van bepaalde delen, maar eerder vanuit een logica waar vandaag al die kustverdediging is gelegen. Dit is dus in een zekere zin een efficiënte strategie omdat je uitgaat van de gedane investeringen voor zeewering.

De ontwikkelingsinvloed van de 'zone' gaat breder dan de afbakening van die beschermde zone, zowel aan zeekant als aan polderkant en kan ook ontwikkelingsmogelijkheden met zich meebrengen aan beide zijden van die beschermde lijn (bv casino in zee).

Het zeewaarts uitbreiden biedt ook nieuwe mogelijkheden voor recreatie, zoals surfen. Tegelijk wijzigt de zeewering op zee ook het huidige kustfront: de bescherming zou op sommige plaatsen lager kunnen, zodat een directe toegang tot het water mogelijk wordt.

Wat is de afbakening van die zone: Is het ook logisch om, in extremere vorm van het scenario, na te denken over het verleggen van de voorste lijn nog meer zeewaarts (dus een deel van de zee mee 'inkapselen' in de zone) of de andere lijn aan de achterzijde nog meer richting polders te verschuiven? En klopt dit dan nog met het concept van 'zone': zoveel mogelijk contactvlak (met zee of

hinterland-landschap) en zoveel mogelijk diversiteit binnen die zone? (Afb. IV)

Bipool

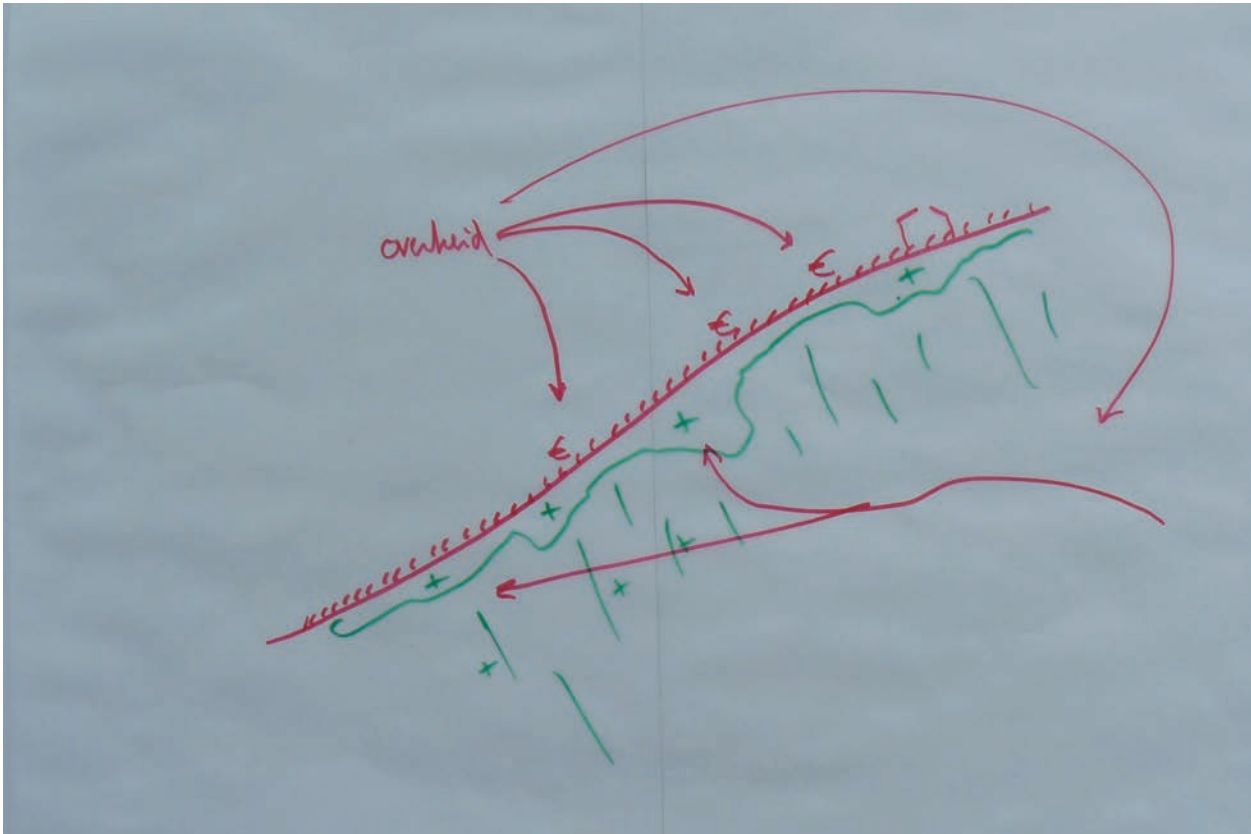
Aan de oostzijde is een duidelijke coalitie en planningsverhaal nodig, een stedelijk ontwikkelingsverhaal rond de nodige investeringen.

Aan de westzijde bestaat een luwere kwaliteit: hier rijst de discussie of we daarin al dan niet veel moeten investeren? Dat zal vooral in het begin noodzakelijk zijn en bovendien is vooral begeleiding, regelgeving en coördinatie nodig om die luwe kwaliteit mogelijk te maken, om maximaal toe te laten dat de ontwikkelingen wegtrekken.

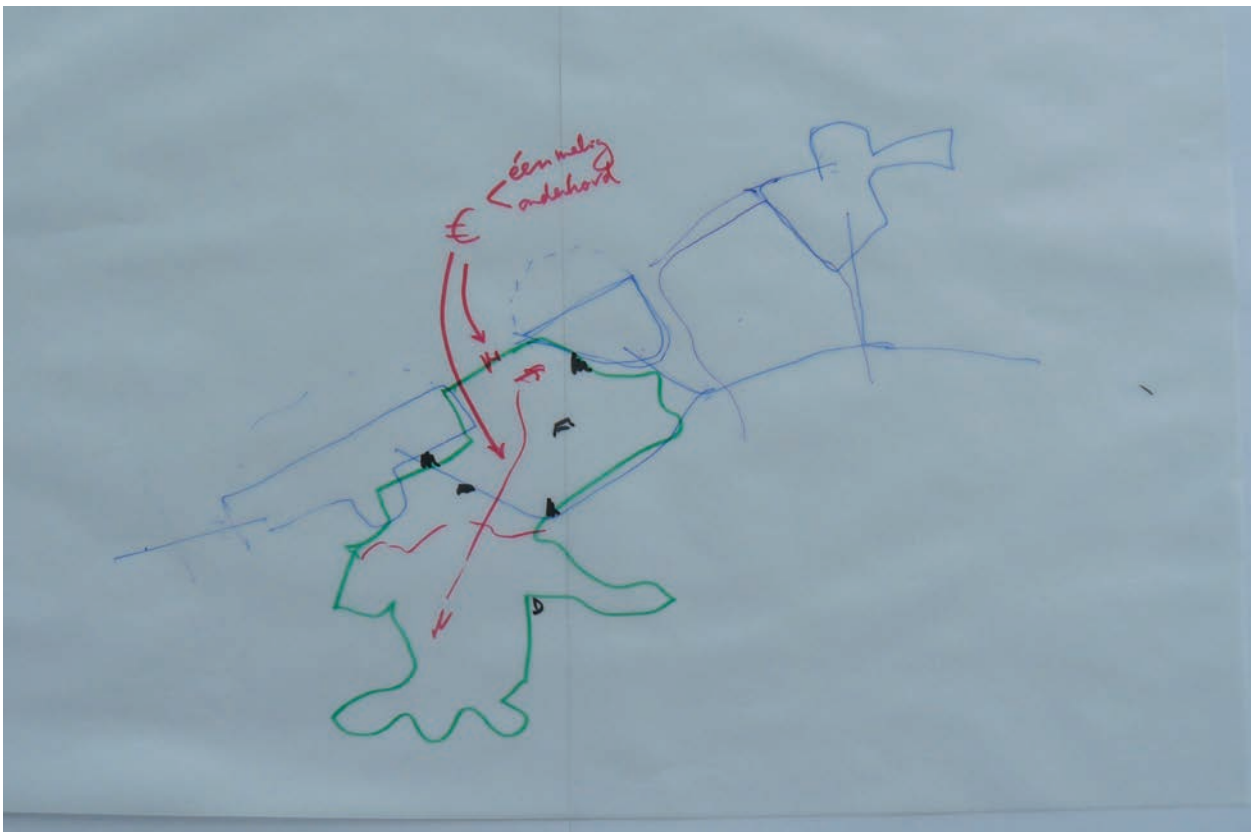
Het creeëren van de luwe gebieden zal niet vanzelf gaan. Er zijn grote en weloverdachte ingrepen nodig om die 'luwte' te construeren. Dit zal op een gegeven moment ook geld kosten om nadien veel minder onderhoudskosten te kennen.

Conlusie

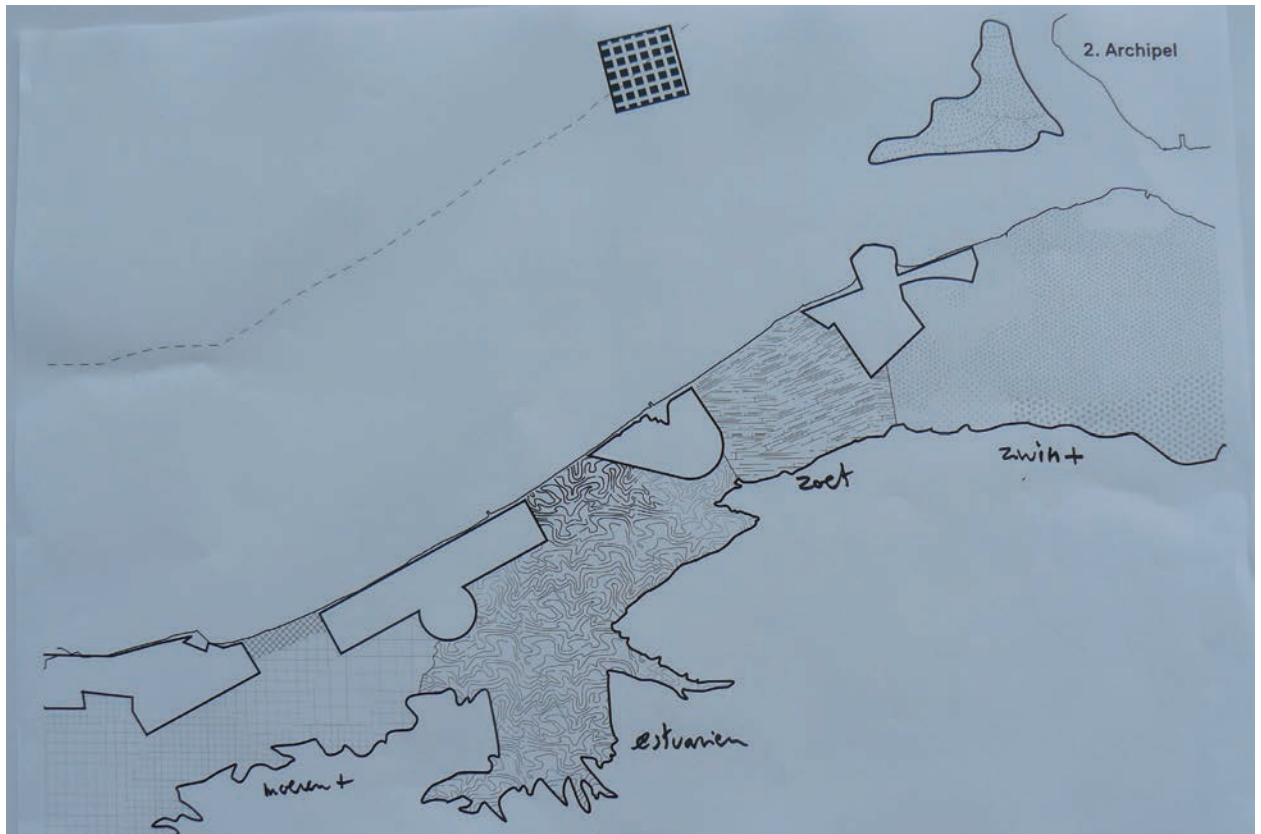
- Huidig investeringsmodel, belasting om investeringen in infrastructuur te onderhouden.
- Archipel: verdienmodel van het landschap, wat is de schaal van het landschap en wat zijn de argumenten, vergelijk met buitenlandse projecten. Stedelijke driver vervangen voor landschappelijke driver.
- Zone: wat is de grens van de zone, bestaande hoogtelijnen, harde grens in achterland aanleggen (infra), zeewaartse grens voor veiligheid.
- Bipool: waar investeer je in, investeer in begin in het luwe, begeleiden van het luwe.
- Oefening: vanochtend zijn kaartbeelden geïntroduceerd die verstedelijking en relatie tot het landschap laten zien. Welk scenario hangt vast aan groei? Bijvoorbeeld: is bipool een groeiscenario of is het ook een krimpscenario.



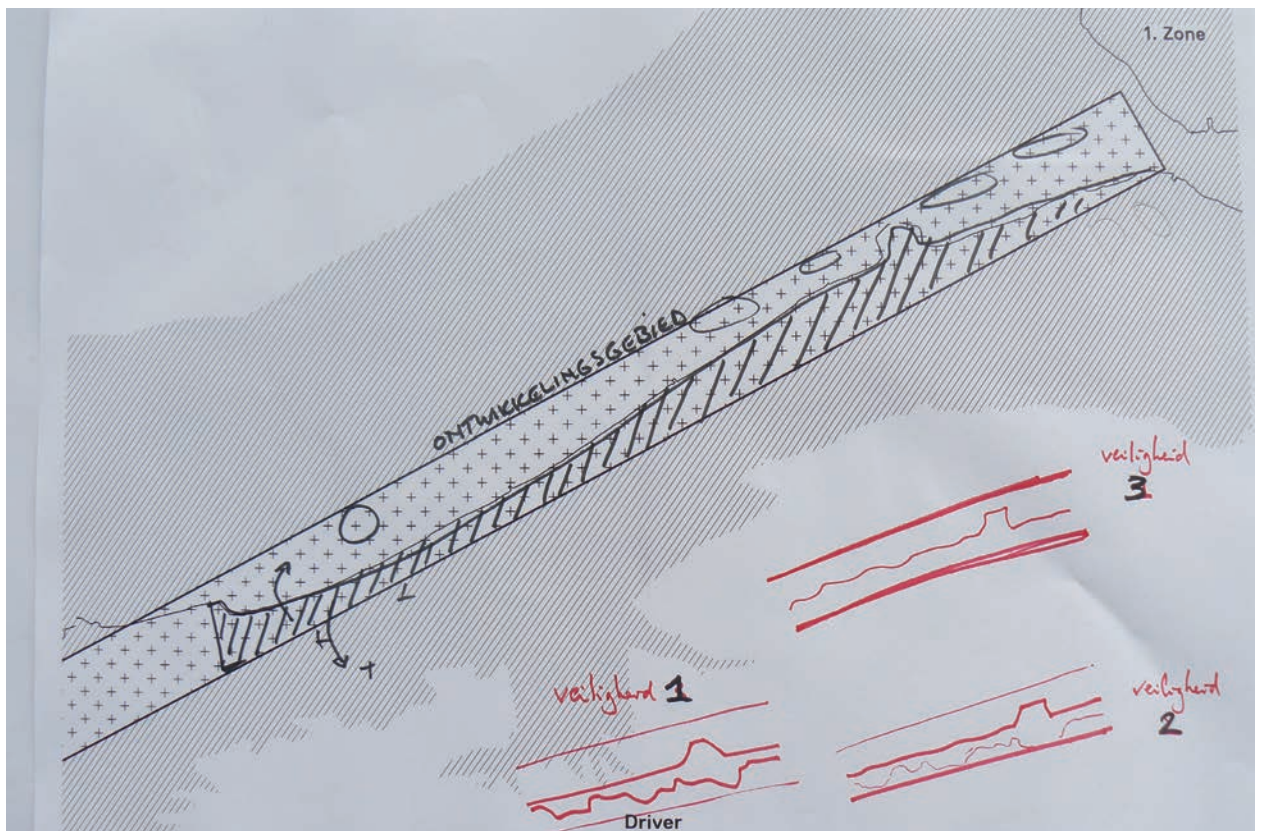
(Afb. I)



(Afb. II)



(Afb. III)



(Afb. IV)

Kustlandschap

Deelnemers: Kathy Belpaeme, Annelies Bolle, Peter de Wolf, Marcel Taal, Charlotte Geldof, Daphne Toon, Hannelore Malfait, Ellen Maes, Dieter van der Velde, Ewald Wauters, Jandirk Hoekstra, Inge Kersten.

Drinkwatervoorziening

Drinkwatervoorziening naar de toekomst: stel dat de bevolking toeneemt en er meer toerisme komt, dan neemt de druk op het drinkwatersysteem juist in de zomer toe. De opportuniteit om te voldoen aan deze watervraag ligt in de duinen, de duinen zijn vandaag de dag de belangrijkste zoetwatervoorziening in het gebied. Door versterking van de duinen vergroot je zowel de drinkwatervoorraad als de zeewering.

Drinkwatervoorziening in de kustpolders vormt een grotere uitdaging: waterbuffers inrichten in de lage gebieden langs de hoge wal, alsmede inziging van regenwater in de kreekruigen zijn hier de opties.

Vanuit het perspectief van drinkwaterwinning is zout water inlaten (Bipool, Archipel) zeer schadelijk door verzilting van binnenuit. Je verliest zoet water, en de aanliggende zoete polders zullen ook verzilten door kwel vanuit het estuariene landschap.

Dynamisch versus statisch

De voorgestelde toekomst zijn geen

statische systemen, maar veranderen in de tijd, sommige zelfs per seizoen. Om dit duidelijk te maken moet het verhaal van de dynamische systemen per toekomst inzichtelijk worden. En bijvoorbeeld de vraag worden beantwoord welke delen van de kustpolders permanent, welke tijdelijk en welke nooit vernatten. De huidige kaartbeelden lezen te veel als een eindtoestand, de uitdaging is om meerdere stadia te laten zien.

Daarnaast zijn er wel degelijk robuuste structuren en eindstadia in de toekomst aanwezig. Zo lijken Mozaïek en Zone stap voor stap naar een eindstadium te groeien en Bipool en Archipelago een permanent dynamisch karakter te hebben.

Groei versus krimp

In elke toekomst (en niet alleen in Bipool en Archipelago, waar duidelijk is waar wel en waar niet wordt doorontwikkeld) moet duidelijk gemaakt worden hoe en waar de groei (ontwikkelingen op gebied van wonen, werken, voorzieningen, infrastructuur) terecht komt. Daarbij luidt de suggestie: duidelijke keuzes maken. Gezien het bereik van het project moeten

we inzetten op ontwikkelingen die minder gevoelig zijn voor klimaatverandering. In Archipel is een duidelijke keuze gemaakt: de kwaliteit van de landschappen van de kustpolders versterken en de ontwikkelingen op gebied van wonen, werken en toerisme bundelen in de forten en de randen met het nieuwe landschap. In Mozaïek is deze keuze (waar ontwikkelen en waar niet) minder zichtbaar en mag die meer expliciet aangegeven worden. Zoals in de vragen naar aanleiding van de presentatie van Joachim Declerck naar voren kwam: de nadruk in de toekomst lijkt te liggen op nieuwbouw, terwijl herstructurering van het bestaande zeefront of transformatie van havengebieden toch ook aan de orde zou kunnen zijn.

Een belangrijke uitdaging is om voor elk van de 4 toekomst aan te geven hoe ze zich gedragen in tijden van meer en minder economische groei of zelfs krimp. Anders gezegd; welke van de toekomst is bestand tegen een periode van stagnatie van de economische en demografische groei?

Havenontwikkeling

Voor de havens lijkt het zinvol een consistente toets te geven. Welke soort havenontwikkeling past bij welke toekomst en welke achterlandverbindingen en maatregelen (eilanden inclusief estuariene vaart, aanzanding op de vlakte van Raan) horen daarbij? Bij de huidige koppelingen lijkt er sprake van mismatch.

Het diepzeehaven-eiland in Archipelago is bijvoorbeeld alleen relevant als 'voor'-haven van Antwerpen; dan hoeft de Westerschelde niet verder uitgediept te worden. Het lijkt logisch de havenfunctie van Zeebrugge dan te laten vallen.

Voor de havens is de Europese context van groot belang; die zou bij elk van de toekomst moeten worden geschetst.

Landbouw / productiviteit van het landschap

Voor de landbouw zien we een aantal ontwikkelingen/tendensen:

- Je ziet een trend naar een nieuw soort landbouw, stadslandbouw aan de stadsrand en een systeem van pluktuinen. Lokale voedselproductie in en dicht bij de rand van de steden.
- Hoe ga je om met verzilting in de polders? Voorlopig lijken zilte landbouw en aquacultures ontwikkelingen 'in de marge'.
- Voedselkwaliteit en de zekerheid daarvan worden een belangrijke driver. Wat betekent dat voor de druk op het landbouwkundig gebruik van de kustpolders?
- De landbouwpotentie in de toekomst in kaart brengen door te laten zien wat droog is, wat nat, wat zilt en wat zoet.
- Welke van de toekomst kunnen de schommelende wereldvraag naar voedselproductie in de landbouw aan?
- Dit zijn productief gehouden landbouwgebieden. En dat blijven ze waarschijnlijk voorlopig ook.

Cruciale vraag: wat zijn de knik/kantelpunten in de ontwikkeling van de polders per toekomst en welke vormen van landbouw passen daarbij?

Veiligheid / Zeewering

Het uitgangspunt is om de ambities van het Masterplan Kustveiligheid door te zetten en te streven naar een zo natuurlijk mogelijke zeewering.

Als we de toekomst naar buiten brengen moeten we goed duidelijk maken dat ze rekening houden met sterke zeespiegelstijging uit het W+scenario. Daarbij: stel dat de zeespiegelstijging minder hard groeit, kunnen de toekomst alle vier om met deze mate van onvoorspelbaarheid? Veiligheid is een trigger om iedereen in beweging te krijgen, want het raakt

iedereen. Veiligheid is niet alleen een dijk, maar ook kennis over omgaan met overstromingen, waar moet men heen en wat is nog bereikbaar. Je moet daarom duidelijk maken welk veiligheidsbeleid per toekomst wordt gehanteerd en welke mogelijke risico's men in de verschillende gebieden loopt. Met de ontwikkeling van Bipool en Archipel wordt gesuggereerd dat er in de kustzone veilige gebieden en gebieden met een lagere veiligheidsnorm bestaan.

Tenslotte: geef aan waar kustveiligheid en versterkingsmaatregelen leidend zijn en waar volgend. In geval van de bebouwde eilanden in Bipool bijvoorbeeld is de ontwikkelingslogica om de eilanden in het metropolitane kustlandschap bij Knokke-Heist ook van (tijdelijke) bebouwing te voorzien de drijvende kracht. Dat deze bebouwing veilig gesteld wordt is cruciaal maar de manier waarop is van secundair belang.

Zone

- De versterking van de kustzones en duingebieden heeft een positieve invloed op de drinkwatervoorraad in de duinen. Het is wenselijk om aan te geven waar deze vergroting en drinkwaterwinning plaats vindt. De vergroting van de inzigging in kreekruigen heeft ook een positief effect op de zoetwatervoorraad.
- Het valt aan te geven welke vormen van landbouw er in deze zoetwatermachine plaats kunnen krijgen.
- Eilanden alleen zijn geen oplossingen voor zeespiegelstijging, hooguit wordt in zekere mate golfhoogte aan de kust beperkt. Tegen zeespiegelstijging richten ze niets uit. Wil je ze behouden, dan moet je ook de eilanden verdedigen.
- Geef aan waarom voor de gepresenteerde opbouw (ligging, breedte) van de zone is gekozen en waarom niet voor een bredere of een meer zeewaarts gelegen zone.

Archipelago

- Hoe, waar en waarom laat je de zee binnen en controleer je de loop van de zeearmen? Heb je geen stuw nodig? Het opslibben van het estuariene systeem kan op de lange duur opnieuw landbouwkundig in gebruik worden genomen, maar dan heb je wel een sterk verzilt systeem, dat weer een lange periode nodig heeft om te verzoeten. Daarnaast verlies je dan het krachtige estuariene natuurlandschap wat je als drager voor je archipelago voor ogen hebt.
- Aanslibbing gaat enkel tot de hoogte van hoogwater en is dus geen oplossing voor de veiligheid tijdens een superstorm. Je hebt altijd nog een zeewering nodig voor het beschermen van het achterland en de 'forten' tijdens storm op zee.
- De keuze voor drie forten is interessant, maar het is nog niet duidelijk genoeg op basis waarvan deze keuze gemaakt wordt. Ook het aantal kan in vraag gesteld worden.

Bipool

- Nu je veel landschap 'opgeeft', lijkt het alsof het recreatieve potentieel van de westelijke kust en de polders niet benut wordt. Terwijl juist de luwe zone een gebied met grote recreatieve potenties kan worden.
- Een luw gebied heeft wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. Hier ligt nog een vraag en noodzaak voor verdere toelichting.
- De duinen in de Panne kunnen een belangrijke drinkwatervoorziening zijn, blijven deze gehandhaafd en wat voor een gebied wordt dit? Een (schier)eiland bij voorbeeld.
- Ook hier geldt: opslibbing gaat tot de hoogte van hoogwater en is dus geen oplossing voor de superstorm.

- Aan de oostkust zijn de eilanden geen oplossingen voor zeespiegelstijging. In zekere mate breek je de stormhoogte, dan moeten de eilanden op hun plek en op hoogte gehouden worden, door harde verdedigingen of suppleties; zeker bebouwing van de eilanden is een hachelijke zaak.
- Een grote waarde van deze toekomst zit in de doorontwikkeling van Oostende. Herstructurering en hergebruik van het maritieme erfgoed is al gaande. Het is nu al een energiehaven en het is interessant om te onderzoeken hoe dit zich verder kan ontwikkelen.
- Hetzelfde geldt voor de haven van Zeebrugge. Hoe ontwikkelt deze haven zich in de stedelijke concentratie en met de eilanden die voorgesteld worden? Zijn twee havens dicht bij elkaar haalbaar?

Mozaïek

- Dit scenario geeft veel ruimte om in te spelen op de veranderende ruimtebehoefte in de toekomst. Daarnaast kunnen de bestaande structuren als beginpunt van de ontwikkeling dienen, waardoor de ontwikkeling geleidelijk ingezet kan worden. Het is wenselijk om dit inzichtelijk te maken. Wat zijn de bestaande structuren waar je op aanhaakt, welke kunnen al direct ingezet worden en waar moet het systeem sterk veranderd worden?
- Zo kan ook duidelijk worden welke keuzes voor de schaal en locatie van de compartimentering zijn gemaakt.

Conclusies

Elk van de toekomst biedt interessante elementen. Het scenario van de Zone biedt veel kansen voor het op peil houden en vergroten van de zoetwatervoorraad (via duinen en buffers). Bij de Bipool en Archipel is de keuze duidelijk waar er wel

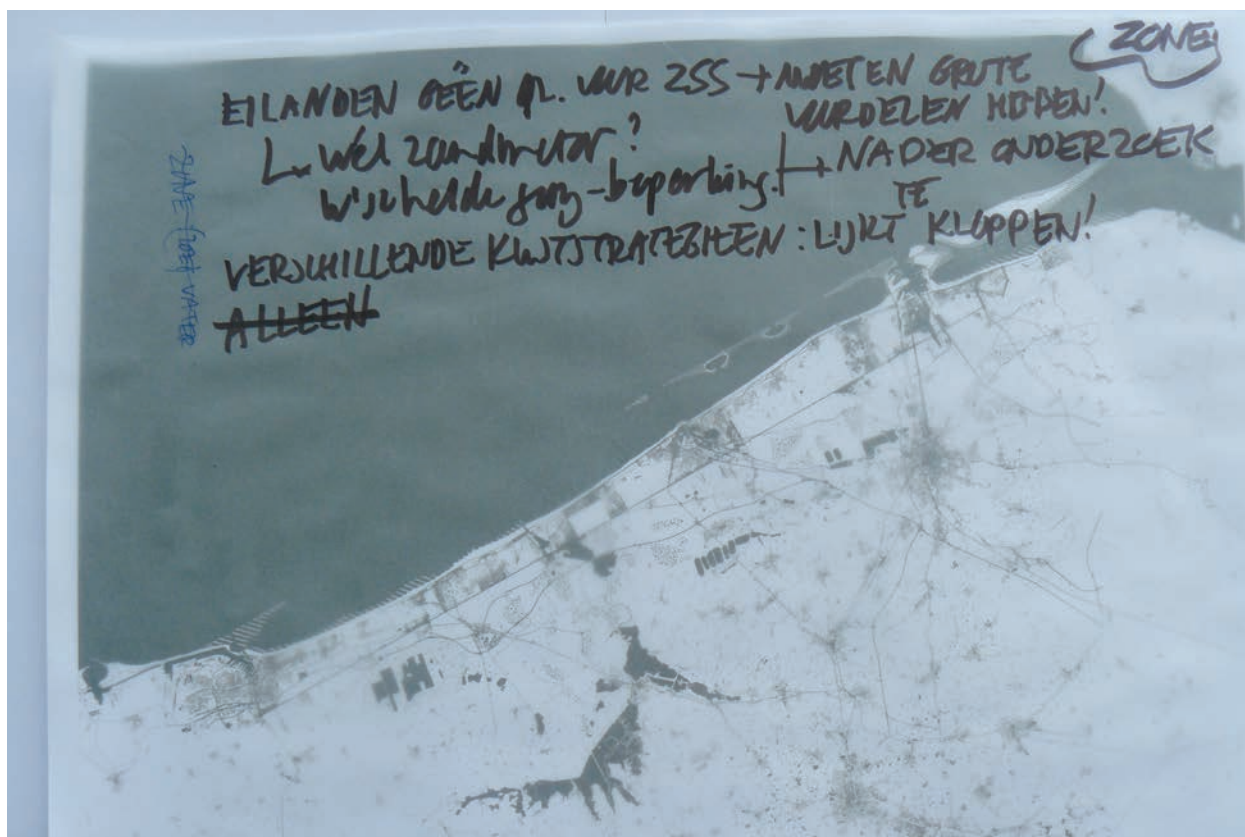
en niet doorontwikkeld moet worden. De Mozaïek is een vrij stevige structuur, maar er kunnen wel veel ontwikkelingen geacommodeerd worden.

Verder zijn er een aantal inzichten verworven.

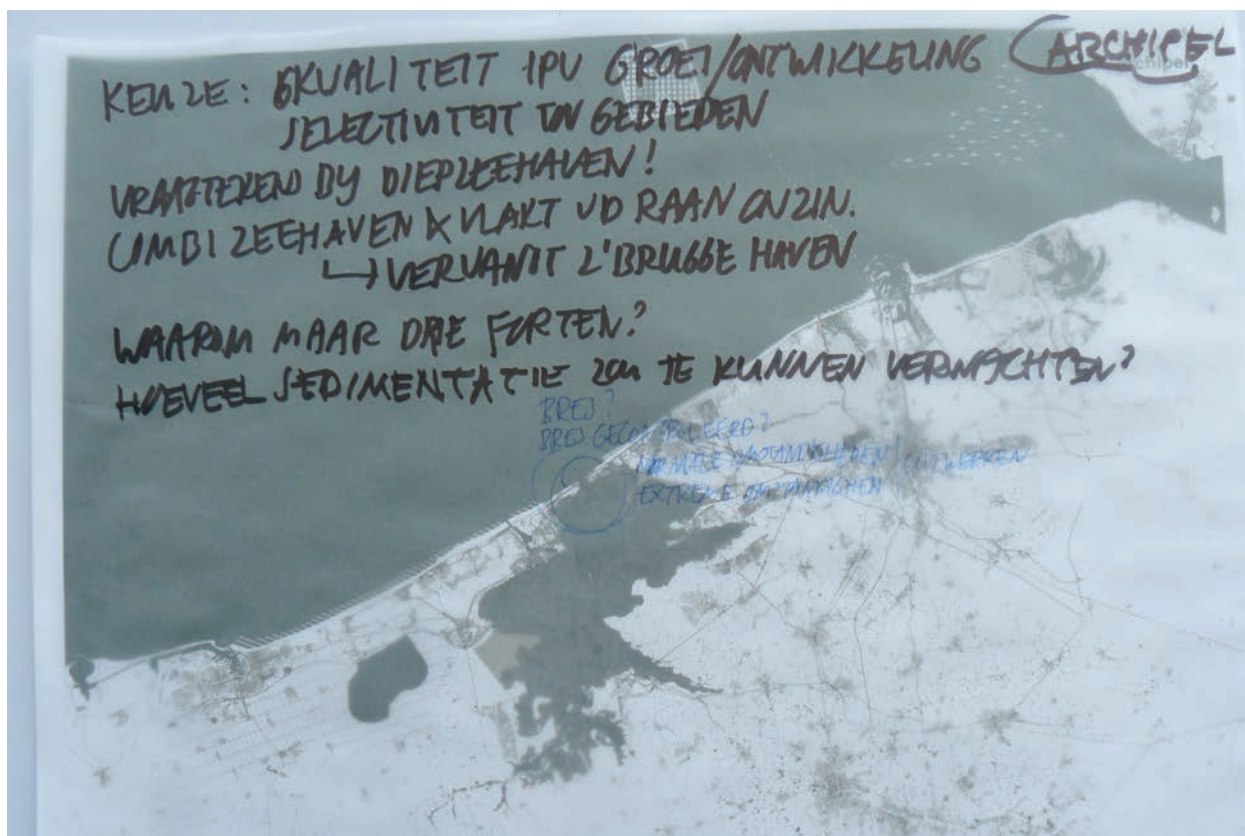
- Er zijn duidelijke en stevige voordelen nodig voor de ontwikkeling van eilanden.
- Een diepzeehaven is een Europees verhaal, waarbij Zeebrugge en Oostende hun functie verliezen. Dit door hun slechte achterlandverbindingen en het gebrek aan productie in de nabijheid.
- Er moet duidelijk gemaakt worden wat de keuzes zijn voor de toekomstscenario's. Waarom 3 archipels? Waarom welke maat van de mozaïek? Waarom pakken we welke structuur op?
- Het scenario van de bipool sluit wel aan bij de huidige ontwikkelingen die reeds in Oostende gaande zijn.

Algemeen dringen enkele vragen en bedenkingen zich op.

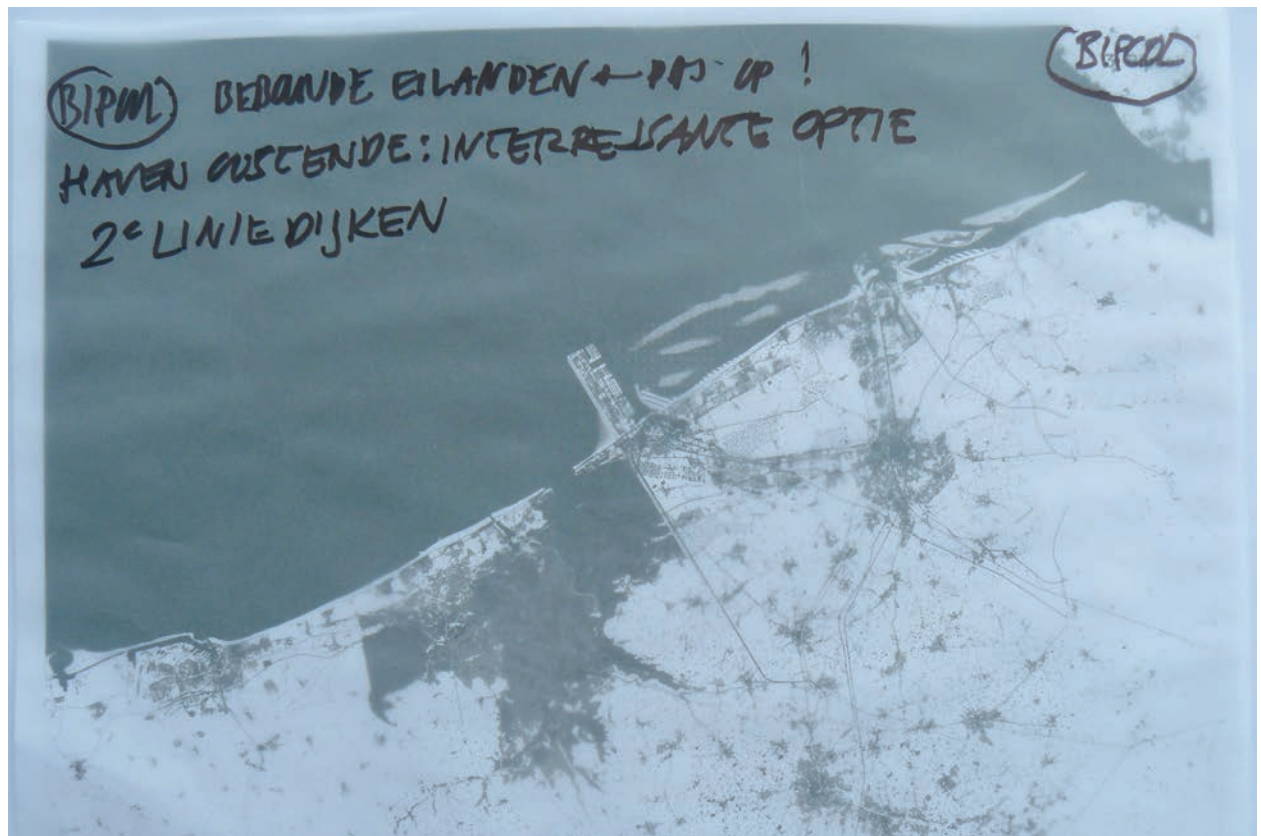
- Hoe kan men in de toekomst omgaan met krimp in plaats van groei?
- Hoe gaan de scenario's van toekomst om met landbouw, en meer specifiek voedselproductie?
- Er is nood aan een dynamisch systeem om klimaatsverandering en andere onzekerheden op te vangen. Die dynamiek zou zich kunnen vertalen in de cartografie.
- Kustveiligheid is niet de dominante en leidende sector inzake kustontwikkeling. Er zijn ook andere actoren die de drijvende kracht kunnen zijn van een ruimtelijke logica, zoals landschapsontwikkeling en het creëren van nieuwe werk- en woonomgevingen.



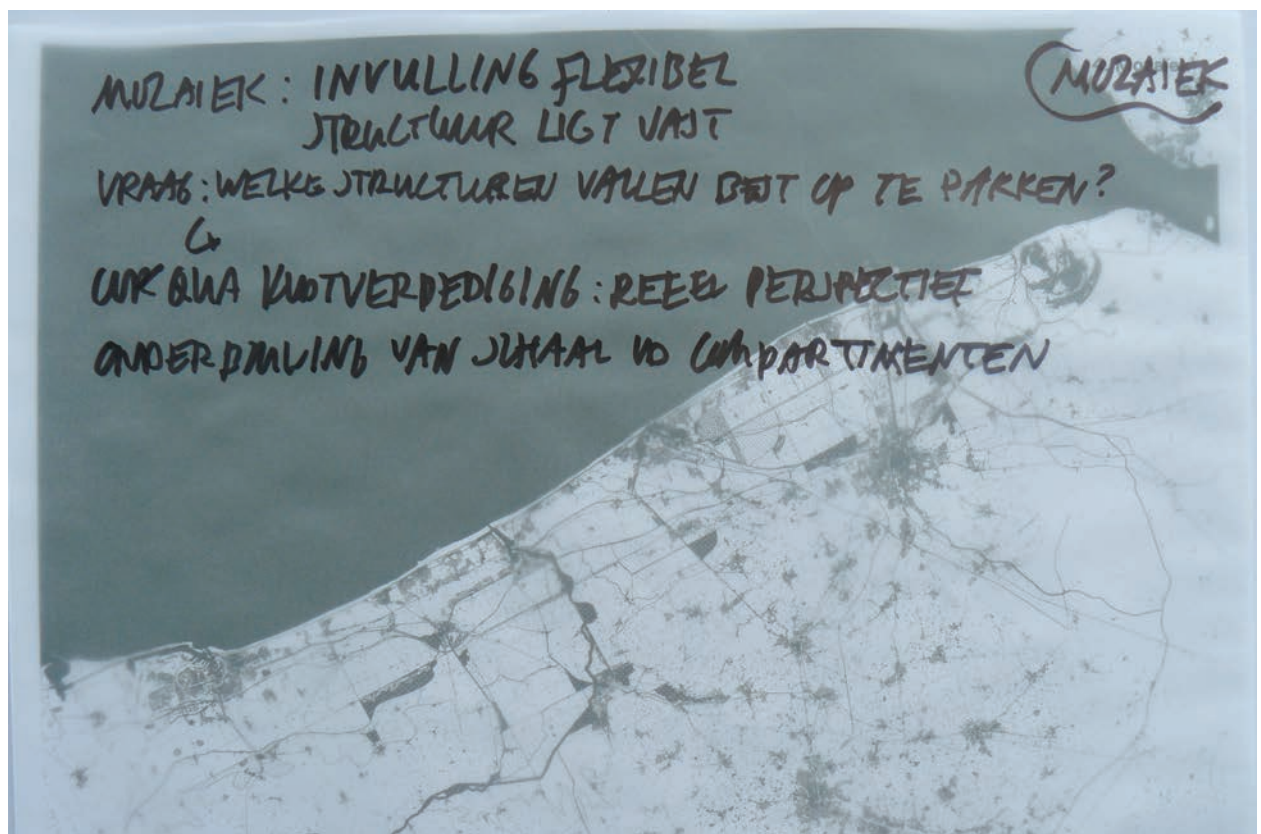
(Afb. I)



(Afb. II)



(Afb. III)



(Afb. IV)

Landschap van samenwerkingen

Deelnemers: Joachim D'eigens, Michel Gilté, Krien Hansen, Jozefien Hermy, Andreas Lancelot, Joost Schrijnen, Peter Swinnen, Mia Vancompernelle, Luc Van Damme, Peter Vanden Abeele (moderator), Anne Vandermeulen, Laura Vanderwegen, Steven Verhulst.

Waarom samenwerken? *Coalities* vormt een belangrijke insteek, waarbij doelstellingen en actoren aan elkaar gekoppeld worden. Bijvoorbeeld hoe een waterproblematiek (bv. verzilting) gecombineerd of verholpen kan worden met landbouw of recreatieve inpassingen.

Naast puur ruimtelijke en functionele coalities is er ook een opgave voor nieuwe houdbare bestuursvormen en –organisaties.

Opschalen van samenwerkingen

Momenteel wordt er gewerkt vanuit gemeentelijk standpunt, een organisatorische perimeter die op lange termijn niet ver genoeg draagt om een duurzame en koppellende toekomst uit te werken voor het kustlandschap. Is deze solitaire gemeentestructuur nog steeds relevant in 2100?

De mogelijkheid om via 'kusteenheden' te werken werd reeds in de eerste stakeholdersworkshop aangehaald en blijft een belangrijke strategie.

Waar zien we nu deze mogelijkheden om samenwerkingen op poten te zetten? Waar zitten de uitdagingen tussen de systemen?

Een eerste thema kan een opschaling van coalities zijn (Afb. I). Dit tussen de kustgemeenten –waar vandaag onderling al samenwerking bestaat – en de achterliggende (polder)gemeenten. Een landinwaartse samenwerking (tot Ieper of Diksmuide?) kan gunstig werken voor de uitwerking van bepaalde scenario's, met als doel het creëren van een gezamenlijke urgentie of visie. Zo is de inlandse samenwerking in het mozaïek- of bipoolverhaal explicieter dan in archipel of zone.

Zijn er vandaag al van dit soort verregaande of diepe coalities aanwezig en welk uitdagingen kunnen deze gemeentelijke schaal overstijgen? Het is aangewezen na te denken over intergemeentelijke verbanden, als aanzet tot 2100.

Opmerkelijk is dat verscheidene gemeentes aan de westkust reeds voor een gelijkaardige opgave staan (bv. van de Panne tot Nieuwpoort), verschillende dorpen en steden met min of meer dezelfde structuren en urgenties. Elke entiteit zou zich zo nog beter kunnen plaatsen in een kwaliteitsvol conglomeraat van gelijkgezinden, van kuststad tot polderdorp.

In een geheel van archipels kan een grotere internationale structuur aanwezig zijn en tegelijk ook deze huidige lokale dynamieken, zoals in de westkust.

Als het gaat over coalities, vormt het bipool- of archipelverhaal een kader waarbinnen radicale uitdagingen kunnen worden aangegaan, niet letterlijk, maar om partners en stakeholders uit te dagen. Dit verhaal houdt immers socio-economische gevolgen in die moeilijk in te schatten zijn.

Er zijn plausibele aannames die realiteit zouden kunnen zijn, zoals de ontwikkelingsdriehoek, terwijl er ook bestaande structuren regelrecht worden omvergevoerd (bv. het westelijke deel).

Zijn er andere voorbeelden waarbij er op een extreme manier nieuwe coalities worden aangegaan, waarbij winsten worden geboekt en compensaties worden toegepast, wars van een bestaande structuur?

In de vier toekomsten - bipool en archipel in het bijzonder - is niet iedereen gelijk voor de wet. Er is niet langer sprake van individuele gelijksoortige 'walhalla's', die als optelsom niet kwaliteitsvol genoeg zijn of kunnen doorgroeien. Er moet gestreefd worden naar coöpetitie, waarbij sommige delen specifieke kwaliteiten hebben die anderen niet hebben. Competities worden aangegaan, maar ook het streven naar complementariteit en coöperatie. Dit kan in de bipool op een zeer contextuele manier uitgewerkt worden.

Dit zowel lokaal, regionaal als in een verruimde Europese dimensie. Er is een dringende nood aan deze grotere schaal. Er moet tussen de verschillende lijnen gespeeld worden. In elk landschap zijn er partners die aan dit verhaal willen deelnemen, er zijn verschillende niveaus van bespreking

mogelijk.

Van een bovenliggend niveau uit, zijn er aanleidingen om tot actie te komen. Het toepassen van een externe aanleiding/factor die nieuwe dynamieken en onverwachte tendensen kan aanzwengelen (bv. TEN-T, energiesysteem op de Noordzee, havenlandschap, landschapswerking in Frankrijk/Nederland). Dit zijn vaak ingrepen die al gepland zijn of reeds geïmplementeerd worden. Het kan goed zijn hierop in te grijpen, op een huidige realiteit.

Zo is het in Vlaanderen nu al interessant om metropolitaniteit te bespreken in de oostelijke kust als geheel, geplaatst in een ruime context en niet stad per stad en gemeente per gemeente. Zowel het oostelijke als het westelijke kustdeel vergen grensoverschrijdende coalities, zowel territoriaal, als tussen partners. Op hogere schaal moet men dus op zoek gaan naar latente of nieuwe trekkers en op lokale schaal is een uiteenzetting van een intergemeentelijke tactiek nodig.

Nood aan onderlinge koppelingen

In elke toekomstrichting bestaat de noodzaak om onderlinge koppelingen aan te gaan tussen de 'harde' en 'zachte' gebieden. Wederzijdse engagementen die leiden tot win-winsituaties (Afb. II). De uitdaging is om andere winstmodellen te creëren. Het mag niet de bedoeling zijn om enkel geld te verdienen met bijvoorbeeld tweede verblijven. Wel om nieuwe engagementen en onderlinge partnerschappen op te stellen waarbij in alle vier de scenario's niemand verliest.

Hiervoor moet de bestuurlijke context gewijzigd kunnen worden. Op vlak van schaal en ruimte, maar ook op het vlak van inkomen en economie. Een juridische basis/coalitievorming die

opgesteld, geaccepteerd en geïmplementeerd wordt door alle partijen. Ditmaal niet vanuit een bouw-verdienmodel, wel met nieuwe sets van partners. Er moet verplicht worden om met andere sectoren en partners samen te zitten om win-winsituaties te creëren.

Momenteel streven alle gemeenten voorname, op een individuele manier naar bijkomende woningen en bedrijven, en minder naar grotere coherente en evenwichtige landschappen. Een zoektocht is nodig naar een systeem dat de besturen en gemeenten beloont om zaken los te laten en in te zetten op nieuwe landschappen.

Een veranderingsmodel in plaats van een krimpmodel (dat aanvankelijk werd voorgesteld in de scenario's).

In deze strategie zouden pilootprojecten een voortrekkersrol kunnen spelen. Een grondbank 2.0?

Is een grondbank op een grotere en complexe schaal, waar de verschillende besturen (gemeenten, natuurbewegingen, middenveldorganisaties ...) akkoord kunnen zijn, op zijn plaats?

Een abstractie waarbij alles in dezelfde weegschaal komt, en elke partner evenveel return krijgt.

Het komt er in ieder geval op neer de complexiteit van het programma te ontleden tot een samenwerking tussen alle parameters en partners.

Bijvoorbeeld in de bipool, waarbij we niet mogen gaan voor een 'blanco' of regelarme zone, maar waar we moeten proberen meer te geven.

Er moet ruimte bij gecreëerd worden, in de 'kamers' waar ruimte wordt gemaakt, een vertrek vanuit een bonus.

Momenteel zijn de meeste 'natuurgebieden' (historisch permanente graslanden, richtlijngebieden...) gesitueerd in het oostelijke kustdeel. Tegelijkertijd is hier

ook sprake van de meeste verstedelijkings- en ondernemingsdruk.

Momenteel zijn 'alle' belangen in één gebied gedrukt. De ruimtevraag geeft een ingewikkelde en agressieve balans. In de bipool kunnen deze conflicten opgelost worden op grote schaal, waarbij specifieke functies aan expliciete gebieden gegeven worden.

Er moeten andere samenwerkingsverbanden aangegaan worden, waarbij andere belangen en opportuniteiten worden benut. Eén metropool en één 'veranderend' gebied.

Misschien ontstaat er op deze manier in het westelijke gebied iets van een interregionale schaal.

Voor de bipool is dit het meest eenvoudige om hieruit te denken, aangezien dit de meest radicale veranderingen met zich kan meebrengen, ook op het vlak van bestuurlijke coalities.

Dit is anders in 'hold the zone'.

Ongeacht welk scenario, moet er gestreefd worden naar zoneringen die samenwerken op Vlaams en Europees niveau en die het afzonderlijk optreden van gemeenten en zo een beperkte impact hebben, tegengaan.

De studie kan dienen om een stok tussen de deur te steken, en de partijen te overtuigen om zichzelf een andere strategische en koppelende zone toe te kennen.

Een soort van IBA-concept, dat al een zekere schaalcapaciteit heeft, waarbij economische, sociale en ecologische ontwikkeling samen gebeurt.

Nieuwe stimuli voor een nieuw 'bouwprogramma' die op het niveau van Vlaanderen lokale besturen uitdagen en ondersteunen.

Het klimaatprogramma kan als 'stok tussen de deur dienen', maar er mag niet enkel defensief opgetreden worden. Er moet ook zin gegeven worden aan een

investeringsopgave, gekoppeld aan dit ecologisch verhaal.

Als voorbeeld wordt de Rotterdamse haven aangehaald. Omdat het economisch perspectief moeilijkheden onderzocht met kleinere ecologische maatregelen, stelde de haven een ecologisch perspectief op lange termijn op. Een ad hoc oplossing waarbij een versterkte investeringsstrategie op ecologisch niveau, economische ruimte doet ontstaan.

Door in de toekomst op grotere schaal (dan bijvoorbeeld in Rotterdam) tot een ecologisch werkkader te komen, kan er een investeringsstroom ontstaan voor een groter ecologisch perspectief. De schaal van natuurlijke en fysische eenheden is immers groter dan de ontwikkelingseenheden.

Zo kan naar een ander model overgestapt worden, waarbij een natuurdomein ook een economisch perspectief krijgt. Het vraagstuk bij uitstek blijft hoe deze 'compensaties' opgeschaald kunnen worden qua intensiteit en complexiteit. Voor de stad is dit ecologisch kader voor economische ontwikkeling nog niet vaak geëxploreerd.

Van een sectoraal naar een – op alle niveaus – integraal model.

Een gezamenlijk investeringsniveau draagt hiertoe bij. Niet enkel functies en programma's moeten verruild en gecombineerd worden, ook de geldbronnen en investeringsstructuren moeten op het vlak van coalitie breder uitdragen.

In 2014 wordt de fiscaliteit nog gemeente per gemeente geregeld. Er komen uitdagingen op de kust af op het vlak van ontwikkeling en landschap die moeilijk lokaal op te vangen zijn (bv. zeewering, havenontwikkeling, energie ...).

Daarom moet er in de toekomst, in dit coalitie-vraagstuk, noodzaak gecreëerd worden tov de partners. Bijvoorbeeld het samengaan van haven en

natuurlandschap (cfr. Oostende en Lombardsijde). Wat nu nog een noodzaak tot compensatie is, kan een voordelige evidentie worden voor alle coalitiepartners.

Als er gevraagd wordt naar de ambities en werkschalen voor de natuurgroepen in 2100, is dat o.a. een duurzame samenwerking tussen natuur en markt. Landbouw, stad en natuur die als een sterke coalitie kunnen optreden (bv. in het wonen aan het estuariene landschap).

Qua tijdsbesteding kan de opmerking gemaakt worden dat in 'makkelijker' scenario's bepaalde structuren sneller ontwikkeld kunnen worden in een bepaalde samenwerkingsrichting. Zo is er in de bipool sprake van een interessant contrast dat verregaand kan samenwerken, maar dit vergt ook een enorme schaal. Misschien is deze schaal te omvangrijk om op korte termijn al een oplossing te bieden.

De zone daarentegen is op te delen in eenheden, van een kleinere schaal dan de bipool, en heeft dus een kleinere aanzet nodig tot coalities.

Een ander praktisch voorbeeld is te vinden in Sluis. Hier moet elke partner (in een bepaalde bouwopgave) een bepaald bedrag in een collectief fonds brengen. Het financiële gewicht en de hoeveelheid transitie dat hiermee volgt, heeft er mee voor gezorgd dat ondernemers zich willen mengen in het vraagstuk hoe dit fonds wordt toegepast. Voor een noodzakelijke transitie kan dus ook op grote schaal een ingreep gevoerd worden waarbij publiek en privaat samen zitten. Beiden hebben er belang bij hoe dit fonds geïnvesteerd wordt. Er gebeurt iets en tegelijkertijd moet er op een andere schaal ook actie ondernomen worden. Lokale veranderingen die leiden tot grote schaal-ingrepen, een kleinschalig model met grootschalig effect.

kusteenheden en worden geherinvesteerd in overleg.

Dit kan een voorwaarde worden voor het kustlandschap: de koppeling van private meerwaarden en omgevingsmeerwaarde. Dit kan leiden tot een nieuwe structuurvisie, waarbij grondexploitatie niet plot-gericht, maar gebiedsgericht werkt, geen bouwaanvragen ad hoc, maar een grensoverschrijdende aanpak. Zo wordt er een extra urgent probleem behandeld (in tegenstelling tot de klimaatproblematiek die vaak onbekend terrein is): gemeenten willen bijbouwen, maar vele projecten en ruimtes slibben vast.

Een doorgedreven vorm van het model

planbaten (Afb. IV).

Vanuit de verschillende scenario's kunnen telkens specifieke problemen aangekaart worden.

In de bipool zou dit kunnen betekenen dat het oosten investeert in het westen.

Ook de zone kan radicaal genoeg naar buiten komen. Er wordt een begrenzing aan landzijde verondersteld. Dit kan leiden tot een bewuste interne transitie van de zone en een investering in een nieuwe kwaliteit achter de zone.

De boodschap moet zijn dat het gelijkmatig (en vaak oncreatief) behandelen van kustgemeentes niet meer valabel is.

De schaal van het archipel, geeft een nieuwe schaal van wonen aan de kust. Bijvoorbeeld het wonen rond natuurgebied, dat elders in Europa al weerslag vindt: zoals in Istanbul, waarbij er op een precieze manier ontwikkeld wordt rond waterbekkens. Zo krijg je een nieuwe manier van wonen en van water-behandeling. Het kunnen ontwikkelen en het

tegelijkertijd garanderen van een hoge graad van ecologische kwaliteiten, is geen illusie.

De bipool is een uitvergroting van het huidige systeem. Een uitwisseling van voordelen. De bipool is als een basisoptie dat in het DNA moet ingefluisterd worden.

Verrijking van woon- en recreatietypologie wordt in elk scenario anders beoefend. Het zijn wel allemaal landschappen die niet autonoom optreden. Transitie in de natuur en stedelijke ontwikkeling, worden één op één gerealiseerd. Er mag niet enkel ingezet worden op het kustmilieu, maar ook andere milieus moeten aan bod komen (bv. Nijmegen). Voor sommige gemeenten is het, als eerste stap, goed om op kleine schaal te koppelen, en meteen ook op grote schaal tegelijk koppelingen aan te gaan met grote natuurlandschappen.

De gelijktijdigheid van deze schaalwerking is hierbij belangrijk, en een uitlijning van welke partijen op welke schaal werken (regio, provincie, gemeenten, bewegingen ...) (Afb. VII).

In alle vier de scenario's moet worden uitgegaan van een offensieve strategie voor de natuur (Afb. V). Natuur kan en wil grootschalig denken. De ecologische kustverdediging gaat verder dan 50 meter extra strand. Het moet verstrekkend zijn.

Dit kan tot de vraag komen wat de meerwaarde is van de zone.

De zone richt zich op het bestaand model, maar er wordt getracht de huidige lijn op te krikken tot een gebied dat opgeladen is met kwaliteitsvolle interne systemen.

In de zone worden de problemen op een groter gebied opgelost en behandeld (afb. VI). Bijvoorbeeld de wisselwerkingen met mobiliteit. Niet enkel de kusttram op zich wordt beschouwd, maar ook de kanalen en routes erachter, als een grootschalige ontduubeling en ontlasting van de lijn.

Ook het vraagstuk naar het binnenland is nodig te stellen. Momenteel kent het 'achterland' een behoorlijke ontwikkeling. Kleine plekken met sterke dynamieken. In hoeverre kan dat achterland nu al gewaarborgd worden of versterken? Niet in alle vier profielen bekleedt het hinterland een even duidelijke en gunstige positie. Het doel moet zijn om per ontwikkelingsrichting een win-win te zoeken voor elke 'luwe' zone. Hiervoor moet ook een ruimtelijke onderlegger met onderliggende economische en ecologische driver gezocht worden. Is er voldoende comfort in de 4 toekomsten?

Conclusies

Samenwerking moet er zijn, net zoals andere, minder evidente, vormen van coalities. Hoe kunnen de ontwikkelingsrichtingen vorm krijgen?

Waarom moet er samengewerkt worden? Nu, in 2014, is er nog te veel sprake van lokale en egoïstische logica's en problem solving. Er is nood aan opschaling en er mag niet blind gestaard worden op de huidige lokale groeisystemen. Strategische gebieden moeten gebundeld en gezoned worden. Dit met behulp van specifieke tools, bv. IBA-strategie, koppelingen, opschaling planbaten, gedeelde voordelen en interesses... Hierbij moet er ook gezocht worden naar aanleidingen op grote schaal om ingrepen te kunnen plegen. Bijvoorbeeld, Vlaamse baaier 2.0, TEN-T, aansluiting Frankrijk/Nederland... Hierin moet naar verschillende schalen gehandeld worden: diepzeehaven, polderdorpen die een lokale ruimtelijke eenheid vormen, kustlijn, kuststad, metropool...

Bipool.

Specifieke ontwikkeling wordt bekeken in specifieke zones. Er moet in beide kustdelen een bepaalde dynamiek gefaciliteerd worden. In deze gebieden moet er gezocht worden naar een grootschalige projectdefinitie, een regelgeving of structuur die een kader verplicht en biedt, maar zo ook de basis vormt voor win-winsituaties. Bijvoorbeeld het grootschalige estuarien landschap: hier moeten andere coalities en win-winmodellen gezocht worden, niet enkel wonen en industrie zorgen voor winsten. Een zoektocht naar andere modellen.

Zone.

De zone wordt geconfronteerd met dezelfde problematiek. Hier wordt een ontwikkeling geïmplementeerd binnen de zone, en zegt dus tegelijkertijd iets over wat erachter niet mag gebeuren.

Bepaalde ontwikkelingen willen we vermijden achter de zone, bijvoorbeeld grootschalige wooncomplexen of bedrijventerreinen in de achterliggende polderdorpen. Een goede samenwerking tussen de gemeenten is dus vereist, dit gebeurt momenteel al in de duindorpen.

Archipel.

Koppeling tussen sectoren kan ook ruimtelijk zijn beslag hebben.

Gebiedsontwikkeling wordt gekoppeld aan landschapsontwikkeling: andere gebieden, andere milieus. Rood aan groen in plaats van groen voor rood. Dit kan op elke schaal/scenario toegepast worden. Landschappelijke en stedelijke ontwikkeling die samen moeten gaan.

Kustfonds.

Een doorgedreven model van planbaten. Het voorbeeld van Sluis, waar private meerwaarden bijdragen aan een gemeentelijk fonds, dat dan weer investeert in omgevingskwaliteit en -meerwaarden. Een gebiedsgerichte meerwaarde creatie.

De vraag is welk niveau hier wordt

Een financiële doorschuiving dat gerelateerd kan worden aan verlies en inkomsten.

Compensatiwerking.

Als de haven wil uitbreiden, zijn er compensaties nodig. Om impact te hebben is een opschaling nodig van deze compensaties, aangezien het makkelijker is om samen te werken op een kleinere schaal. Compensaties op grotere schaal vragen om te kijken naar actoren, besturen en schaalwerkingen.

Welke ontwikkelingsrichtingen lenen zich best tot samenwerkingen?

Er zijn samenwerkingen die werken op een kleinere korrel, in dat geval zijn zone en mozaïek evidentier. Kleinschalige coalities zijn goed om concrete en huidige problemen aan te pakken, maar op lange termijn lost dit misschien niet alle vragen op. In de bipool of archipel treden grotere impacten op het landschap op, net zoals grote klimatologische, ruimtelijke en

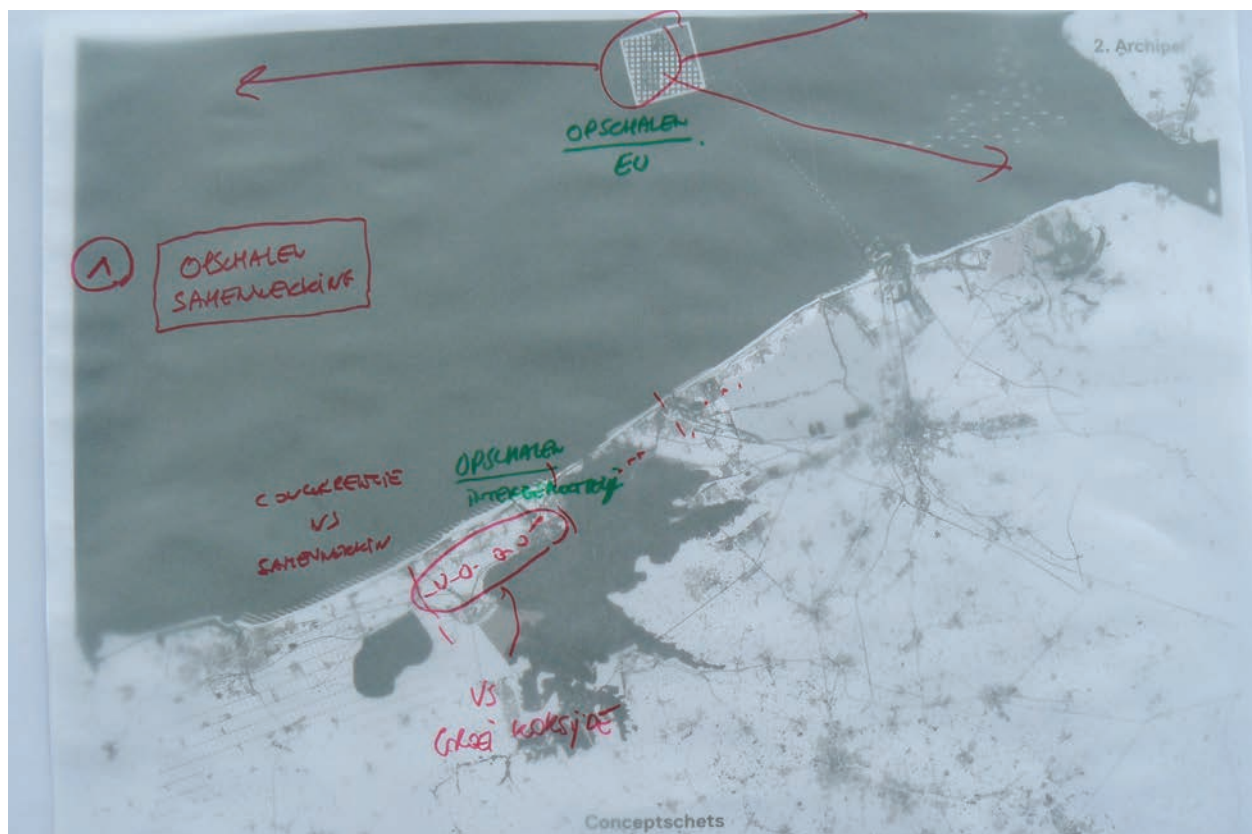
infrastructurele beslissingen.

In alle 4 de scenario's komen landschapsontwikkeling en stedelijke ontwikkeling samen.

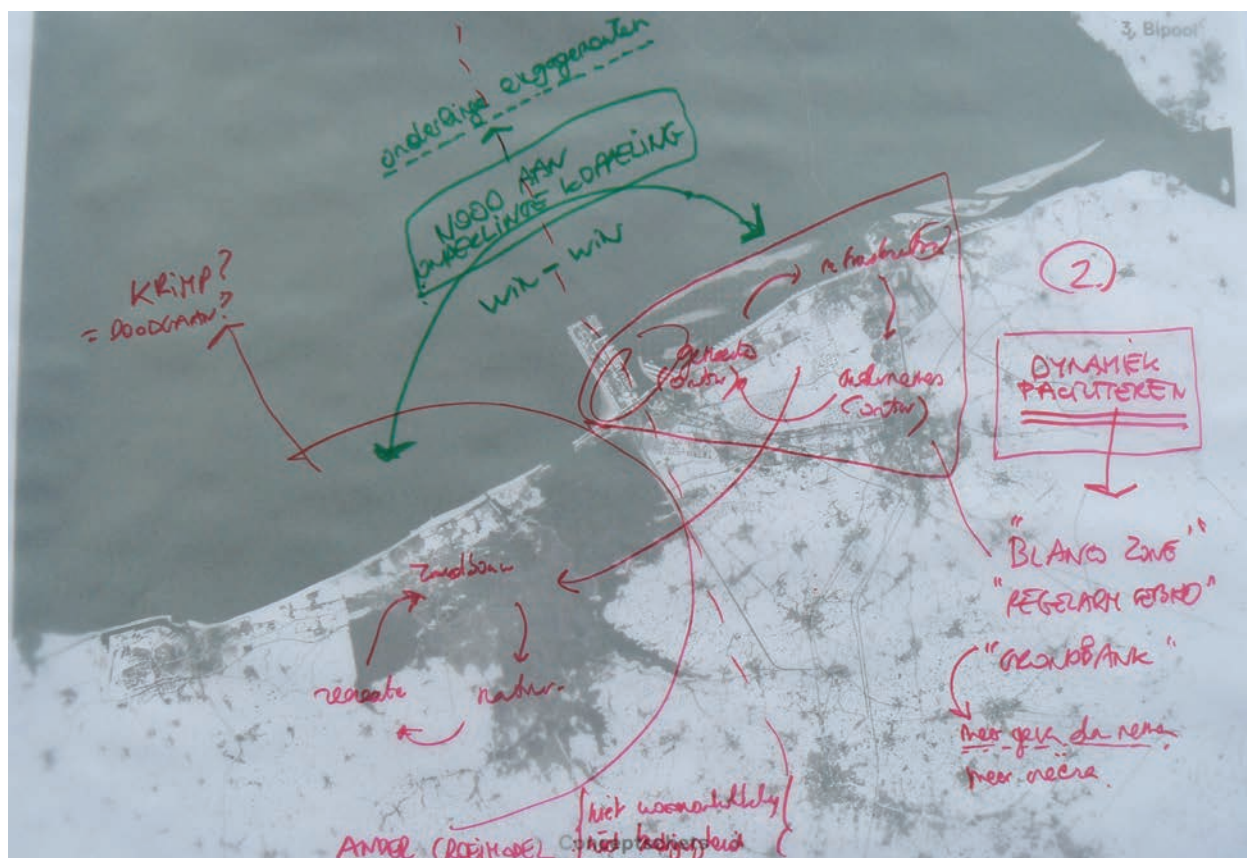
Bestaan er voorbeelden waarbij er op een extreme manier coalities worden gemaakt waarbij winsten worden geboekt en compensatieregelgeving wordt toegepast, los van een bestaande structuur?

Het vraagstuk blijft welke coalities de drijvende kracht kunnen zijn tot deze ontwikkeling. Of meer, welke structuren de aanzet geven tot deze coalities.

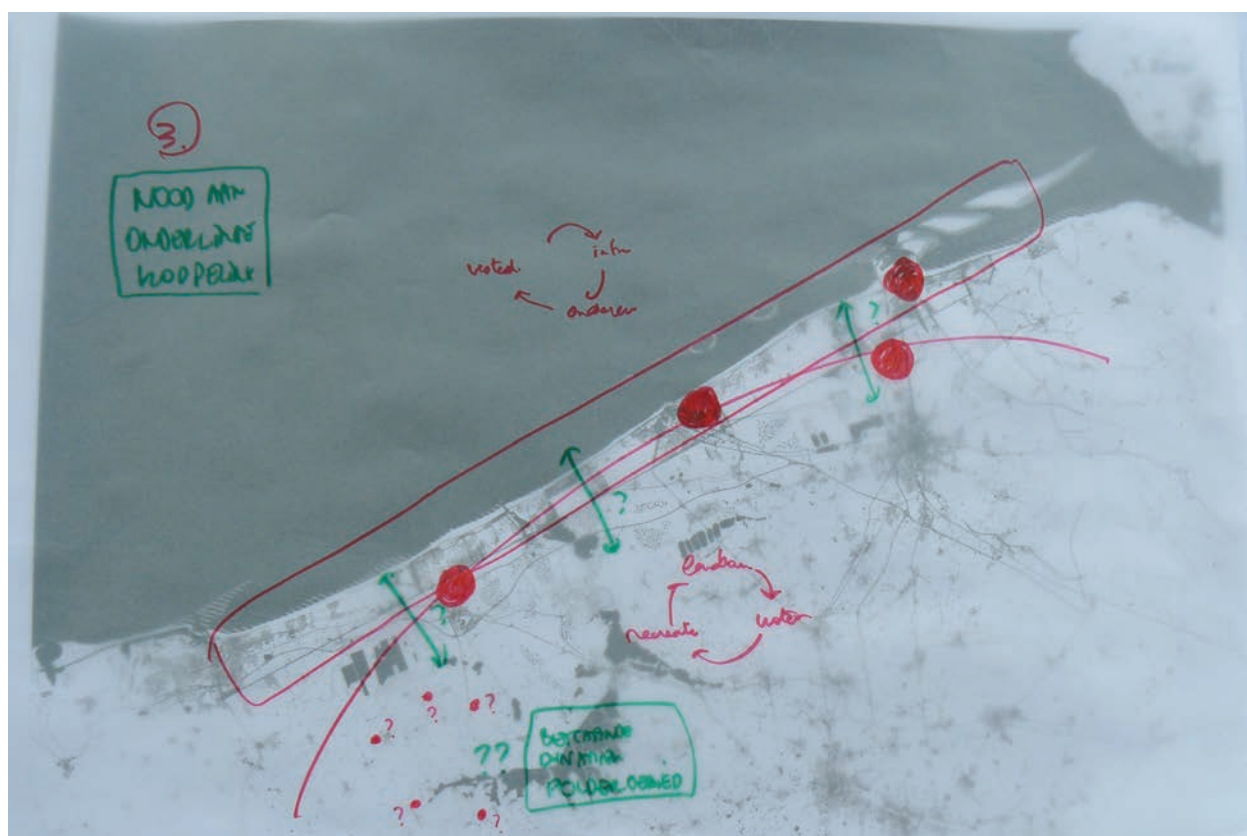
Is er voldoende comfort in de 4 toekomsten?



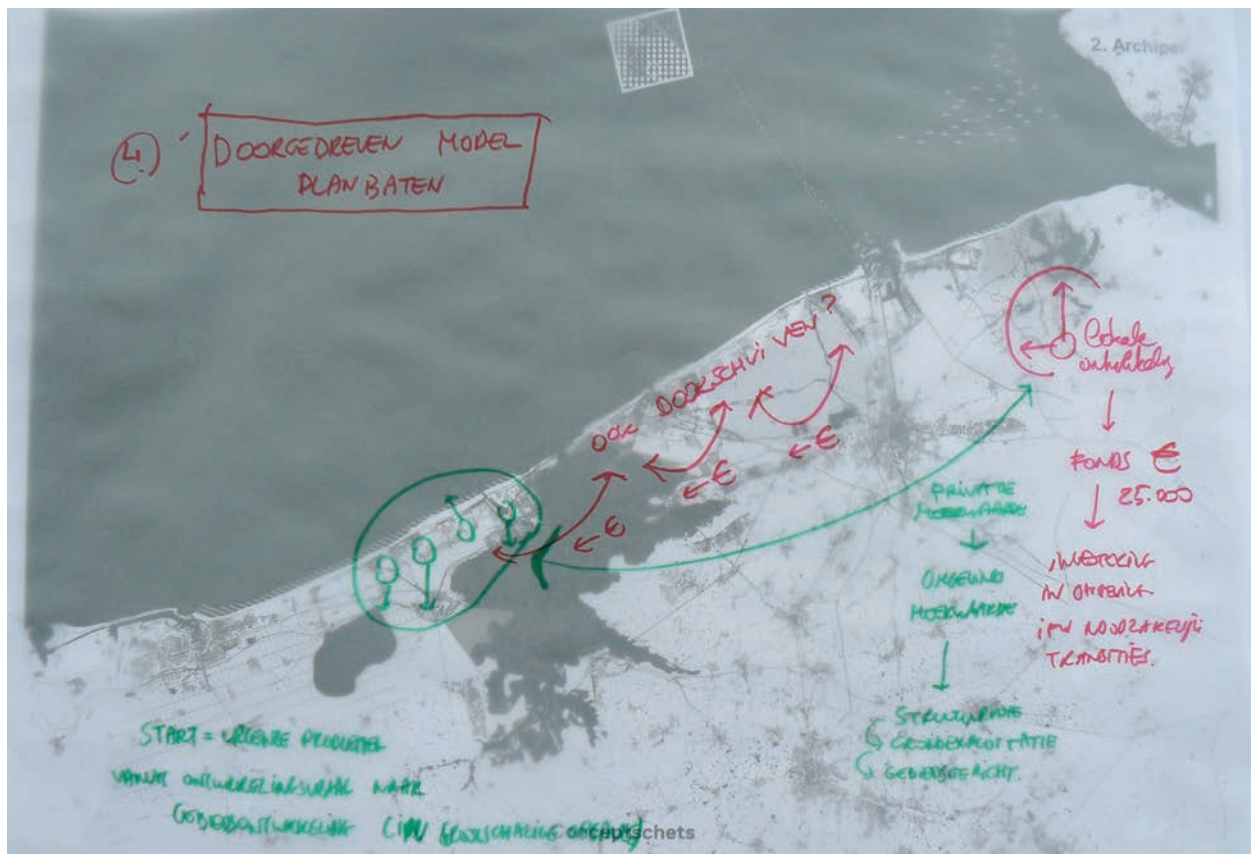
(Afb. I)



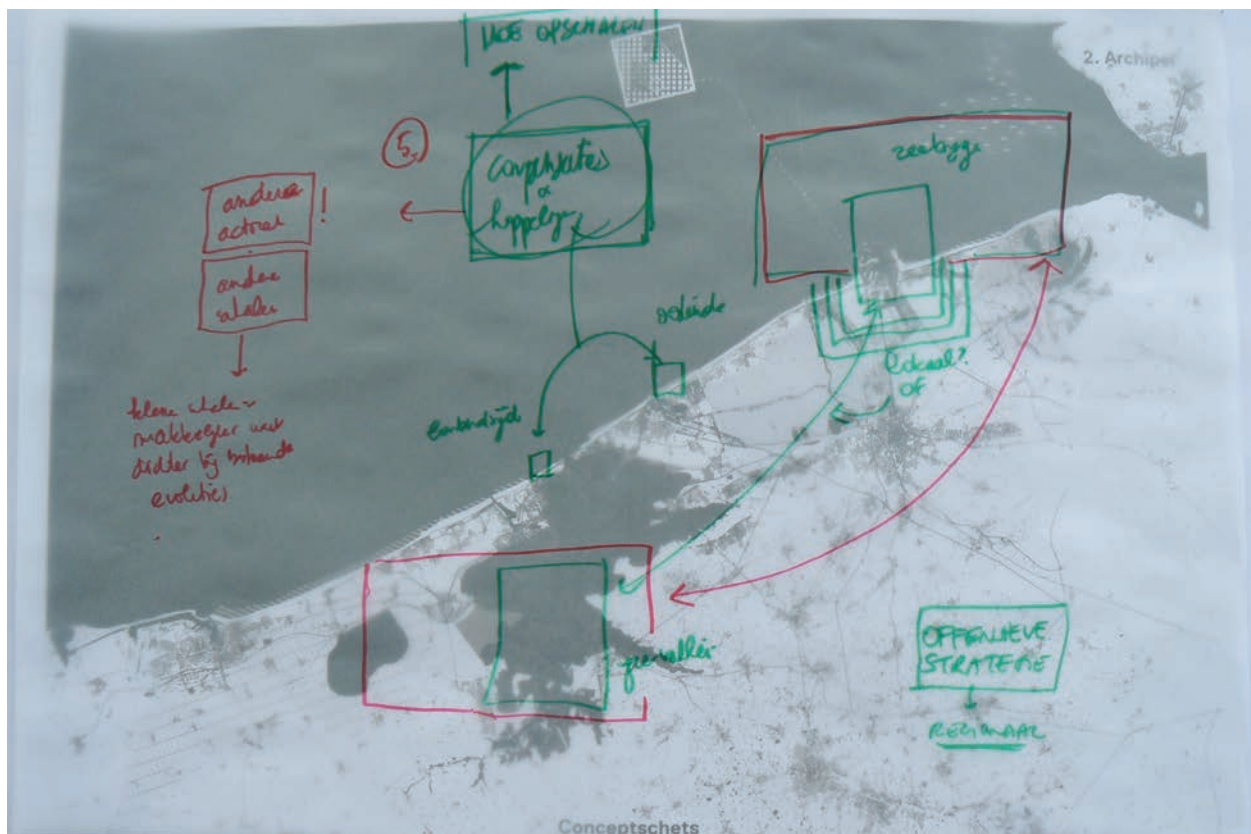
(Afb. II)



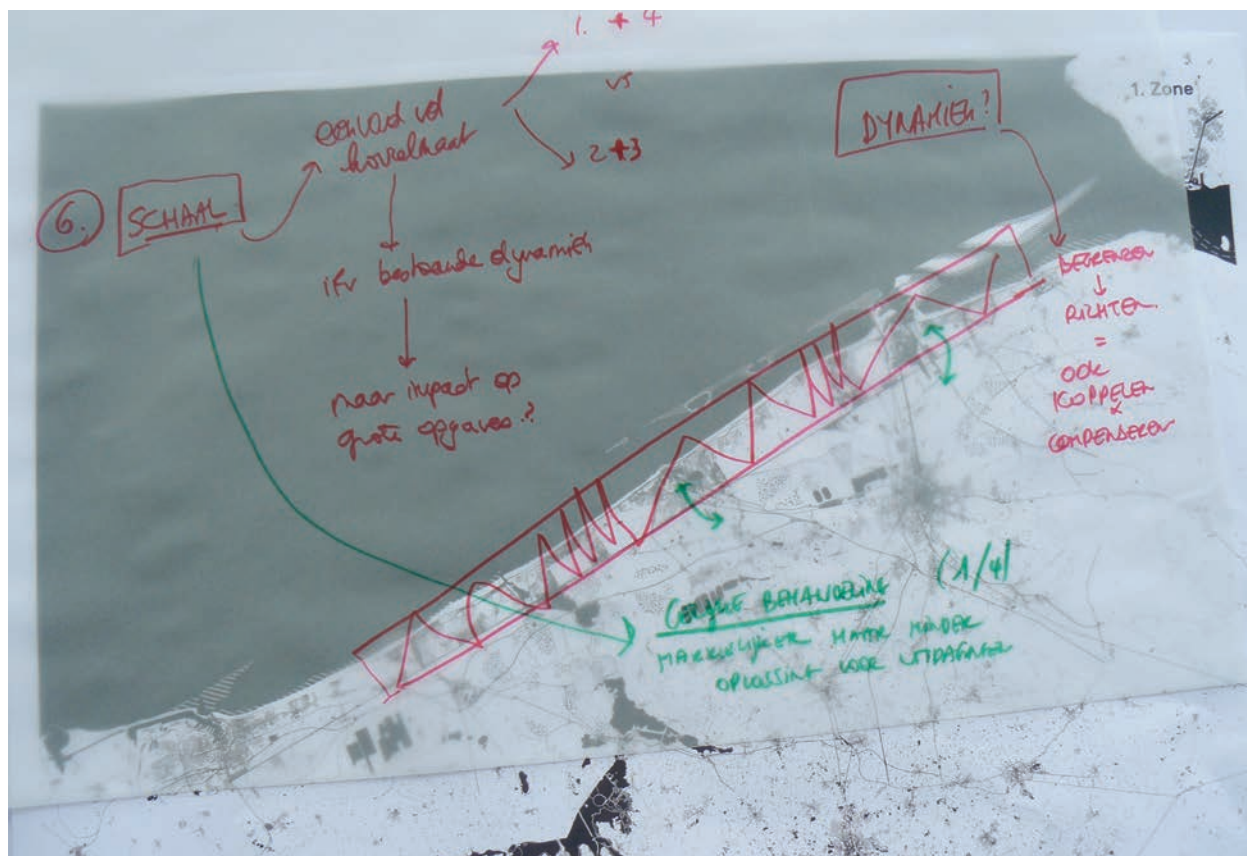
(Afb. III)



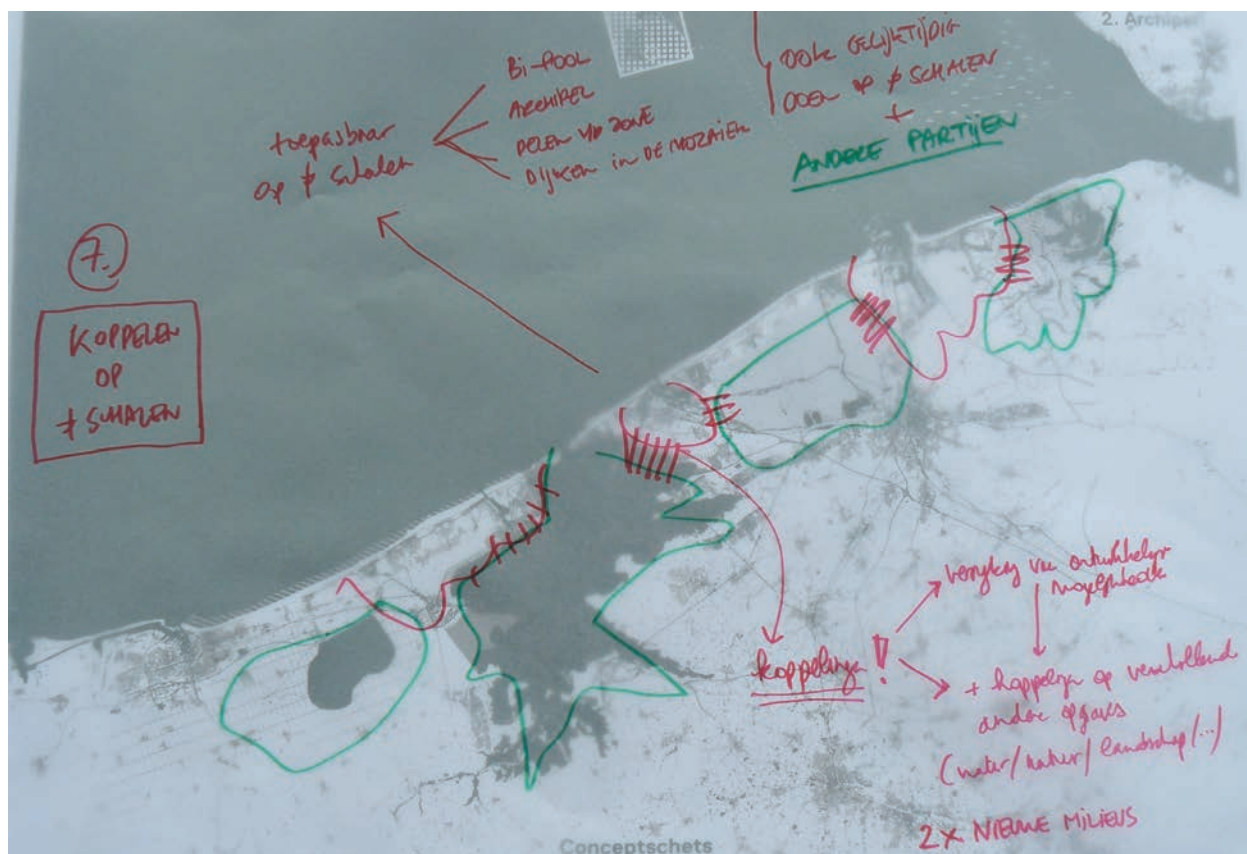
(Afb. IV)



(Afb. V)



(Afb. VI)



(Afb. VII)

Knokke

Deelnemers: Wout De Raes, Charlotte Geldof, Krien Hansen, Andreas Lancelot, André Loeckx, Marcel Taal, Mia Vancompernole, Jan Van Coillie, Luc Van Damme, Peter Vanden Abeele (moderator), Steven Verhulst.

Bipool (Afb. K1, p. 66)

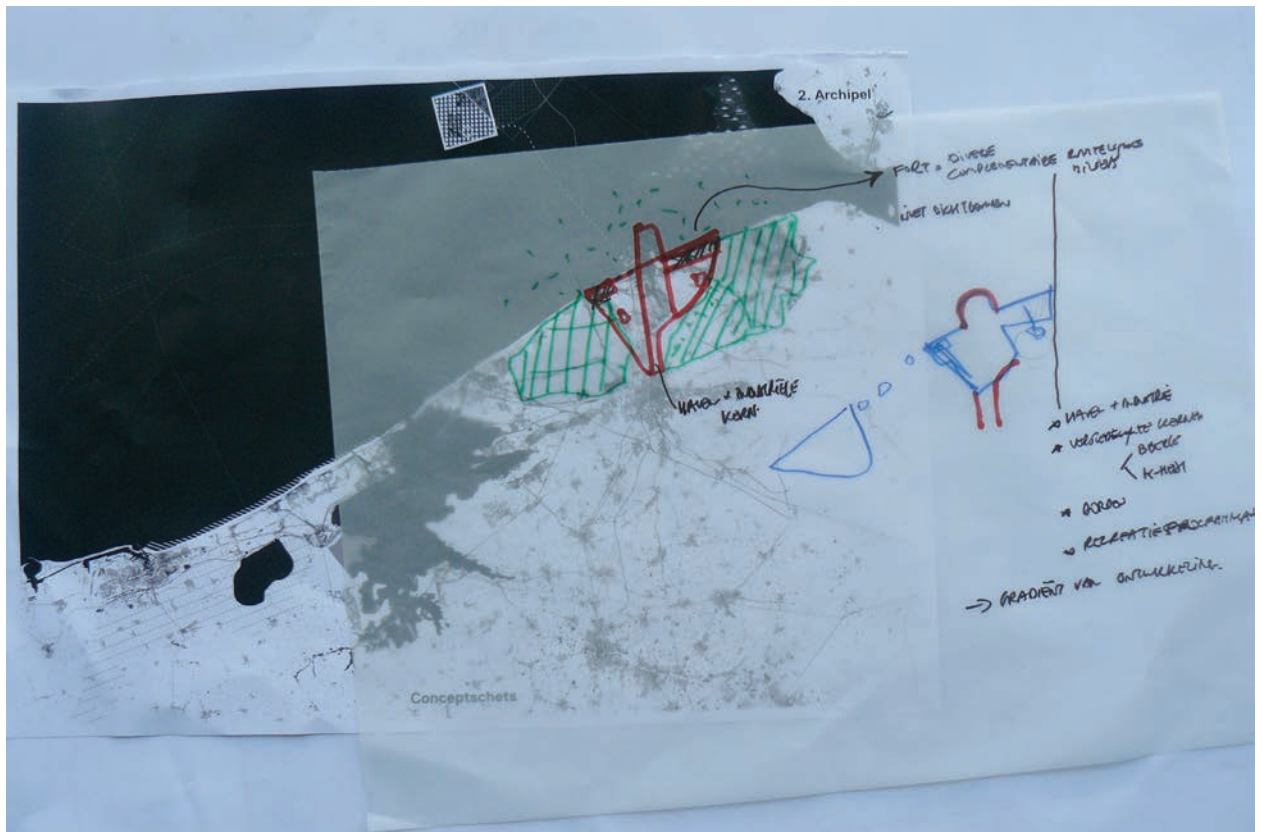
Een specifieke ontwikkeling op de eilanden past in het verhaal van verschillende kustontwikkelingen op Europese schaal. Het landschappelijke en technische statuut van de eilanden bepaalt de uitrusting op de eilanden, hierbij zou niet meteen gekozen worden voor echte woonontwikkeling, eerder: fietsen, natuur, natuurcentra, ... waarbij natuur als een tijdelijke bestemming uiteindelijk in een latere ontwikkelingsfase vervangen kan worden door harde bestemmingen.

De voorgestelde verstedelijking en opschaling van Heist moet een intensivering van de stadskernen inhouden, waarbij een open ruimte behouden wordt in het kustlandschap, tussen kust en achterland en een verdichting in en naar het havengebied. En waar de toename aan verspreide villa's wordt tegengegaan. Een gelijkaardige uitdrukking kan te vinden zijn in de kuststrook tussen Oostende en Zeebrugge of in de opgelapte suite van polderdorpen tussen Oostende en Brugge.

In hoeverre kan er in het bipoolverhaal uitgegaan worden van de Vlaamse Baaien

als één van de elementaire aanjagers van dit focusgebied?

Zo werkt de zandaanvoer anders dan aangenomen; erosie van de eilanden voor de kust van Knokke-Heist kan zo voor een landschap-switch zorgen, waar misschien nieuwe kwaliteiten liggen voor een metropolitane ambitie van Knokke (Knokke – Venetië met een remote zeebeleving?), of juist niet? Of een kwaliteitsvolle uitbreiding en bezetting van de baai van Heist.



Zeebrugge

Deelnemers: Wout De Raes, Charlotte Geldof, Krien Hansen, Andreas Lancelot, André Loeckx, Marcel Taal, Mia Vancompernele, Jan Van Coillie, Luc Van Damme, Peter Vanden Abeele (moderator), Steven Verhulst.

Archipel (Afb. Z1, p. 66)

Het uitgangspunt om in te zetten op de robuuste landschappen rond de forten - als belangrijke drivers - moet genuanceerd worden. De impact en ruimtelijke vertaling van dit concept moet duidelijker worden.

Ook de activiteiten binnen deze beschermde landschappen hebben een duidelijke definitie nodig, aangezien op een beperkte oppervlakte een belangrijke landschapsinvulling gebeurt.

Een landschap van een voor Vlaanderen ongeziene schaal voert de bovenmaat, zowel landschappelijk als cultuurhistorisch (Zwin, Uitkerkse Polders).

Hierbij bouwt het verder op een huidige tendens: de herwaardering, bescherming en uitbouw van deze 'oude' landschappen.

Maar naast deze landschappen, moeten ook de stedelijke 'klompen' robuust zijn: hoogwaardige, compacte stedelijke gebieden. Door enkel in te zetten op het natuurlijke of cultuur-landschap gaan de forten eraan.

Er moet gestreefd worden naar een complementair geheel dat geheel op zich

kan werken.

Op naar een evenwaardigheid: sterke landschappelijke entiteiten naast sterke stedelijke massa.

Is het in dit vraagstuk nodig om als archipel vormelijk aaneen te laten sluiten om te voldoen aan het klassieke beeld van een 'ommuurd fort' of kan het archipel optreden als een echt archipel, waarbij de kwaliteiten te vinden zijn in het schaalgebruik, de collectiviteit en de ruimtelijke verdeling?

Dit idee kan eerder toegepast worden in de positionering van de verschillende archipels onderling (Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge), aangezien verkrumming moet vermeden worden.

Forten of archipels hebben een zekere body nodig om evenwaardig op te treden naast de grote landschappen. Deze moeten aangezuiverd en geprofileerd worden. Gelijkwaardigheid tussen ontwikkeling en landschap.

Qua naamgeving moet evenzeer een eenduidige beslissing genomen worden. Zo draagt de term 'fort' een zekere onafhankelijkheid met zich mee, terwijl archipels een zekere complementariteit

bedoelen.

De sterkte van de archipel is net deze variatie aan keuzemogelijkheden, bepalend voor de rijkheid binnen het archipel (haven, productie, verdeling, subproductie ...)

Zo is de invulling van het havengebied eerder een secundaire parameter in het archipel-verhaal. Echter moet een zekere daadkracht van deze havenfunctie bewaard blijven. De nabijheid van een grote havenactiviteit gekoppeld aan natuurlijke landschappen kan een kwalitatieve omgeving betekenen voor woonfuncties. De haven, met bepaalde functie, als bijkomstige motor, naast de sterke landschappen.

Het verhaal waarbij de haven van Zeebrugge wordt opgegeven en enkel wordt benut door landschappelijke ontwikkeling, draagt het risico in zich en is niet robuust genoeg om de leefbaarheid en metropolitaniteit van dit gebied te garanderen.

De rol van de haven is afhankelijk van de positie van het fort in het stedelijk netwerk waartoe het behoort. Meerdere opties zijn hierbij mogelijk.

De infrastructuur van de zeehaven kan bijvoorbeeld als schakel dienen voor ontwikkeling, zowel haven- als stedelijke ontwikkeling. De haven zal zich altijd aanpassen mbt. kustveiligheid, dus andere ontwikkeling kan hierop inspelen (mobiliteit, verzanding, ...). De haven als driver.

Het statuut van het havengebied, als kwaliteitsstimulans, zegt veel over wat er achter en in het fort zal gebeuren,

Het doel moet zijn om een versterkte archipel te bekomen met versterkte haven, dense open en groene ruimte en een productief landschap met 'een leesbare muur' rond.

De vraag blijft hoe het gebied afgelijnd kan worden en hoe de open gebieden (nu of later) ingevuld worden.

Deze aflijning en programmainvulling kan het grote waarde-element zijn van het archipel-scenario. De forten van de archipel vormen een eenheid, zowel bestuurlijk als op het vlak van coalities. Zo vermeerderd Blankenberge bijvoorbeeld het programma-onderdeel, en is er geen sprake van zuivere interne concurrentie: een functionele, ruimtelijke en karaktervolle verdeling. De opgave moet zijn om interessante raakvlakken te creëren, waarbij de grenzen mooi en nuttig worden geformaliseerd.

Zo kan het voordelen bieden om de 'oude' haven van Brugge binnen het focusgebied en archipel op te nemen.

De huidige mobiliteitssituatie (A11 ed.) pleit immers om een betere verbinding met het achterland te maken.

Dit concept kan de archipel landinwaarts versterken en duidelijk begrenzen. Er kan een uitspraak gedaan worden over zowel de havensituatie alsook over een gebied dat nog geen echt gezicht heeft in de studie.

Een geconsolideerde actieve zone van de haven van Zeebrugge tot in Brugge, geflankeerd door sterke naturen en trefende stedelijke ontwikkeling.

En wat met Blankenberge en Knokke-Heist? Twee verschillende armen naast het archipel van Zeebrugge-Brugge, die mediëren tussen zee, havengebied en landschap.

Aan de oostkant kan een interessante overlap plaats vinden tussen Knokke-Heist en bijvoorbeeld een mega-Zwin tot in Brugge: een verwantschap tussen een sterke stedelijke ruimte (Knokke) en een fors natuurlijk landschap.

Of ten westen kan een dorpen-structuur de greep versterken in een kwaliteitsvol polderlandschap, met als uiteinde

Blankenberge en aan de andere kant de as Brugge-Zeebrugge. Plus, een kwaliteitsvolle invulling van het recreatieve landschap (campings ed.)

Een harde periferie aan Blankenberge en een zachte structuur erdoor, die achter Blankenberge begint, achter de kustlijn doorloopt (Evendijk), door de haven, zo naar Knokke.

Er wordt voorgesteld om de duinengordel tussen Blankenberge en Zeebrugge te verbreden en zo een veilige zone op natuurlijke wijze veilig te stellen.

De validatie van een oud landschap, op het vlak van veeteelt, waterregulering, flora (historisch permanente graslanden, zwin) ...

Zo kan er misschien gekomen worden tot een duidelijke coherentie in een kwaliteitsvolle ruimte-invulling. Een waardevolle volledigheid, van dorpse kernen, burgerlijke kustontwikkeling, bedrijvigheid, familiale en recreatieve ontwikkeling en open (natuur)ruimte.

Het archipel gaat uit van zijn eigen interne kwaliteit, dus gebieden moeten duidelijk aangehaald en verbeeld worden, zodat interne invullingen en coalities duidelijk worden.

Welke dynamieken vinden waar plaats en welke concentraties zijn er te onderscheiden (bv. gradiënten van ontwikkeling, havenactiviteit ...)?

Het archipel-scenario geldt zo ook als een verhaal van densiteiten: gebieden worden aangeduid als grenzen en types van ontwikkeling.

Hierbinnen moet een heldere mobiliteit gelden, die eventueel aantakt op huidige verhalen (bv. fietsplan van de provincies), zowel binnen het archipel, als tussen de archipels.

Dorpen en steden buiten de concentratiegebieden/archipels, zouden een andere strategie krijgen: een verhaal van natuurlijke adaptatie en tijdelijke, andere

gebruiken.

Bijvoorbeeld de transformatie van het huidige woonlandschap naar een meer tijdelijk karakter, of de implementering van een evacuatiesysteem. Deze strategieën zouden opgesomd moeten worden. Een verhaal van stedelijke programma's in de complementaire archipels en van natuurlijke adaptatie – met eigen strategieën en typologieën- buiten de clusters. Er moet dus ook een eigen rijkheid toegekend worden aan wat buiten de archipel ligt, zodat contrasten helder kunnen worden.

Doordat er sprake is van een zekere totaliteit en volledigheid op een kleine schaal, kunnen de archipels beschouwd worden als een kleinere versie van de bipool. Echter wat is de rol van de archipels in een groter Europees en interregionaal verhaal?

Conclusie

Kan het havenonderdeel niet explicieter onderdeel worden van het fort van de archipel? Dit impliceert een groter landschap van het Zwin tot aan Damme. Het Fort wordt daarbij uitgebreid tot aan de centrale industriële as in Brugge en aan beide zijden daarvan worden residentiële milieus gestimuleerd. Verstedelijking tussen Zeebrugge en Blankenberge is minder wenselijk gezien de waardevolle duinengordel die hiertussen ligt. Men zou kunnen inzetten op de lijn vanuit Zeebrugge landinwaarts, waarbij het contactvlak tussen de Uitkerkse polder en de rand van het fort versterkt worden. Er wordt dus juist ingezet op versterking van de kop van de archipel, de rest van de grens wordt landelijker ingevuld.



(Afb. I)

Oostende

Deelnemers (tafel 2): Joachim D'eigens, Michel Gilte, Jan Zaman, Peter Swinnen, Kathy Belpaeme, Annelies Bolle, Jandirk Hoekstra, Inge Kersten, Ellen Maes, Daphne Thoon.

Deelnemers (tafel 3): Wout De Raes, Charlotte Geldof, Krien Hansen, Andreas Lancelot, André Loeckx, Marcel Taal, Mia Vancompernele, Jan Van Coillie, Luc Van Damme, Peter Vanden Abeele (moderator), Steven Verhulst.

Bipool (tafel 2) (Afb. 01, p. 65)

Beide pieren van de haven van Oostende moeten even lang zijn, anders slibt de havengeul razendsnel dicht. In de oksels van beide pieren zal op grote schaal aanzanding plaats gaan vinden. Deze nieuwe stranden en duinen geven ruimte voor nieuwe ontwikkelingen: (tijdelijk) recreatief verblijf, paviljoens, sportvoorzieningen, attracties. Het geeft de kans om nieuwe recreatie en verblijfsmilieus voor nieuwe doelgroepen te ontwikkelen. Beide pieren hebben door hun ligging een andere uitstraling, de westelijke pier ligt aan de stad en hier past een groot badstrand met een stedelijke karakter en bijbehorende voorzieningen. Terwijl de oostelijke pier aan een slibrijker en natuurlijker gebied grenst waar de aquacultuur een belangrijke rol gaat spelen. In de pieren zouden ook heel goed jachthavens opgenomen kunnen worden. De herontwikkeling van het havengebied is in deze toekomst ook een aantrekkelijke optie. Bij het herontwikkelen van de oude

haven voor permanent verblijf, recreatie en voorzieningen moet rekening worden gehouden met de lage ligging van het havengebied en het centrum van Oostende. Of de herontwikkelingsprojecten moeten op 'terpen' worden aangelegd of er moet een stuw of kering in de havenmond worden gerealiseerd.

Bipool (tafel 3) (Afb. 01, p. 65)

De belangrijkste uitspraak in het bipoolverhaal is de oost-west-tegenstelling, zowel op zee als op land. Oostende-Stad is niet meteen aan de orde, in dit geval is heel de bipool het gebied van ontwikkeling en metropolitaaniteit. Een hoogstedelijke en hoogkwalitatieve zone die in de hand wordt gehouden, met o.a. Oostende als hoeksteen. In dit focusgebied, is het de strekarm die de grootste uitspraak doet over dit contrast, als een soort van representatie van het hele oostelijke deel.

De sterkte van het gebied valt en staat met de plaatsverdeling en programmatie van deze strekarm(en).

Het systeem van strekarmen moet impressief genoeg zijn om een grensrechter en katalysator te vormen tussen verschillende (nieuwe) landschappen. Aan de voorkant treedt een interessante relatie op tussen stad en kust, ontwikkeling op de strekarm krijgt zo een nieuw volwaardig kustlandschap. Aan de andere kant kan dan weer een zachter lagune landschap verschijnen. Zo hangt de oostelijke strekarm, naast de zeewaartse activiteiten, samen met de strand- en kustbeleving dat in dit oostelijke deel ligt (militair hospitaal, fort Napoleon ...). Op een oppervlakte van tien op tien vindt de (contra)formatie van twee compleet verschillende stranden en landschappen plaats. Dit kan gelden als bijkomende trigger voor ontwikkeling op deze armen.

De strekarm moet ernaar ontworpen worden, zodat deze bijdraagt tot de kustverdediging.

De ontwikkeling van de haven is gelinkt aan wat er zeewaarts gebeurt: aquacultuur, offshore-activiteiten, verwerking, visserij ...

De aanwezigheid van twee havens (Oostende en Zeebrugge) kan als een voordeel uitgespeeld worden, waarbij de twee havens – beiden met een eigen specificiteit en ruimtelijkheid – complementair zijn, en samen deel uit maken van een mobiliserend en wervend oostelijk deel. Oostende als de ontstressing van de haven van Zeebrugge.

Er kan een grote verwevenheid ontstaan tussen stad en haven van Oostende, waarbij de haven eerder optreedt als een drager van maritieme cultuur (aquacultuur, offshore), een activiteit die zich beter, ook op maatschappelijk gebied, kan enten op de stad.

De vraag is hoe het huidige industriegebied achter Oostende vorm en inhoud krijgt. Neemt dit deel in de opschaling van bedrijvigheid, als een verlengde van de oostelijke strekarm, of wordt er gekozen voor een andere invulling (woongebied, landbouwactiviteiten ...)?

Moeten we er vanuit gaan dat deze hyperinfrastructuur ook een 'hyper-win-win-model' met zich moeten meedragen? Of is de motivatie om een kwaliteitsvolle en bijzondere plek aan de Noordzee te bedenken voldoende?

Zo kan men zich een combinatie van beiden inbeelden, waarbij men de linker strekarm nog verder oplaadt met functies (getijdencentrale, atollen ...) opdat de nieuwe ruimte rendabel is. Maar dat de oefening blijft om de strekarm te schetsen in de totale ruimtelijke en publieke ontwikkeling van de Noordzee.

Een typologische oefening waarbij niet enkel het functionele verhaal bekeken wordt (natuurcompensatie, maatschappelijke kost ...), maar ook de mogelijkheid tot een kwalitatieve residentiële ontwikkeling in een landschap dat nergens in Europa te vinden is.

De strekarm past in de volledige oplading van de bipool, zowel op de strekarm zelf, als tussen Oostende en Brugge, als tussen Brugge en Zeebrugge.

De invoeging van stedelijke maatschappelijke functies die niet te vinden zijn in het westelijke deel van de kust.

De Atlantikwall wordt gepromoveerd en 90° gedraaid wordt om zo kustveiligheid te garanderen aan beide kanten en om luwte te creëren in het westen en een diverse densiteit in het oosten.

Het zeegebied wordt aangesneden, waarbij ook maatschappelijke noden en functies moeten worden aangedragen. Publiek domein in de zee dat niet enkel beschikbaar is voor een specifieke gepri-vilegieerde groep (bv. een woonplek voor

vissers en aquaboeren). Dit bijkomend aan de landschappelijke impact.

Voor de 'luwte' moet een laissez-faire beleid vermeden worden. Een goedkoop en ijl landschap waar arme verlinting troef is, is nefast voor de sterkte van het bipoolverhaal.

Deze zijde vergt evenzeer veel maatregelen, waar gestreefd moet worden naar een sterk adaptief landschap. Er moet voor de hele kust aan programma, acties en koppelingen voorzien worden.

Is er bijvoorbeeld plaats voor inlandse aquacultuur in het westen, waar er reeds een hoge graad aan bescherming is, of is hiervoor enkel ruimte in het oosten gereserveerd? En wat gebeurt er dan met het waterlandschap dat achter de strekarm aanwezig is, en bezet wordt door aquacultuur. Meer specifiek, wat is de landschappelijke meerwaarde voor de dorpen die erachter liggen en wat heeft aquacultuur nodig qua invulling in het landschap? Een duurzame vorm van activiteiten is evenzeer vereist (geen hoge concentraties aan antibiotica, of onnatuurlijke modderlandschappen).

In ieder geval moet het voordeel getoond worden van de locatie waar aquacultuur of ontwikkeling plaats vindt. Want residentiële ontwikkeling zou zich evengoed op de strekarm van Zeebrugge kunnen voltrekken en oesterbanken in Veurne.

En is een ontdebelling van de strekarm sterker dan een éénduidige zeewaartse figuur?

Oostende moet verbonden worden met de andere polen. De huidige achterlandverbindingen moeten worden versterkt en doorgetrokken (naar de strekarm(en)). Samen met een antwoord voor de invulling van deze 'driehoek'. Een productief groen hart, waar stedelijke voedselproductie, cultivatie en open ruimte zorgen voor een coalitie tussen landschap en

stedelijke pool.

Maar ook moet er gezocht worden naar een bestendige verbinding en mobiliteit naar het oostelijke deel toe. Een aaneenhechting tussen twee verschillende landschappen.

In het bipoolverhaal moet niet enkel gekeken worden naar de haalbaarheid, financiering of logica van het hele systeem. Deze hele bipoolwerking kan ook dienen als een krachtige denkmaschine; een kader waaraan verschillende verhalen kunnen opgehangen worden. Een voorzet tot actie en reactie.

Conclusies

Op de pieren moeten nieuwe programma's geactiveerd worden. Tevens moet de koppeling tussen de pier en de ontwikkeling achter de pier explicieter gemaakt worden.

Productieve landbouw kan ingericht worden ten behoeve van de metropool. In het Oosten is het landschap natuurlijk, passend bij de bestaande structuur, en in het westen stedelijk.

Nieuwpoort

Deelnemers: Pieter Coelis, Joachim Declerck, Peter De Wolf, Sofie Haspeslagh, Julie Mabilde, Hannelore Maelfait, Joost Schrijnen, Dieter Vandeveld, Anne Vandermeulen, Ans Vanhevel, Ewald Wauters

Zone (Afb. N1, p. 64)

Moet het waterrijk gebied niet eerder in het hinterland dan tussen de 2 lijnen van de zone liggen? Voorstel om eerder te verstedelijken ten W van de IJzermonding (boven Nieuwpoort) omdat dit makkelijker te verdedigen is in de huidige lijn. Ten Oosten van die monding (waar op plan verstedelijking was getekend) is het logischer een zandige verdediging, meer landinwaarts, te voorzien. Wat doe je met het water uit de IJzer: blijven wegpompen of landbouwgebied opgeven? = kosten baten verhaal. Als je landbouwgebied opgeeft, is het dan meervoudig inzetbaar? (bv in Sigmaplan niet meervoudig inzetbaar, louter natuur) Een upgrade van de kusttram kan in zone-scenario een extreme dynamiek veroorzaken (schaalsprong), maar het moet een concentratie op bepaalde knopen blijven. Langs die lijn / zone moeten dus ook knopen met een verhoogde concentratie van bebouwing en voorzieningen komen. Dus eerder een laddersysteem ipv 2 lijnen.

Archipelago (Afb. N2, p. 64)

De voorstelbaarheid van het estuariene landschap: hoe kunnen we die vergroten?

Welke randvoorwaarden zijn daarvoor nodig, hoe ver laat je overstromen?

Conclusie: toch gecontroleerd getijde nodig om kwaliteit te maximaliseren, om meer gradiënten te creëren, de ontwikkelingsmogelijkheden worden daardoor groter, je kan het landschap beheren en exploiteren, je kiest op welk moment je welk deel onder water zet. Bv op sommige delen grootschalige zoute teelten organiseren. Om gebied te laten overstromen moeten een aantal infrastructuur ook her en der onderbroken worden.

Mozaïek (Afb. N3, p. 65)

In dergelijk systeem is er geen aanleiding om dingen weg te nemen die er al zijn. Idee mozaïek = compartimenteren ifv verschillen in waterbeheer en bijkomend gevolg is dat je langs die lijnen ook kán gaan ontwikkelen, maar je hoeft daar niet altijd te ontwikkelen. Dus ook hier een verhaal van knopen en concentraties. Het is een klassiek poldersysteem (verder bouwend op wat bestaat), totaal gestuurd door een sterke overheid. Wat is de trigger voor verandering in dit scenario? Niet duidelijk gedefinieerd, moet dit voortkomen uit de landbouw zelf, van onderop?

Diksmuide

Deelnemers: Joachim D'eigens, Michel Gilte, Jan Zaman, Peter Swinnen, Kathy Belpaeme, Annelies Bolle, Jandirk Hoekstra, Inge Kersten, Ellen Maes, Daphne Thoon.

Archipel (Afb. D1, p. 67)

Hier bepalen de overgangen tussen land en water, maar ook tussen zoet en zout water het toekomstbeeld. Diksmuide grenst aan de estuariene vlakte. In de zomer is er minder toevoer van zoetwater vanuit de hoge wal en is er sprake van een zoutindringing ver landinwaarts. In de winter is er een grote hoeveelheid zoetwater, zijn er dus vaker hogere waterstanden en wordt het zoute water verder terug richting zee gedrongen. Een open, wadden-achtig landschap met geulen en platen, waardoorheen de IJzer meandert, is het beeld.

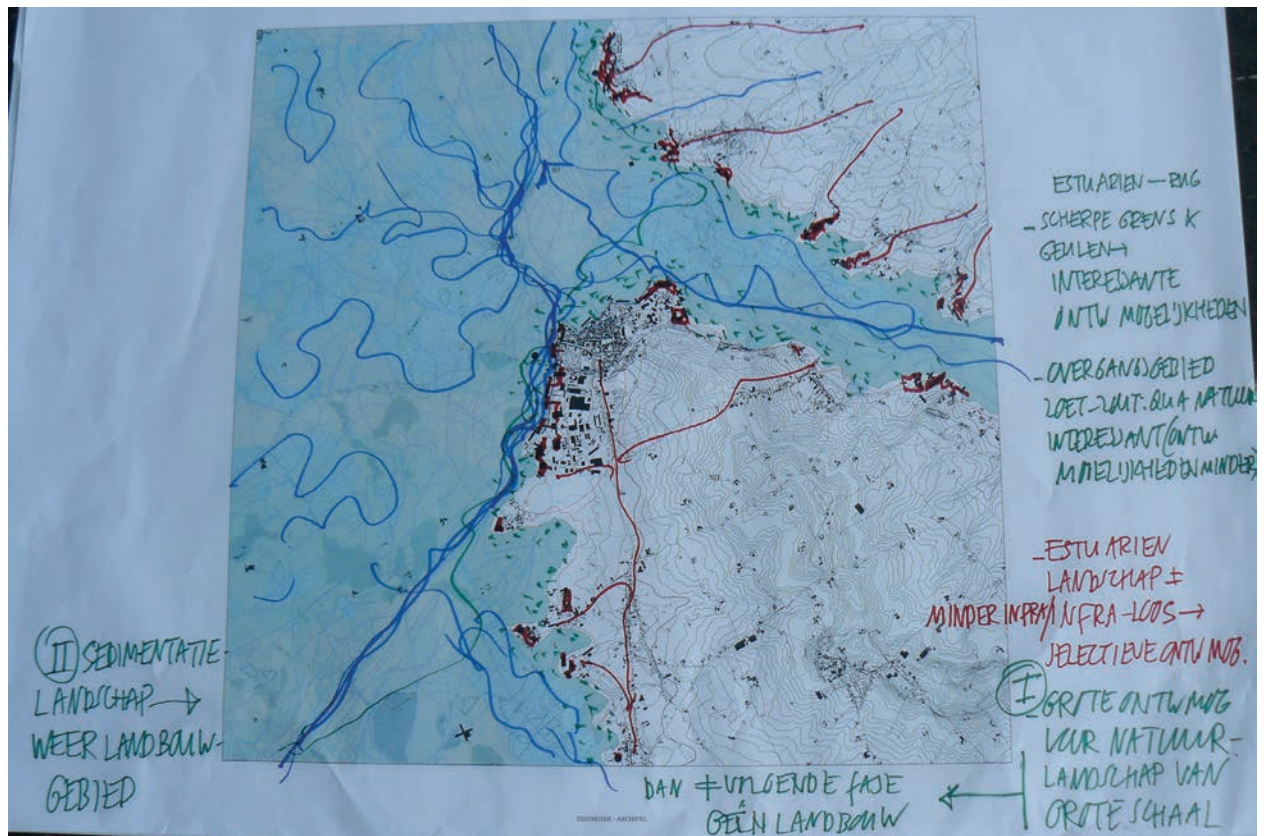
Het estuariene landschap heeft een enorme ecologische potentie, maar wonen aan een slibrijk systeem is niet zo aantrekkelijk. Uitzondering hierop vormt Diksmuide zelf. De haven aan de IJzer vormt een ideale uitvalsbasis voor tochten in de estuariene vlakte. Door de beperkte bereikbaarheid (hooguit 1 wegverbinding op palen door de estuariene vlakte) zal er ook selectieve ontwikkeling plaats vinden.

Daarnaast is het de vraag hoe lang het een systeem met geulen en schorren blijft; op den duur verandert het estuariene landschap door opslibbing in een

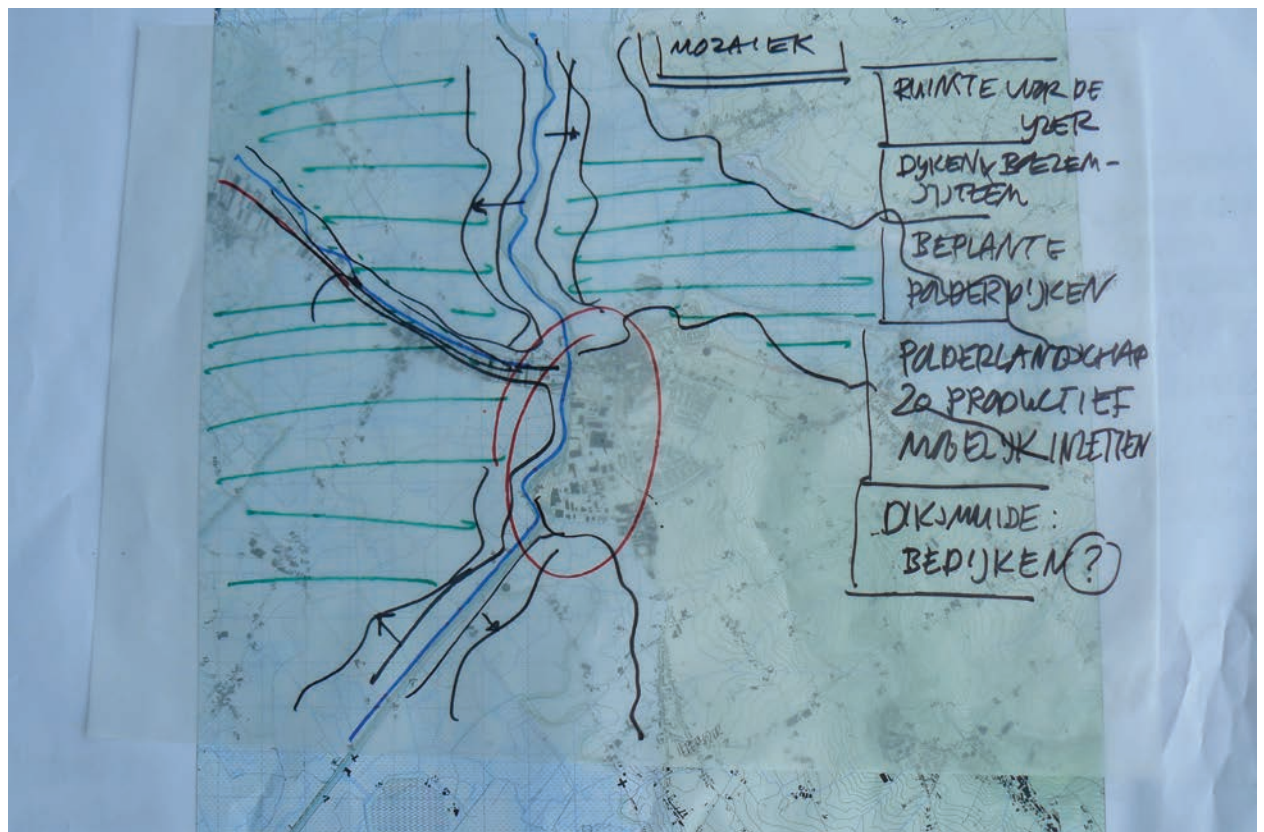
Land van Saeftinge achtig complex. Of de natuurlijke waarde van dit systeem op de lange termijn dan behouden blijft of dat het weer als landbouwgebied in gebruik wordt genomen is dan de vraag. Voor blijvende natuurlijke en recreatieve waarden is het ontwikkelen van een groot zoetwatermoeras achter de duinen wellicht aantrekkelijker voor Diksmuide.

Mozaïek (Afb. D2, p. 67)

De essentie van Mozaïek is de introductie van een poldersysteem met kades, boezems en gemalen om een goed regelbare afvoer van het kustpoldergebied naar zee te kunnen garanderen, ook na forse zeespiegelstijging. Door de ontwikkeling van het afwatering-/boezemsysteem kan het polderlandschap zo productief mogelijk worden ingericht. De IJzer krijgt in dit systeem door dijkverlegging meer ruimte. Het IJzerdal buffert water, creëert natuurwaarden en vormt ook aanleiding voor het herontwikkelen van het waterfont van Diksmuide. Een belangrijke onderzoeksvraag is of delen van Diksmuide bedijkt moeten worden. De ontwikkeling langs de beplante polderdijken is wellicht minder stedelijk, maar meer agrarisch van aard, afgewisseld met kleine vestigingen voor bewoning of recreatief verblijf.



(Afb. I Zone)



Slotconclusie

André Loekx

Deze vorm van ontwerpend onderzoek is anders dan de structuurplannen, wetenschappelijke studies. Het gaat om een speculatieve reflectie, met een “what if?” uitgangspunt. Het zijn geen utopieën of fantasieën. Het zijn min of meer coherente manieren van denken om zo grip te krijgen op de complexe uitdagingen. Ze houden wel iets van realiteit. Door de realistische basis is er altijd een herkenningspunt, maar ze gaan voorbij aan deze realiteit. De band met het realistische behouden is zeer belangrijk.

De toekomst zijn onderbouwde verhalen, die zich radicaal stellen tegen de “laissez faire” en “business as usual”. Daar stelt zich tegenover dat we een breuk met deze beide willen. De scenario's geven een synthetiserend verhaal als aanvulling op de sectorale documenten. Het zijn frames die een coherent maar niet gesloten denkwijze inhouden. In elk van de vier frames zat een interpreterende kracht. Dingen werden in verband geplaatst, en “to do's” en interdisciplinaire werking kregen een toonaard. De ruimte werd gezien als een bedding waarin alle disciplines zich bevonden. Ze werken als ‘machine à penser’. Gedacht en tegengedacht brengen nieuwe varianten. Maar dit is nog

onvoldoende als machines die overtuigend zijn. Of tot ontroering leiden.

Charlotte Geldof

“We moeten evolueren naar een gedifferentieerde kust voor iedereen. Hiervoor doen we een poging om de kust als een dynamisch milieu te zien, met nieuwe soorten ruimte. Het omgaan met deze onzekerheid vereist een nieuwe vorm van cartografie. Dit geldt ook voor tijdelijkheid. Het kustfonds, grondbank, pilootprojecten en dergelijke zijn interessante tools. Hier moeten nog wel acties voor ondernomen worden. We missen nog te veel de opsomming van de voordelen en winsten van de vier toekomst en de bijhorende keuze in de focusgebieden en het onderliggende voorwaardenscheppend landschap. Er moet hierbij rekening gehouden worden dat er grenzen zijn aan de groei en de keuze voor concentratie of spreiding. Een maximaal gebruik van de bestaande structuren kan hierbij helpen.

Joost Schrijnen

Het zou een feest zijn als er een aantal dingen zijn die mensen nog niet hadden bedacht of nog niet in het bestaande

systeem hadden gezien.
Het toetsen van de scenario's aan een lagere schaal geeft weer nieuwe inzichten.

1. Voorstelbaarheid: het helpt als er aangegeven wordt dat er mogelijk externe drivers zijn die een proces zoals we hier zien in gang zetten. Klimaat, landbouw (moeilijk), infrastructuur, toerisme (moeilijk), ambities ten aanzien van natuur. Ecologie voorwaardelijk stellen voor een economisch perspectief. Bij een andere demografische ontwikkeling en koopkracht voorzieningen krijg je een ander netwerk en geografische verdeling. Bijdrage aan internationaal perspectief.

2. Integraliteit van sectorale kustverdeling naar integrale aanpak. Geldt ook voor de natuur. Op schaal naar de verschillende belangen kijken. Alle partijen moeten naar elkaar toe bewegen.

3. Bestuurbaarheid: opschalen van de bouwbaten. Is het voorstelbaar dat het geoefend wordt vanuit deze ambities? Er

moet op verschillende schaalniveaus samengewerkt en bestuurd worden. En de belangen dienen door de schalen heen met elkaar verbonden te worden.

Het opmerkelijke aan de vier modellen is dat metropolitaaniteit op verschillende manieren georganiseerd kan worden.

Ellen Maes

Het ontwerpend onderzoek binnen deze studie is van grote waarde voor het project Vlaamse Baaien. Door de tijdshorizon 2100 wordt automatisch nagedacht over de gevolgen van de klimaatwijziging. Het vernieuwende aan de studie MKL2100 is echter dat klimaatadaptatie niet noodzakelijk als dwingend principe aan de kust naar voor wordt gebracht, maar eerder als een bijhorend aspect van de toekomstige ontwikkeling van de kust geldt. Dit komt de integraliteit van het ontwerp ten goede en leidt tot breder draagvlak onder de stakeholders.





Dit document bundelt de eindresultaten van Fase 3 van het onderzoekstraject 'Metropolitaan Kustlandschap 2100' in opdracht van Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlaanderen, Departement Mobiliteit en Openbare Werken-AMT en Agentschap Maritieme Dienstverlening Kust, met Provincie West-Vlaanderen als partner. Het betreft exploratief ontwerpend onderzoek dat in 2014 verricht werd door 'Atelier Visionaire Kust', een team van ontwerpers (Architecture Workroom Brussels, H+N+S Landschapsarchitecten, Maat Ontwer-

pers en Xaveer De Geyter Architecten) en experts (Technum, IMDC en Deltares). Het eindrapport bestaat uit drie delen: een thematische scan van het huidige systeem en de toekomstige uitdagingen van het kustlandschap (DEEL 2), een overzicht van de twee werkateliers die in het kader van de studie werden georganiseerd (DEEL 3) en een ontwerpmatig exploratief gedeelte dat opgebouwd is rond vier mogelijke toekomst (DEEL 1).

<http://mkl2100.laboruimte.be>