



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement LIN
Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en
Zeewezen

planMER Strategisch plan voor de haven van Oostende

KENNISGEVINGSNOTA

mei 2004
3506-RAP-052 versie G

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding tot de opmaak van het strategisch plan voor de haven van Oostende	4
1.2	Inhoudelijke doelstelling van het strategisch plan voor de haven van Oostende	5
1.3	Situering van het plangebied	6
1.4	Stand van zaken van het strategisch plan voor de haven van Oostende	7
1.5	Doel van de PlanMER-procedure	7
1.6	Doel van deze kennisgevingsnota	8
1.7	Mogelijkheid voor inspraak	9
1.8	Algemene inlichtingen	9
1.8.1	Initiatiefnemer	9
1.8.2	Verantwoordelijken uitwerking PlanMER	9
1.8.3	Relevante besluitvormingsprocessen	10
1.9	Leeswijzer	11
2	Probleemanalyse en doel van het strategisch plan voor de haven van Oostende	12
2.1	Probleemstellingen	12
2.1.1	Ruimtelijke mogelijkheden voor havenontwikkeling zijn beperkt	12
2.1.2	Verweving en nabijheid van HAVen- en andere functies leiden mogelijks tot conflicten	13
2.2	Doelstelling	14
3	Situering en beschrijving van het studiegebied	16
3.1	Geografische en historische Situering van de haven van Oostende	16
3.2	Afbakening van het plangebied	17
3.3	Beschrijving van het gebied	18
3.3.1	Ruimtelijke structuur van de haven	18
3.3.2	Ruimtelijke componenten in de onmiddellijke omgeving van de haven	23
4	Planningscontext	25
4.1	Overzicht planningscontext	25
4.1.1	Regeerakkoord Vlaamse Regering	26
4.1.2	Beleidsplan Oostende 'Een industriële toekomst voor Oostende'	26
4.1.3	Langetermijnvisie voor de Vlaamse Zeehavens	26
4.1.4	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	26
4.1.5	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS West-Vl)	27
4.1.6	Voorstel afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende	27
4.1.7	Gewestplan en Bestemmingsplannen	28
4.1.8	Mobiliteitsplan Vlaanderen	31
4.1.9	Gemeentelijke mobiliteitsplannen	31

4.1.10	Speciale beschermingszones voor de natuurlijke structuur	31
4.1.11	Gebiedsvisie Zeereepduinen Oostende-Bredene-De Haan	32
4.1.12	Ecosysteemvisie Vlaamse Kust	32
4.1.13	Gebiedsvisie en actieplan voor de Spuikom te Oostende	32
4.1.14	Gemeentelijke Natuurontwikkelingsplannen (GNOP)	33
4.1.15	Beschermde Monumenten en landschappen	33
4.2	Relevantie per milieudomein	34
5	Beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen	36
5.1	Beschrijving huidige situatie en verdere ontwikkelingen per milieudomein	37
5.1.1	Huidig ruimtegebruik en verdere ontwikkelingen	37
5.1.2	Huidige toestand verkeer en vervoer en verdere ontwikkelingen	39
5.1.3	Huidige toestand leefmilieu en verdere ontwikkelingen	44
5.1.4	Huidige toestand bodem, water, (lucht) en verdere ontwikkelingen	48
5.1.5	Huidige natuur en ecologische infrastructuur en verdere ontwikkeling	50
5.1.6	Huidige toestand landschap en cultuurhistorie en verdere ontwikkeling	52
5.1.7	Huidige toestand externe veiligheid en verdere ontwikkelingen	53
5.2	Te verwachten autonome ontwikkelingen	55
6	Toekomstige gewenste ontwikkelingen & ontwikkelingsconcepten	57
6.1	Economisch uitgangsscenario	57
6.2	Mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsconcepten	60
6.2.1	Uiteenleggen van de Voorhaven	60
6.2.2	Reorganiseren van de Voorhaven	61
6.2.3	Verbeteren van de maritieme ontsluiting van Binnenhaven en Kanaalzone	62
6.2.4	Uitbreiden van de Voorhaven	63
6.2.5	Zeewaartse uitbreiding van de Voorhaven	63
7	Effectbeoordeling	65
7.1	Overzicht van de te onderzoeken milieudomeinen	65
7.1.1	Onderzoeksdomeinen planMER strategisch plan haven Oostende	65
7.1.2	Relatie onderzoeksdomeinen planMER en milieudomeinen milieudecreet	68
7.2	Doelstellingen	69
7.3	Methodologie voor de effectbeoordeling	73
8	Bijlagen	79
8.1	Besluitvorming m.b.t. het Strategisch Plan voor de Haven van Oostende	79
8.2	Besluitvorming m.b.t. het planMER	81
8.3	Verdere besluitvormingsprocessen	82
8.4	Interfererende besluitvorming	82
8.4.1	AWZ-plan voor geïntegreerd kustverdediging en verbeterde haventoeegang te Oostende	82
8.4.2	Afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende	83

1 Inleiding

Dit kennisgevingsdocument maakt onderdeel uit van de planMER procedure die wordt opgestart naar aanleiding van de uitwerking van een Strategisch Plan voor de Haven van Oostende. Het vormt de eerste stap in genoemde procedure.

In dit inleidende hoofdstuk wordt uitgelegd:

- waarom een strategisch plan voor de haven van Oostende wordt opgemaakt;
- waarom een planMER zal opgemaakt worden;
- wat het doel is van deze kennisgevingsnota;
- waar men terecht kan met reacties naar aanleiding van deze kennisgeving
- een aantal algemene inlichtingen

1.1

AANLEIDING TOT DE OPMAAK VAN HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN OOSTENDE

Het strategisch plan voor de haven van Oostende wordt opgemaakt ter voorbereiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), waarin de afbakening en inrichting van het zeehavengebied zullen vastgesteld worden. Per definitie omvat het strategisch plan de ontwikkelingsrichtingen op een strategisch niveau en dus op hoofdlijnen. Concrete ontwikkelingen tot op projectniveau vallen buiten het bestek van het strategisch plan. De opmaak en besluitvormingsprocedure van het RUP zelf maakt ook geen deel uit van de uitwerking van het strategisch plan.

Het opstellen van een strategisch plan voor de haven van Oostende kadert in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999, waarin bepaald wordt dat voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan uitgewerkt wordt.

Deze beslissing kadert op haar beurt enerzijds in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en anderzijds in het Havendecreet.

In het **RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN** (BVR 23 september 1997) wordt bepaald dat de zeehaven van Oostende in samenhang met de regionale luchthaven, een poort op Vlaams niveau vormt. Poort is een beleidsmatig begrip en is een plaats waar ontwikkelingen worden gestimuleerd omwille van de bestaande of potentiële positie die ze inneemt in het internationale communicatienetwerk, een element van de economische structuur op internationaal niveau die internationale investeringen aantrekken. Om het zeehavengebied exclusief voor zeehavenactiviteiten (zeehavengebonden industriële, distributie-, opslag-, overslag- en logistieke activiteiten) voor te behouden, is een afbakening als dusdanig nodig. Hiertoe wordt op Vlaams niveau voor iedere zeehaven en haar omgeving een ruimtelijke visie ontwikkeld op basis waarvan een gewestelijk

ruimtelijk (RUP) uitvoeringsplan moet worden opgemaakt samen met de betrokken overheidssectoren.

Het **DECREET VAN 2 MAART 1999 HOUDENDE HET BELEID EN HET BEHEER VAN ZEEHAVENS** (havendecreet) legt de basis voor het nieuw havenbeleid, waarin d.m.v. de ontwikkeling van een globale visie, de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen maximaal wordt benut. Het havendecreet voorziet in:

- een grotere autonomie inzake beheer en exploitatie voor elke Vlaamse zeehaven, door Havenbedrijven met rechtspersoonlijkheid;
- het scheppen van duidelijke en transparante relaties tussen havenbesturen en overheid;
- algemene krachtlijnen inzake de financiering van haveninfrastructuur en maritieme toegangswegen.

De bevoegdheid van de havenbedrijven en de toepassing van (het subsidiëringsbeleid volgens) het havendecreet wordt territoriaal afgebakend. Art. 3 van het havendecreet bepaalt immers “de Vlaamse regering stelt overeenkomstig de wetgeving op de ruimtelijke ordening nader de grenzen van de havengebieden, ..., vast. Voor de zeehavens gelden de in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen als zeehavengebied afgebakende terreinen.”

M.a.w. de havenbestuurlijke bevoegdheden van het havenbedrijf zijn (ruimtelijk) begrensd tot de perimeter van het zeehavengebied.

Bovendien gelden de subsidiëring of medefinanciering door het Vlaams Gewest van investeringen enkel:

- binnen het havengebied
- voor het havenbedrijf

en o.a. de voorwaarde dat rekening wordt gehouden met criteria inzake een efficiënt gebruik van bestaande infrastructuur, ruimteproductiviteit, mobiliteit, natuur en milieu, ruimtelijke ordening, invloed op de leefgemeenschappen in en rondom de havens.

1.2

INHOUDELIJKE DOELSTELLING VAN HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN OOSTENDE

De uitwerking van het strategisch plan behelst de ontwikkeling van een visie over de rol en de gewenste ontwikkeling van de haven.

Het regeerakkoord vermeldt reeds de kaders van de opdracht, waarbij maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied, en een zuinig ruimtegebruik, moeten samengaan met de economische expansie van de haven.

Hierbij moet het strategisch plan als een dynamisch gegeven worden beschouwd, dat eerder ontwikkelingsschetsen aangeeft dan effectief vaststaande doelen. Het strategisch plan moet de verschillende relevante elementen inzake economie, ruimtelijke ordening, milieu en de relevante maatschappelijke problemen omvatten, op de schaal van het betrokken gebied.

Het strategisch plan bestaat uit:

1. een streefbeeld. Dit streefbeeld omvat twee delen:
 - een visie op de gewenste ontwikkelingen in het gebied, op de gewenste toestand (als resultaat van een afweging van ruimtelijk-economische ontwikkelingsperspectieven en de compatibiliteit met het milieu, de leefbaarheid,...) en de strategieën om deze gewenste toestand te bereiken.
 - een plan van actie (met tijdschema en fasering) op lange termijn met weergave van de acties die binnen deze strategieën moeten worden ondernomen.
2. een plan van actie op korte termijn met:

- een pakket van voorstellen van concrete beleidsdoelstellingen en -maatregelen. De realisatie ervan is afhankelijk van de aanwezigheid van de nodige opportuniteiten en middelen in het publiek en private havenlandschap;
- een pakket van voorstellen van afspraken/engagementen (wie neemt welk initiatief onder welke voorwaarden);
- een plan van aanpak dat het verloop van de implementatie beschrijft en de organisatiestructuur hiervoor uitwerkt.

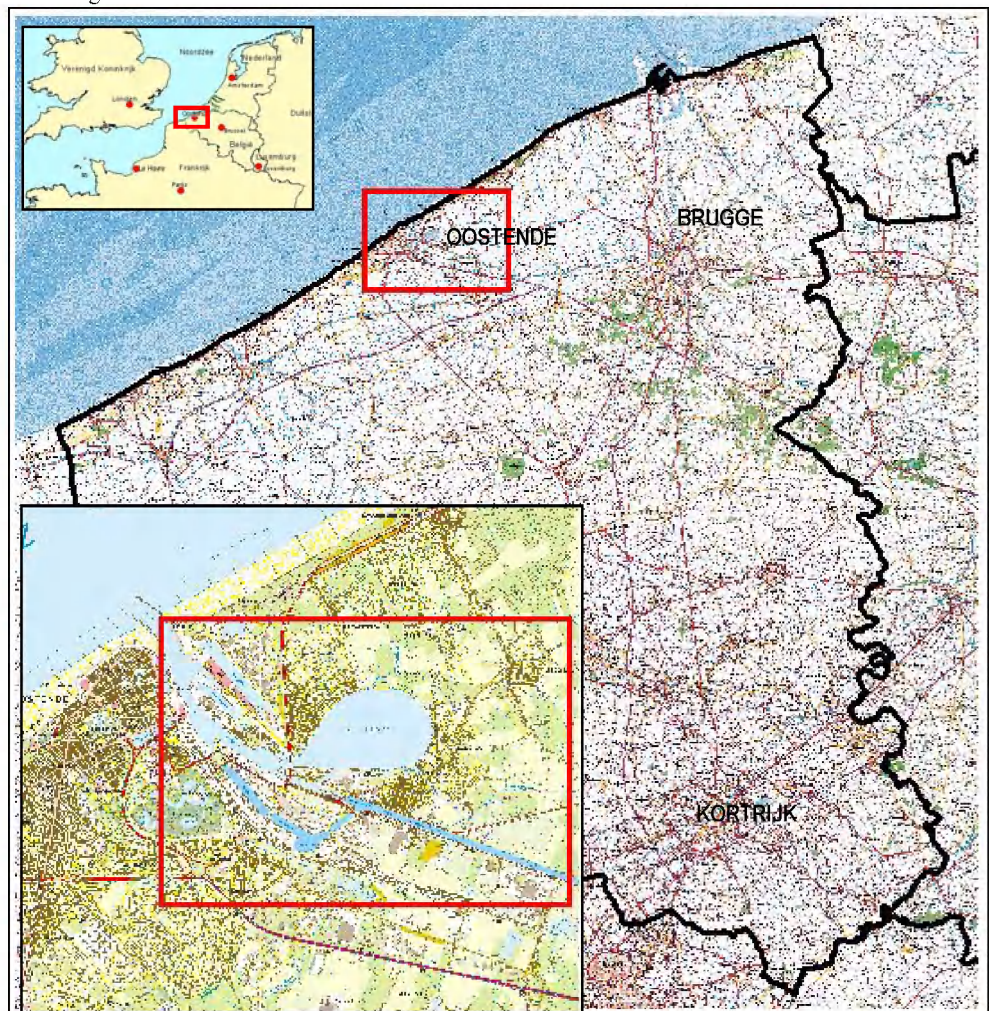
1.3

SITUERING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied voor het strategisch plan voor de haven van Oostende situeert zich op het grondgebied van Oostende, onmiddellijk aansluitend op het grondgebied van de gemeenten Bredene en Oudenburg.

De milieu-effecten worden natuurlijk – voorzover relevant en inschatbaar - in een ruimere omgeving onderzocht, gelet op de verschillende ruimtelijke schaal waarop afgeleide milieueffecten kunnen betrekking hebben.

Figuur 1: siuering plangebied



Bron: OC-GIS Vlaanderen

1.4

STAND VAN ZAKEN VAN HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN OOSTENDE

Momenteel is het strategisch plan voor de haven van Oostende in uitwerking.

Na de startfase, waarin de bestaande toestand, de planningscontext en de belangrijkste aandachtspunten werden geïnventariseerd, loopt momenteel de plan- en besluitvormingsfase.

Op basis van economisch onderzoek met bijhorende ruimtebehoeften enerzijds en inventarisatie van het ruimtegebruik anderzijds, werden eerste ontwikkelingsconcepten uitgewerkt en doorgepraat met betrokken partijen in een plangroep en stuurgroep. Deze concepten geven in grote lijnen een aantal mogelijkheden aan hoe de economische groeimogelijkheden zouden ontwikkeld kunnen worden binnen de beschikbare ruimte.

Op basis van deze ontwikkelingsconcepten wordt ook de planMER-procedure opgestart met deze kennisgeving.

Ondertussen worden bijkomende deelonderzoeken uitgevoerd.

Het betreft enerzijds ‘randvoorwaardestellende’ onderzoeken, die mogelijks beperkingen kunnen opleggen aan de economische ontwikkeling. Deze onderzoeken behelzen de toekomstige hinterlandtrafiek en mogelijkheden inzake ontsluiting, de leefbaarheid, de mogelijkheden wat betreft ecologische infrastructuur, landschapsbouw, de behandelmogelijkheden van baggerspecie, intensiever ruimtegebruik en externe veiligheid.

Daarnaast worden meer gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd die meer klaarheid moeten brengen omtrent discussiepunten die opdoken tijdens het overleg. Het betreft een onderzoek naar de mogelijkheid inzake windturbines in het plangebied, de mogelijkheid voor tijdelijke werven voor zeezuiveringswerken, en meer gedetailleerde analyses van de potenties van bepaalde deelgebieden die mee de begrenzing van het havengebied zullen bepalen.

In een volgende stap wordt – rekening houdend met de resultaten van bespreking van de ontwikkelingsconcepten enerzijds en van de bijkomende onderzoeken anderzijds – de strategische ontwikkelingsvisie voor de haven van Oostende verder uitgewerkt.

Hierbij zal een voortdurende afweging van de milieueffecten een belangrijke basis zijn om tussentijdse beslissingen te kunnen nemen.

1.5

DOEL VAN DE PLANMER-PROCEDURE

Doel van een MER-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de ontwikkelingen met belangrijke gevolgen voor het milieu die in het strategisch planningsproces voorgesteld worden. Het op te stellen milieueffectenrapport (MER) zal een synthese geven van effecten en de noodzakelijke milderende maatregelen of alternatieven in functie van de besluitvorming m.b.t. het strategisch plan voor de haven. Daarbij worden de gevolgen inzake milieu, mobiliteit, ecologie, leefbaarheid en ruimtegebruik beschreven. Dat geldt zowel voor het effect ter plaatse als in de directe omgeving van de voorgestelde ontwikkelingen. In het uiteindelijke planMER zal m.a.w. een milieueffectenonderzoek worden meegegeven t.b.v. de besluitvormingsprocedure over het strategisch plan voor de haven van Oostende. Desgevallend zal ook een passende beoordeling t.o.v. de speciale beschermingszones inzake natuur vervat zitten in de planMER.

Aangezien het een milieueffectrapportage op het niveau van een strategisch plan betreft, en niet voor één welbepaald project, spreken we van een planMER.

Toetsing aan de (plan)MER-plicht

Volgens art. 4.2.2. van het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, bepaalt de Vlaamse regering a.d.h.v. criteria die worden omschreven in bijlage 1 van het decreet welke voorgenomen plannen en programma's onderworpen aan een milieueffectenrapportage alvorens ze kunnen worden goedgekeurd.

Tot nog toe werd geen uitvoeringsbesluit gepubliceerd waarin concreet wordt aangegeven welke programma's en plannen effectief aan een planMER-plicht zijn onderworpen.

Op basis van de algemene bepalingen (en de criteria in de bijlage) van het decreet kan evenwel de planMER-plicht voor het strategisch plan van de haven vooropgesteld worden:

- het strategisch plan voor de haven betreft een document waarin beleidsvoornemens worden aangekondigd en dat wordt opgemaakt en vastgesteld op initiatief van het Vlaamse Gewest. Dit zit expliciet verrat in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999, waarin bepaald wordt dat voor elk havengebied in Vlaanderen een strategisch plan uitgewerkt wordt.
- het strategisch plan vormt een kader voor en/of beïnvloedt in belangrijke mate andere plannen en programma's: het Ruimtelijke Uitvoeringsplan waarin het zeehavengebied zal afgebakend worden, het AWZ-plan m.b.t. de kustverdediging en verbeterde haventoeegang, de toepassing van het havendecreet (subsidiëring of medefinanciering vanwege het Vlaamse Gewest voor investeringen inzake maritieme toegangsweg, haveninterne basisinfrastructuur en de uitrustingsinfrastructuur),...
- het strategisch plan betreft in belangrijke mate de integratie van milieuoverwegingen, zoals expliciet verrat in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999, (maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied, en een zuinig ruimtegebruik)
- het strategisch plan betreft een plangebied dat aansluit op en doorheen het stedelijk gebied Oostende gaat (aanzienlijke bevolkingsconcentratie en 'kwetsbare' functies zoals scholen, ziekenhuizen, enz.), dat aansluit op bijzondere beschermingszones inzake natuur en op een beschermd landschap. Tegelijkertijd omvat het strategisch plan de ontwikkeling van economische activiteiten met een verkeersgenererend effecten, mogelijks risico's inzake veiligheid of gezondheid van mens en milieu en die mogelijks de landschappelijke structuur beïnvloeden.

1.6

DOEL VAN DEZE KENNISGEVINGSNOTA

De voorliggende kennisgevingsnota is de eerste stap in de planMER-procedure. Deze kennisgevingsnota biedt aan de bevoegde overheid, aan de bevolking en aan de decretaal voorziene instanties, op hoofdlijnen informatie over de activiteiten en milieuaspecten.

Tevens wordt aangegeven welke elementen op welke manier onderzocht zullen worden.

De kennisgevingsnota is bedoeld om iedereen de gelegenheid te bieden opmerkingen te maken over de gewenste inhoud van het planMER. Tijdens de publieke inspraak en bevraging bij de advies- en vergunningverlenende instanties kunnen, op basis van dit kennisgevingsdossier, voorstellen gedaan worden m.b.t. de verdere opmaak van het planMER. Op basis van de adviezen en reactie zullen richtlijnen geformuleerd worden over de inhoudelijke eisen waaraan het op te stellen plan-MER moet voldoen.

1.7

MOGELIJKHEID VOOR INSPRAAK

Schriftelijke reacties op de kennisgevingsnota kunnen binnen een termijn van 30 dagen na bekendmaking van de ter inzagelegging, worden ingediend bij:

- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap – Adm Milieu-, Natuur-, Land en Waterbeheer, Cel Milieueffectrapportage (Cel Mer)
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel
- Stad Oostende
Vindictivelaan 1, 8400 Oostende
- Gemeente Bredene
Centrumplein 1, 8450 Bredene
- Gemeente Oudenburg
Weststraat 24, 8460 Oudenburg

De juiste startdatum van de terinzagelegging zal aangekondigd worden via de regionale pers. Van zodra de inspraakprocedure is gestart, kunt u het dossier inkijken op het stadhuis van Oostende of het gemeentehuis van Bredene en Oudenburg, bij Adm. Waterwegen en Zeewezen afdeling Waterwegen Kust, bij het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende en bij de cel MER in Brussel en op volgende websites: www.mervlaanderen.be of www.oostende.be.

U kunt uw reacties schriftelijk of per e-mail bezorgen aan uw stadsbestuur, aan de cel Mer via onderstaand adres of via de website www.mervlaanderen.be. Later vindt u op dezelfde website uw inbreng verwerkt in de richtlijnen die worden opgesteld voor het uitvoeren van het plan-MER.

1.8

ALGEMENE INLICHTINGEN

1.8.1

INITIATIEFNEMER

Het strategisch plan voor de haven Oostende en bijhorende planMER worden opgemaakt op initiatief van

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement LIN,
afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel

1.8.2

VERANTWOORDELIJKE UITWERKING PLANMER

De uitwerking van het planMER wordt gecoördineerd door mevr. **Alma C. Scholten** (ARCADIS). Verder werken mee:

naam	bedrijf	erkenning	onderzoeksdomein
Erik Vermeiren	ARCADIS Gedas	Mens - sociaal-organisatorische aspecten	Ruimtegebruik Leefmilieu
Rik Houthave	WES	Mens – soc.org. aspecten – mobiliteit	Verkeer & vervoer
Peter Peeters	ARCADIS Gedas		Ruimtegebruik Leefmilieu
Koert David	WES		Ruimtegebruik Landschap & Cultuurhistorie
Kris Vriesacker	ARCADIS Gedas		Verkeer & vervoer
Johan Lammerant	WES	Fauna & flora Water – oppervlaktewater mariene waters	Natuur & ecol. infra Bodem, water, lucht
Wouter Gevaerts	ARCADIS Gedas	Bodem-geologie Water-geohydrologie	Bodem, water, lucht
Herwig Theugels	ARCADIS Gedas		Bodem, water, lucht
Adel Lannau	ARCADIS Gedas	Monumenten en landschappen -, cultureel erfgoed	landschap & cultuurhistorie
Bart Antheunis	ARCADIS Gedas		landschap & cultuurhistorie
Bob Gorrens	SGS	veiligheidsdeskundige	externe veiligheid
Bieke Vos	SGS	veiligheidsdeskundige	externe veiligheid

1.8.3

RELEVANTE BESLUITVORMINGSPROCESSEN

Voor de uitwerking van het strategisch plan wordt een geëigend overleg- en besluitvormingsproces gevolgd.

Bovendien zijn er ná en gelijklopend mét het strategisch planningsproces nog andere procedures en processen waarin beslissingen worden genomen die direct of indirect betrekking hebben op het plangebied van de haven van Oostende. Het betreft o.a. de procedures m.b.t. het ruimtelijk uitvoeringsplan dat opgemaakt zal worden, de vergunningsprocedures die van toepassing zullen zijn in het plangebied, en de besluitvorming in andere planningsprocessen die van impact (kunnen) zijn op het strategisch plan voor de haven van Oostende en bijhorend planMER.

In **bijlage 1** bij dit document is een overzicht gegeven van:

- de procesarchitectuur van het strategisch planningsproces voor de haven van Oostende
- de besluitvormingsprocedure voor het planMER
- de verdere besluitvormingsprocessen en – procedures die van toepassing zullen zijn in het plangebied
- de interfererende besluitvorming: met name
 - het AWZ-plan voor geïntegreerde kustverdediging en verbeterde haventoeegang voor Oostende
 - het ruimtelijk uitvoeringsplan houdende de afbakening van het regionaalstedelijkgebied Oostende

1.9

LEESWIJZER

Na dit inleidende hoofdstuk (hoofdstuk 1) wordt het voorwerp van de studies (enerzijds het strategisch plan, anderzijds de planMER) verder toegelicht a.d.h.v. volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 volgt een probleemanalyse en doel van het strategisch plan voor de haven van Oostende die de inhoudelijke uitwerking van zowel het strategisch plan als van de planMER in belangrijke mate zullen sturen.
- In hoofdstuk 3 wordt het plangebied gesitueerd en beknopt beschreven.
- In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van de planningscontext. Het betreft het juridische en beleidsmatige kader waarmee rekening gehouden moet worden bij de uitwerking van het strategisch plan en bij de toetsing van de milieueffecten.
- In hoofdstuk 5 beschrijven we per milieudomein de elementen die op vandaag van belang zijn en aandachtspunten bij de toetsing van de milieueffecten bij uitwerking van het strategisch plan. Ook wordt een overzicht gegeven van de verwachte autonome ontwikkelingen die mee het referentiescenario bepalen waartegen de toekomstige effecten beoordeeld zullen worden.
- In hoofdstuk 6 worden de ontwikkelingsconcepten gegeven die tot nog toe werden vooropgesteld. Deze zullen bij de verdere uitwerking en in planMER zelf getoetst worden op hun milieueffecten. Mede op basis hiervan worden keuzes gemaakt voor verdere verfijning van het strategisch plan.
- In hoofdstuk 7 wordt aangegeven hoe de milieueffecten zullen beoordeeld worden. Dit omvat een overzicht van de te onderzoeken milieudomeinen, de doelstellingen die bij de toetsing worden vooropgesteld en de methodes die voor de effectbeoordeling zullen gehanteerd worden.

2 Probleemanalyse en doel van het strategisch plan voor de haven van Oostende

De haven van Oostende wordt, samen met de luchthaven, in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als poort op Vlaams niveau. Poorten zijn een element van de economische structuur op internationaal niveau en zijn plaatsen waar de overheid (economische) ontwikkelingen wenst te stimuleren.

De haven van Oostende ligt evenwel ingesloten in het stedelijk gebied van Oostende/Bredene en wordt omgeven door ecologisch, agrarisch en landschappelijk waardevolle polders. Hierdoor is de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheid voor de haven beperkt. Bovendien worden door deze sterke ruimtelijke interactie de conflicterende belangen (wonen, toerisme en recreatie, natuur, landschap,) bijzonder scherp gesteld.

In dit hoofdstuk worden beschreven:

- de problemen zoals deze tot nog toe zijn gebleken uit onderzoek en overleg.
Deze problemen betreffen enerzijds de (ruimtelijke) ontwikkelingsmogelijkheden voor de haven en anderzijds potentiële conflictsituaties die voortspuiten uit de bestaande en mogelijke toekomstige ontwikkeling van haven- en andere functies
- het doel van het strategisch plan voor de haven van Oostende

2.1

PROBLEEMSTELLINGEN

De resultaten van het ruimtelijk-economisch onderzoek enerzijds en het ruimte-aanbod anderzijds leidt tot een aantal belangrijke vaststellingen die bepalend zijn voor de uitwerking van een ruimtelijk-economisch streefbeeld.

2.1.1

RUIMTELIJKE MOGELIJKHEDEN VOOR HAVENONTWIKKELING ZIJN BEPERKT

Het omgevende stedelijke gebied en polders beperken de uitbreidingsmogelijkheden van de haven. Deze ruimtelijke beperktheid wordt aanvaard als geografische grens van het potentiële havengebied. Bijkomend is het beschikbare aanbod in dit potentiële havengebied niet overal even geschikt voor de verschillende havenactiviteiten, en momenteel zelfs niet overal geschikt voor havenactiviteiten op zich (watergebondenheid, bereikbaarheid voor de verschillende vervoersmodi, eigendomsstructuren,...).

Concrete problemen die zich stellen zijn:

DE HAVEN IS NIET TOEGANKELIJK VOOR NIEUWE, MODERNE SCHEPEN

De situering en afmetingen van de havengeul en de stroming voor de havenmonding beperken de toegankelijkheid tot schepen in de categorie 120-150 m. De evolutie in de RORO-sector is dusdanig dat enkel nog nieuwe schepen vanaf 180 m in Europa te water gelaten worden. Ook voor andere haventrafieken liggen de groeipotenties vooral in het accommoderen van grotere schepen (bv. cruises). Op termijn betekent dit dat de haven van Oostende enkel nog toegankelijk zou zijn voor oude schepen (nu zijn de kleinere schepen reeds gemiddeld 15 à 20 jaar oud) met hogere exploitatiekosten (oplopende onderhoudskosten) en komt de haven onder sterkere concurrentie van havens die wél de schaalvergroting volgen.

Bovendien kan de (beperkte) oppervlakte voor havenactiviteiten efficiënter gebruikt worden bij het inzetten van grotere schepen, omdat het tonnage per schip verhoogt en goederenvolumes vlugger zullen transiteren.¹

ONVOLDENDE OPPERVLAKE VOORHANDEN DIE DIRECT MARITIEM ONTSLOTEN IS

Uit het economisch referentiescenario dat werd uitgewerkt rekening houdend met de eigenheid en potenties van de Oostendse haven, blijkt dat bijkomende ruimte gevonden moet worden voor zeehavengebonden trafieken, om de potentiële groei tot ca. 2020 op te vangen. Deze is grotendeels t.b.v. RORO-trafieken (zonder hogere ruimteproductiviteit), en beperkt ook voor containertrafieken. Deze oppervlakte wordt – onder de huidige ontsluitingskenmerken van de verschillende havendelen – best in de Voorhaven voorzien.

Het onderzoek naar het aanbod leert dat gegeven de huidige omstandigheden er in de Voorhaven slechts een beperkte oppervlakte in aanmerking komt voor de voorziene ontwikkelingen op te vangen.

BINNENHAVEN EN KANAALZONE SLECHTS BEPERKT MARITIEM ONTSLOTEN

Ongeacht of de Binnenhaven en Kanaalzone moeten instaan voor het opvangen van de vooropgestelde groei van zeehavengebonden trafieken, kan gesteld worden dat de Binnenhaven en Kanaalzone maar beperkt maritiem ontsloten zijn. De beperkte afmetingen en de ouderdom van de Demeysluis, het bochtig vaartracé en de beperkingen van de zwaaikommen maken immers dat de Binnenhaven en Kanaalzone slechts voor kleine schepen bereikbaar zijn en dus de potenties er beperkt zijn naar toekomstige havenontwikkeling.

Een belangrijke onderzoeksvraag zal dan ook zijn hoe, rekening houdend met de kwantitatief en kwalitatief beschikbare oppervlakte, een optimale havenontwikkeling gerealiseerd kan worden. Dit zal zich vertalen in enerzijds interne zoneringen (reservatie van gronden voor bepaalde activiteiten) en anderzijds een pakket van maatregelen om de voorgestelde ontwikkelingen optimaal kansen te geven.

2.1.2

VERWEVING EN NABIJHEID VAN HAVEN- EN ANDERE FUNCTIES LEIDEN MOGELIJKS TOT CONFLICTEN

De gewenste economische ontwikkeling van de haven met een optimale toegankelijkheid langs waterzijde en landzijde enerzijds, en anderzijds, het streven naar (stedelijke) woonkwaliteit, naar interne en externe bereikbaarheid van het stedelijk gebied en het toeristisch-recreatief netwerk van de Kust, naar het behoud van ecologische infrastructuur in het havengebied, naar de vrijwaring van de

¹ Bij de uitwerking van het strategisch plan wordt uitgegaan van een verbeterde haventoeegang. Hoe de haventoeegang verbeterd kan worden en welke de milieueffecten hiervan zijn, wordt onderzocht in het AWZ-plan voor geïntegreerd kustverdediging en verbeterde haventoeegang te Oostende en bijhorend planMER en projectMER.

landschappelijke kwaliteit van het poldergebied,... leidt door de sterke verweving van de haven met andere functies mogelijks tot conflicten. Als concrete elementen kunnen aangehaald worden:

ONTWIKKELING VAN DE HAVEN VERSUS DE (WOON)OMGEVINGSKWALITEIT IN EN AANSLUITEND OP HET PLANGEBIED

Het plangebied loopt dwars door het stedelijk gebied en in het plangebied bevinden zich enkele wooncluster en –linten. Bijkomende ontwikkelingen in het plangebied, zullen vooral een bedrijfskarakter hebben. Aansluitend bij de haven worden nieuwe stedelijke ontwikkelingen voorzien (Oosteroever, Kop van 't Sas,...). De bedrijfsontwikkelingen en bestaande of nieuwe stedelijke (woon)ontwikkelingen kunnen tot conflicterende situaties leiden die ofwel de optimale economische ontwikkelingen in het plangebied of de woonomgevingskwaliteit beïnvloeden.

VERSCHILLENDE INFRASTRUCTUREN ZOWEL VOOR DE HAVEN ALS VOOR HET STEDELIJK GEBIED EN DE KUST ZEER BELANGRIJK

De goede toegankelijkheid van de haven als de bereikbaarheid van en in het stedelijk gebied staat of valt met de vrijwaring van de doorstromingsfunctie op een aantal verbindingen. Naast een toename van bestemmingsverkeer naar en van de haven, door bijkomende havenontwikkelingen, moet ook rekening gehouden worden met de autonome (trendmatige) groei van het niet-havenverkeer en nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Belangrijke assen waar zich bereikbaarheidsproblemen (kunnen) stellen zijn:

- A10
- verbinding Kennedy-De Bolle
- Bruggesteenvweg (N9)
- spoorovergang Stationsstraat (hoofdverbinding personenverkeer per spoor) waar regelmatig de bovenverbinding wordt vernield door vrachtverkeer

ONTWIKKELING VAN DE HAVEN VERSUS RUIMTE VOOR ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR

In de nabije omgeving van het havengebied liggen enkele biologisch zeer waardevolle biotopen. Aangezien de havenontwikkeling sowieso geografisch beperkt zal zijn, worden deze niet direct bedreigd.

Nieuwe havenontwikkelingen zullen echter vooral gevolgen hebben t.o.v. de huidige ecologische infrastructuur in het plangebied. In de haven zelf zijn er nl. enkele elementen die als ecologische infrastructuur beschouwd worden (waterpartijen, bermen,...). Daarbij werd reeds in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gesteld dat in havengebied maximaal 5% ecologische infrastructuur aanwezig kan zijn

ONTWIKKELING VAN EEN (MARITIEM-)INDUSTRIEEL LANDSCHAP VERSUS HET CULTUURHISTORISCH OMGEVENDE LANDSCHAP

De haven doorsnijdt het stedelijk gebied en loopt door tot in het poldergebied. Naast mogelijke functionele problemen (barrière in stedelijk en ecologisch functioneren) wordt de beeldkwaliteit van een industrieel landschap veelal als storend ervaren t.o.v. een kleinschaliger stedelijk weefsel of het cultuurhistorisch openruimtelandschap (polders).

Belangrijk aandachtspunt bij de verdere ontwikkeling is dan ook hoe de havenontwikkeling visueel t.o.v. de omgeving ingepast kan worden.

2.2

DOELSTELLING

Het regeerakkoord vermeldt reeds de essentie van de opdracht, waarbij maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied, en een zuinig ruimtegebruik, moeten samengaan met de economische expansie van de haven.

Concreet voor de haven van Oostende zal het strategisch plan een antwoord moeten bieden op de vraag:

hoe kan ruimte geboden worden aan de verdere groei van de haventrafieken in Oostende zonder de bereikbaarheid, leefbaarheid, toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid en ontwikkeling van het omgevende stedelijk gebied en het ecologisch functioneren van de omgevende zee, duinen en polders in het gedrang te brengen?

3

Situering en beschrijving van het studiegebied

3.1

GEOGRAFISCHE EN HISTORISCHE SITUERING VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE

Geografische situering

De haven van Oostende is een kleine maritieme haven in Vlaanderen. Ze is gelegen in de “Hamburg – Le Havre range”. Dit is de belangrijkste maritieme toegangspoort tot het dichtbevolkt en geïndustrialiseerd gebied van Noordwest-Europa, gevormd door de havens gelegen in het geografisch gebied tussen Hamburg en Le Havre. Het betreft de havens van Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Terneuzen, Zeebrugge en Le Havre.

Binnen deze range is de haven van Oostende te situeren in de Benelux-delta, de regio die gelegen is aan de zuidelijke rand van de delta van Schelde, Maas en Rijn. De haven sluit aan bij de belangrijkste stad aan de kust, nl. Oostende. Deze regio wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van meerdere grote zeehavens en een dichte concentratie van stedelijke gebieden, stedelijke netwerken en economische concentratiegebieden. De havens die gelegen zijn rond de deltamonding vormen samen veruit het grootste en belangrijkste havengebied ter wereld.

Historische situering

De havenactiviteit kent reeds een lange traditie in Oostende (1446 eerste westelijk havengeul) en een gestage groei doorheen de eeuwen. De havenactiviteiten tot midden 19^{de} eeuw situeerden zich echter meer verweven met de stad dan de huidige voorhaven (o.a. Mercatordok als restant hiervan herkenbaar). De havenontwikkeling op de huidige locatie werd echt gestart vanaf eind 19^{de} – begin 20^{ste} eeuw. Vooral na WO II kende de havenactiviteiten en de aansluitende bedrijvigheid een expansie.

De haven heeft sterk ingeboet wat betreft het historische belang als vissershaven. Het was ook lange tijd de belangrijkste passagiershaven in Vlaanderen, maar ook deze functie is momenteel nagenoeg verdwenen. Het is in de eerste plaats een overslaghaven. Het havengebied zelf genereert relatief weinig trafieken, doordat de industrie er minder sterk vertegenwoordigd is dan in de andere havens. Momenteel bestaat de aanwezige industrie vooral uit chemische en voedingsnijverheid.

Huidige functies

Oostende is een short sea shipping haven. De goederenstromen zijn vooral intra-Europese stromen. De goederentrafiek is voor 2/3^{de} roro (roll-on/roll-off van vrachtwagens). De rest bestaat vooral uit lossingen van bulk (vnl. zand en grind). De overslag van containers – lo/lotrafiek (load on/load off waarbij een kraan wordt gebruikt) – is vooralsnog eerder beperkt. Het aandeel van vloeibare massagoederen en van conventioneel stukgoed is verwaarloosbaar klein.

Het vervoer van en naar de Oostendse haven gebeurt overwegend per vrachtwagen. Spoor en binnenvaart worden slechts in beperkte mate als vervoersmodus gehanteerd.

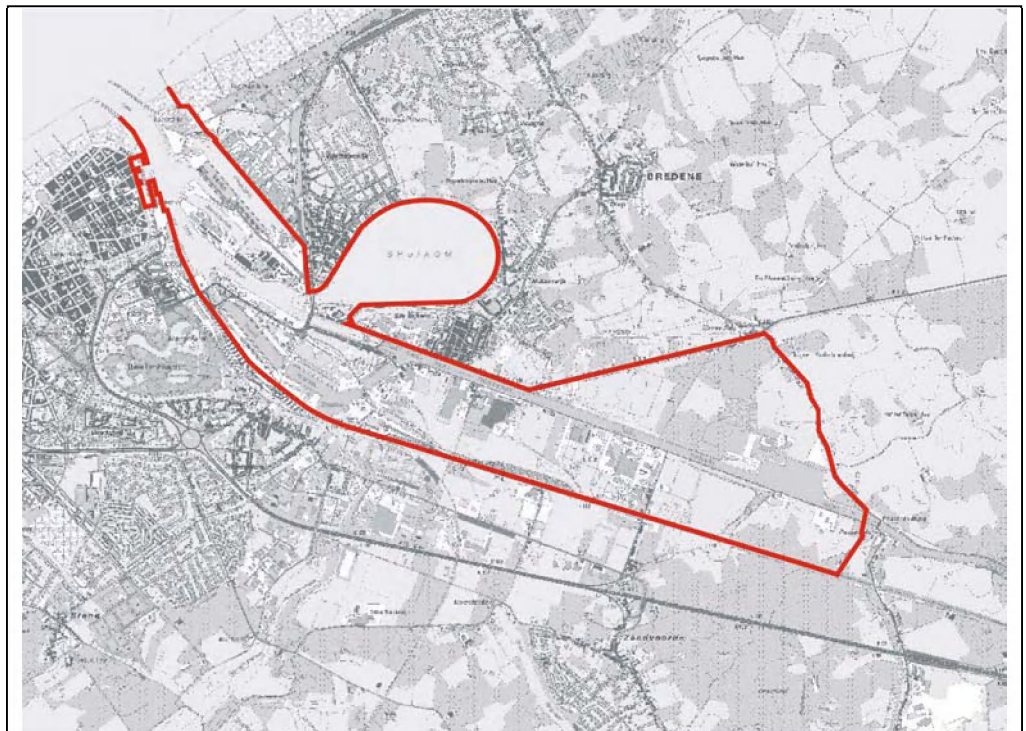
3.2

AFBAKENING VAN HET PLANGEBIED

De uitwerking van het strategisch plan voor, en de afbakening van het zeehavengebied van, Oostende, werd grotendeels voorafgegaan door het afbakningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Oostende. Door de onderlinge verweving van haven en stedelijk gebied, is er een sterke interactie tussen beide gebieden. Zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen valt het zeehavengebied echter principieel buiten de afbakening van het stedelijk gebied. Welke delen tot het zeehavengebied behoren en welke delen moeten beschouwd worden als onderdeel van het stedelijk gebied, moet echter bij de opmaak van het strategisch plan voor de haven nog uitgeklaard worden. Daarom is in het afbakningsproces voor het regionaalstedelijk gebied, binnen de perimeter van dit stedelijk gebied, een ‘grijze zone’ gelaten, waarvoor de opties pas duidelijk worden na uitwerking van het strategisch plan voor de haven van Oostende. Van zodra in het strategisch planningsproces voor de haven duidelijk is welke delen voor havenactiviteiten moeten voorbehouden worden, en welke delen als stedelijke onderdelen moeten beschouwd worden (bv. regionale bedrijventerreinen), kan de grens tussen het stedelijk gebied en het havengebied vastgelegd worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Deze ‘grijze zone’ – zoals dit gebied waarover geen uitspraken worden gedaan in het afbakningsproces voor het stedelijk gebied, genoemd wordt – moet dan ook begrepen worden als het plangebied voor het strategisch planningsproces voor de haven van Oostende.

Figuur 2: afbakening van het plangebied



3.3

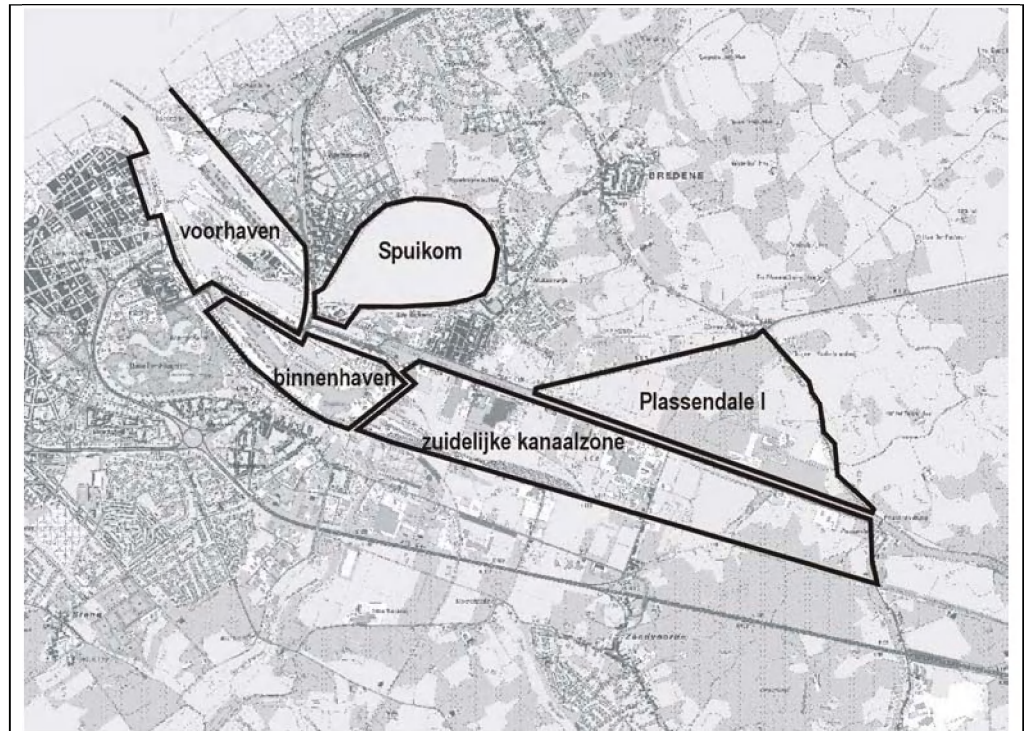
BESCHRIJVING VAN HET GEBIED

3.3.1

RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE HAVEN

Vijf deelruimten in het plangebied

In het plangebied kunnen een vijftal deelruimten onderscheiden worden.



Deelruimte I: Voorhaven

De Voorhaven rond de Havengeul/Voorhaven met het Montgomerydok, het Zeewezendok, het Tijdok en het Visserijdok vormt een eerste deelruimte.

Dit gebied sluit aan op de Noordzee en wordt begrensd door de kernstad en de spoorwegbundel naar het station, de Demeysluis, Slijkensesteenweg, kruispunt De Bolle-E. Moreauxlaan, de oostelijke kade van het Visserijdok en de duinen. Het duinrelict Halve Maan valt binnen het plangebied.

Activiteiten

- passagiersvervoer, met name via ferryschepen (momenteel geen verbinding vanuit Oostende) en cruiseschepen (kade 104).
- ro-ro activiteiten (kade 105, 206, 501/502)
- vertrek- en aankomstpunt voor de feederlijn voor containers (kade 502).
- losplaatsen van zand dat op zee gewonnen wordt en kades waar bulk (zand, grind, kattenbakvulling) geladen en gelost wordt (kades 201-205 en 609)
- vismijn (visserijdok)
- scheepswerf
- marinebasis (marine-activiteiten zijn reeds grotendeels en worden helemaal afgebouwd)
- havendiensten (Autonomo Gemeentebedrijf Haven Oostende, Zeewezen)
- jachthavens (Montgomerydok, einde Voorhaven aansluitend op Spuikom/Kanaal Gent-Oostende)

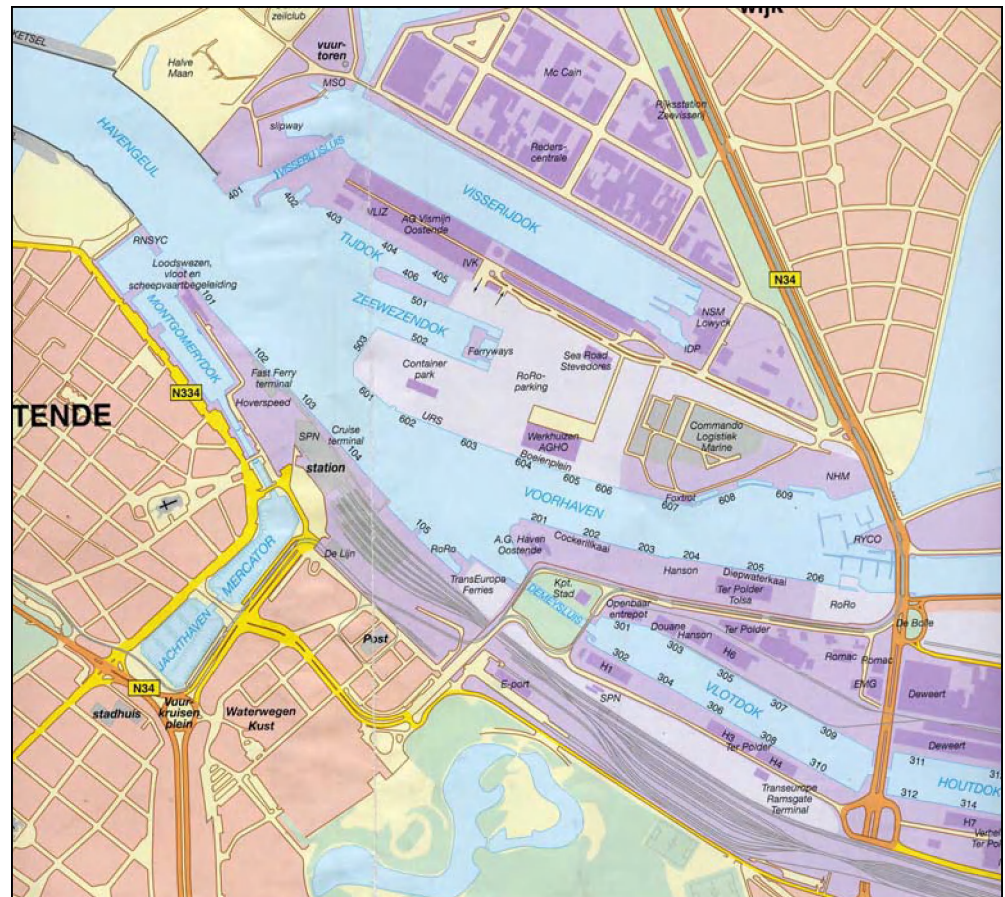
De activiteiten zijn alle havengebonden.

De havengeul verzorgt de nautische toegang tot het gebied, zij het met een beperkte breedte en diepgang. Met uitzondering van het Visserijdok (achter Visserijsluis), zijn de dokken getijgebonden. Via haveninterne wegen is het gebied voor wegverkeer ontsloten op De Bolle – E. Moreauxlaan (en zo naar de hinterlandverbindingen).

De Slijkensesteenweg heeft zijn vroegere verbindende functie voor wegverkeer verloren (nu Kennedy-De Bolle), maar de trambedding blijft gebruikt door de Kustram.

Er is momenteel geen spoorontsluiting voor goederenvervoer in de Voorhaven.

Figuur 3: Voorhaven



Bron: Eurosense_A.G. Haven Oostende_oktober 2002

Deelruimte II: Binnenhaven

Een tweede deel van de haven wordt gevormd door de binnenhaven, rondom de dokken achter de Demeysluis (het Vlot-, Hout- en Zwaardok).

Het gebied ligt tussen de voorhaven, de spuikom en de kanaalzone, en wordt begrensd door de Demeysluis, de spoorwegbundel, Sloepenstraat, Doksluis, Kanaal Gent-Oostende, De Bolle-kruispunt en de Slijkensesteenweg.

Activiteiten

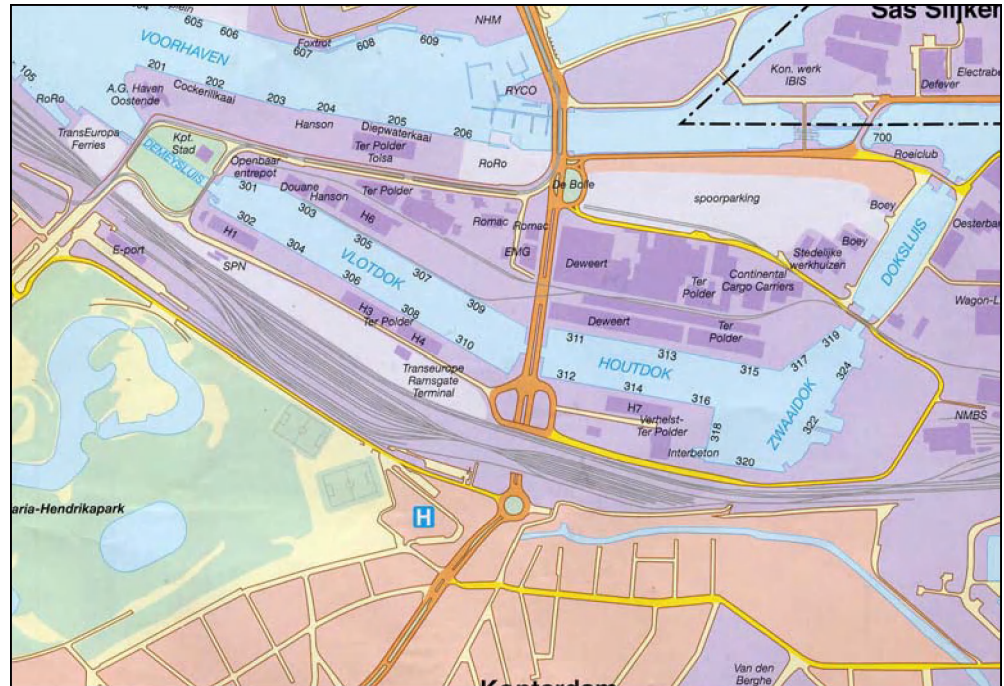
Rond deze kades liggen vooral bedrijven die bulk, en ten dele ook conventioneel stukgoed vervoeren over zee (havengebonden). Rond de Doksluis situeren zich eerder andere bedrijfsactiviteiten (aannemer, stedelijke werkhuizen, ...).

In het gebied bevinden zich ook:

- een woonlint langs de Prins Albertlaan en een kleine cluster van een 4-tal woningen achter de Vergunningstraat

- open vlaktes: (1) tussen de Vergunningstraat en de woningen langs de Prins Albertlaan, deels parking voor de RORO-terminal in de voorhaven (kade 206), deels leerschool voor vrachtwagens en (2) tussen de spoorwegbundel naar het station en de bedrijven langs het Vlotdok, parking voor de RORO-terminal in de voorhaven (kade 105)
- buiten het Doksluis, aan het kanaal, is een roeiclub gevestigd

Figuur 4: Binnenhaven



Bron: Eurosense_A.G. Haven Oostende_oktober 2002

Deelruimte III: Plassendale I

Een derde deel wordt gevormd door de Plassendale I-terreinen en aansluitende percelen, gelegen in de driehoek N9 (Bruggesteenweg), N320 (Plassendalesteenweg) en Kanaal Gent-Oostende.

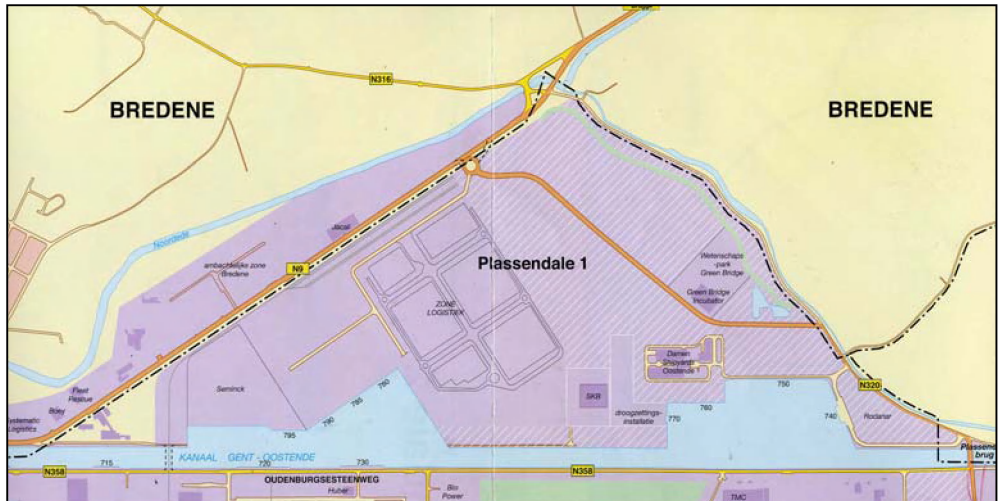
Activiteiten

Momenteel zijn de activiteiten er beperkt tot:

- scheepswerven rond het zwaaidok, dat hiertoe speciaal werd uitgerust
- een ambachtelijk bedrijf in de hoek tussen Bruggesteenweg en Kanaal.

Het hele gebied is weliswaar in ontwikkeling (ophoging terreinen en aanleg nieuwe infrastructuur). Aan de randen van het gebied - langs de Bruggesteenweg en de Plassendalesteenweg – liggen enkele woningen en woninglinten.

Figuur 5: Plassendale I



Bron: Eurosense_A.G. Haven Oostende_oktober 2002

Deelruimte IV: Zuidelijke kanaalzone

Een vierde deel zijn de terreinen ten zuid(west)en van het kanaal.

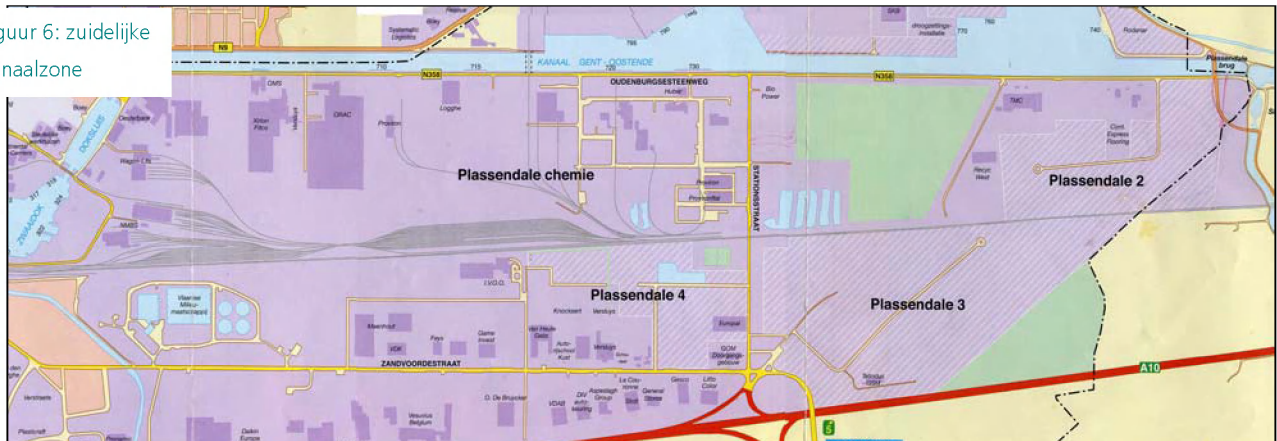
Dit gebied wordt begrensd door de Doksluis, Sloepenstraat, de spoorweg Gent-Oostende, de grens van de eigendommen van de nv Plassendale (op ca. 100 m van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort) en het kanaal Gent-Oostende.

Activiteiten

Hierin kunnen, van voor naar achter (binnenlandwaarts), drie opeenvolgende zones onderscheiden worden:

- de voorste gemengde industriezone, met enkele grotere bedrijven (textiel, plastics, Oesterbank,...) gericht op de Oudenburgsesteenweg/kanaal. Hiertussen liggen nog twee woonclusters van aanzienlijke omvang.
Een aanzienlijk deel van de zone wordt ingenomen door spoorwegbundels, een groot deel (tussen bedrijven en spoorwegbundels) ligt braak.
- de chemische site, met vooral chemische bedrijven (Huber, Provironftal) (kades 720, 730) maar ook een bedrijf dat kolen aan- en afvoert (Logghe) (kade 715). Het betreft een oude chemische site waarvan delen (terug) in gebruik zijn, maar ook delen eerst aan herstructurering toe zijn. Een geheel eigen element is de gipsberg, een restant van de vroegere chemische activiteiten.
Aansluitend bij de chemische site, langs de Stationsstraat, liggen een drietal oude woningen.
- de Plassendale II-terreinen. Deze zijn in ontwikkeling. Momenteel is de activiteit er beperkt tot een drietal industriële bedrijven die een beperkt deel van de zone innemen. De achterliggende gronden werden recent ontsloten door een insteekweg maar zijn nog niet ingenomen.

Figuur 6: zuidelijke kanaalzone



Bron: Eurosense_A.G. Haven Oostende_oktober 2002

Deelruimte V: Spuikom

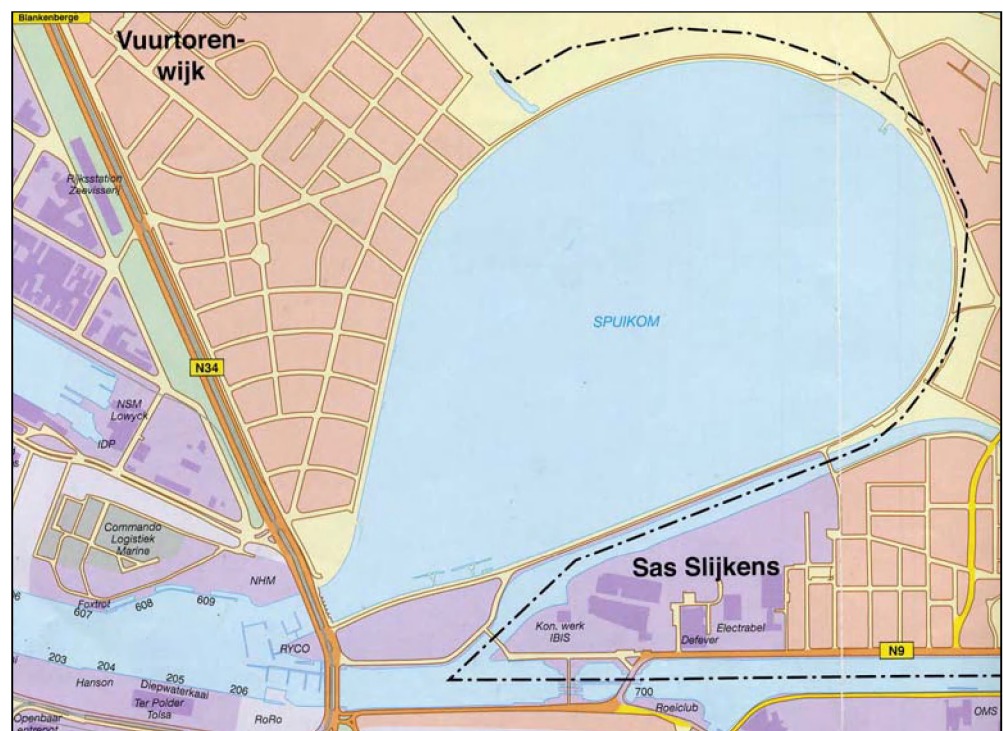
Tenslotte valt ook de Spuikom binnen het plangebied zoals afgebakend in de studie. Deze zone speelt echter geen rol in het havengebeuren. Het betreft een groot wateroppervlak dat oorspronkelijk werd aangelegd voor het spuien van de Havengeul (op natuurlijke wijze 'baggeren'), maar deze functie heeft ze echter nooit vervuld. Aansluitend -tussen de Spuikom, de Noordede en het kanaal – ligt een eilandje dat tot de haven wordt gerekend.

Activiteiten

De Spuikom wordt recreatief gebruikt (windsurfen, zeilen, sportvisserij) als ook voor de oesterkweek. Bovendien is het een foerageergebied voor watervogels en wordt de Spuikom ook gebruikt als wetenschappelijke onderzoekslocatie.

Op het 'Eilandje' - tussen Kanaal, Spuikom, De Bolle en Noordede – bevinden zich enkele gebouwtjes dienstig voor de waterrecreatie. Het is echter grotendeels onbebouwd.

Figuur 7: Spuikom



Bron: Eurosense_A.G. Haven Oostende_oktober 2002

Onderlinge samenhang van de deelruimten

Samenhang van de vijf deelruimten

De onderlinge samenhang – verbinding en/of begrenzing - tussen de deelruimten in het plangebied wordt zowel landschappelijk als functioneel voornamelijk bepaald door (1) het maritiem-industrieel karakter, van een totaal andere schaal, morfologie en ruimtelijke logica dan de omgeving en opgebouwd omheen verschillende wateroppervlakken, en (2) de grote infrastructuur, met name:

- de maritieme ontsluiting en dokkencomplex Vaargeul, Voorhaven, Vlotdok, Zwaaidok, Doksluis en Kanaal.
De Demeysluis is hierin bepalend voor de maritieme toegankelijkheid van de Binnenhaven, Plassendale I en de Kanaalzone.
- het wegencomplex van de N34/verbinding Kennedy-De Bolle/N9 en hierop aansluitend de ontsluiting naar de A10 (Kennedyrotonde enerzijds en Oudenburgsesteenweg/Stationssstraat anderzijds)
- de spoorweg Gent-Oostende met aftakkingen naar verschillende deelruimten

Structurele componenten in het aanliggende stedelijke gebied

RUIMTELIJKE COMPONENTEN IN DE ONMIDDELLIJKE OMGEVING VAN DE HAVEN

Een groot deel van het plangebied ligt ingesloten in het verstedelijkte gebied van Oostende-Bredene.

In het zuidwesten wordt het plangebied grotendeels gescheiden van de stedelijke omgeving door de spoorweg(bundels). Aanliggende componenten zijn achtereenvolgens:

- de binnenstad van Oostende.
De oude havendokken (Montgomerydok, Mercatordok) en de stationsomgeving vormen a.h.w. de verbinding tussen haven en stad.
- het Maria-Hendrikapark
- de Konterdamwijk
- de bedrijventerreinen rond de Zandvoordestraat (tussen spoorweg en A10) met aansluitend het bedrijventerrein Plassendale III (in ontwikkeling).
De Stationsstraat – met aanliggend woonlint - loopt vanuit het plangebied doorheen deze bedrijventerreinen naar de A10.

In het noordoosten zijn de stedelijke componenten:

- het gebied Oosteroever.
Aansluitend op het Visserijdok ligt het Vuurtorendok en een bedrijventerrein met enkele grotere bedrijven (voeding, brandstoffen) en een aaneengesloten strook van kleinere, veelal verouderde bedrijfsgebouwen. Verder op in het gebied bevinden zich het Fort Napoleon, een vakantiecentrum en het oude militaire hospitaal.
- de Vuurtorenwijk en het bebouwingsweefsel van Bredene omheen de Spuikom en aansluitende open ruimte.
- de oude industriewijk van Bredene-Sas (nu grotendeels leegstaande bedrijfsgebouwen) en de woonkern Bredene-Sas tussen het Kanaal en de Noordede
- de ambachtelijke zone van Bredene ten noorden van de Bruggesteenvweg (N9)

Structurele componenten in het aanliggende openruimte-gebied

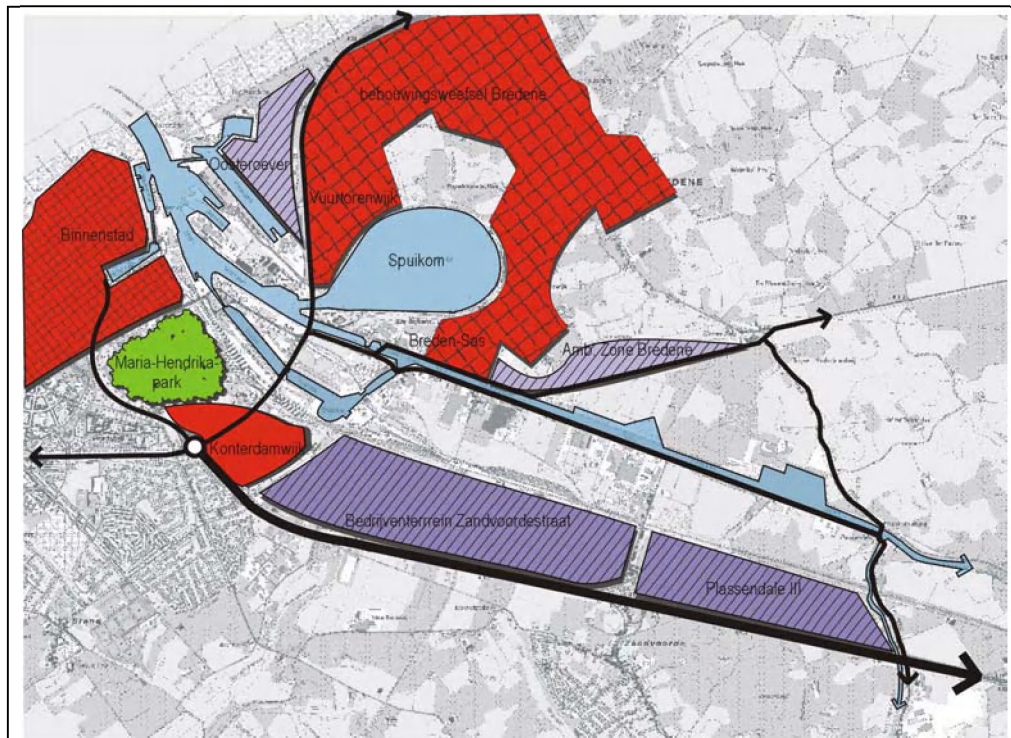
Aan de kustzijde vormt de Noordzee de grens met de haven. In het uiterste noordoosten situeert zich nog een smalle strook duinen als overgang tussen het strand en de haven.

Voorbij het stedelijk weefsel van Oostende-Bredene wordt het plangebied omringd door het poldergebied.

Het Kanaal Nieuwpoort-Plassendale en het Groot Zwin Geleed vormen, samen met de aanliggende Oudenburgsesteenweg (N320) en de hieraan gelegen woningen, de overgang tussen de polders en het plangebied in het oosten.

Verder op in de polders liggen de kernen Zandvoorde en Oudenburg.

Figuur 8: Ruimtelijke componenten in en om het plangebied



4

Planningscontext

Het strategisch planningsproces voor de haven en het bijhorende planMER worden niet in een vacuüm uitgewerkt. Reeds vanuit verschillende invalshoeken bestaan documenten die hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks impact hebben op delen van het (toekomstige) havengebeuren en mee de inhoud (bv. doelstellingen) van de planMER bepalen. Deze vormen de planningscontext. Er gelden m.a.w. een aantal juridische en beleidsmatige randvoorwaarden die mee richting geven aan de uitwerking van het strategisch plan en/of aandachtspunten vormen die in het planMER moeten afgetoetst worden. Ze komen voort uit wettelijke of decretale bepalingen op Europees, Belgisch of Vlaams niveau, of het betreffen beleidsdocumenten waarin relevante beleidslijnen en –beslissingen op Vlaams, provinciaal of gemeentelijk niveau zijn vervat.

In dit hoofdstuk:

- wordt een overzicht gegeven van de documenten die momenteel als relevante planningscontext worden beschouwd, en wordt hun relevantie kort geduid;
- wordt een overzicht gegeven welke documenten relevant zijn t.o.v. de verschillende milieudomeinen.

Deze lijsten mogen niet als definitief en limitatief beschouwd worden. Tijdens het planningsproces kunnen steeds bijkomende juridische of beleidsontwikkelingen ingebracht worden.

4.1

OVERZICHT PLANNINGSCONTEXT

Volgende documenten worden beschouwd als onderdeel van de planningscontext:

- Regeerakkoord Vlaamse Regering (1999)
- Beleidsplan Oostende ‘Een industriële toekomst voor Oostende, beleidsdocument’ (2000)
- Langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens (in opmaak)
- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997)
- Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (2002)
- Voorstel afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende (2003)
- gewestplan, en niet-vervallen BPA’s en ontwerp-BPA’s stad Oostende en gemeente Bredene
- mobiliteitsplan Vlaanderen (2003)
- mobiliteitsplannen Oostende, Bredene, Oudenburg
- Speciale BeschermingsZones en gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk
- gebiedsvisie zeereepduinen Oostende-Bredene-De Haan (2000)
- ecosysteemvisie Vlaamse Kust (1996)
- gebiedsvisie en actieplan Spuikom Oostende (2002)
- gemeentelijke natuurontwikkelingsplannen Oostende, Bredene, Oudenburg
- beschermde monumenten en landschappen

4.1.1

REGEERAKKOORD VLAAMSE REGERING

De beslissing tot het opstellen van een geïntegreerd strategisch plan voor de haven zit vervat in het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999. Deze beslissing kadert op haar beurt in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van zeehavens (havendecreet) en Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Het regeerakkoord vermeldt reeds de essentie van de opdracht, waarbij maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied, en een zuinig ruimtegebruik, moeten samengaan met de economische expansie van de haven. Deze vormen de hoofddoelstellingen voor het strategisch plan en voor de planMER.

4.1.2

BELEIDSPLAN OOSTENDE 'EEN INDUSTRIELE TOEKOMST VOOR OOSTENDE'

Deze beleidsnota werd in 2000 goedgekeurd door de SP, CVP, VLD, Kamer van Koophandel en Nijverheid, UNIZO, ACV en ABVV.

Het beleidsplan geeft een overzicht van de voornaamste doelstellingen alsook een overzicht van lopende en geplande acties m.b.t. infrastructuur en terreinontwikkeling voor bedrijvigheid. Een belangrijk onderdeel van dit beleidsplan behelst de (economische) herstructurering van de haven van Oostende.

Het document is het richtkader voor het te voeren beleid voor het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende en het Stadsbestuur en bepaalt in belangrijke mate de economische visie en de daarbij horende acties inzake het aantrekken van bepaalde havenactiviteiten, en terrein- en infrastructurele ontwikkelingen.

4.1.3

LANGETERMIJNVISIE VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS

Momenteel wordt in opdracht van de Administratie Waterwegen en Zeewezen een beleidsvisie uitgewerkt voor het geheel van de Vlaamse Zeehavens.

Tot nog toe zijn nog geen concrete elementen beleidsmatig vastgesteld.

Deze visie kan de economische ontwikkelingsvisie voor de haven van Oostende mee bepalen en hierdoor van invloed zijn op het ruimtegebruik en het al dan niet aanpassen van de ontsluitingsinfrastructuren in de haven van Oostende.

4.1.4

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (RSV)

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat definitief werd vastgesteld op 23 september 1997, wordt de haven van Oostende te samen met de regionale luchthaven geselecteerd als poort op Vlaams niveau. Poorten zijn een beleidsmatig begrip en zijn plaatsen waar ontwikkelingen worden gestimuleerd.

Het zeehavengebied is exclusief te gebruiken voor zeehavenactiviteiten (met name zeehavengebonden industriële-, distributie- (physical distribution), opslag-, overslag- en logistieke activiteiten).

Volgens het RSV moet het havengebied zodanig worden gedifferentieerd dat:

- 'de milieuhygiënische impact naar de nabij gelegen bebouwing door een interne zonering geminimaliseerd wordt;
- 'bufferzones worden aangeduid waarin mogelijkheden worden aangegeven en gerealiseerd;
- 'de ontsluitingsinfrastructuur – noodzakelijk voor het economisch functioneren – wordt aangegeven;
- 'de structurele natuurelementen (o.a. Ramsargebieden,...) maximaal gevrijwaard blijven'

- ‘de ecologische infrastructuur blijft functioneren.’. Waarbij wordt vermeld dat de oppervlakte van de ecologische infrastructuur die niet voor zeehavenactiviteiten van nut is, maximaal 5 % mag bedragen van de oppervlakte van het zeehavengebied.

Daarnaast is Oostende in het RSV ook geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Dit zijn gebieden waar o.a. een kwantitatief en kwalitatief aanbodbeleid t.b.v. wonen en economische activiteiten wordt gevoerd. Om dit beleid ruimtelijk te vertalen worden ook de stedelijke gebieden in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan afgebakend (zie ook verder).

Aangezien stedelijk gebied en havengebied in Oostende sterk verweven zijn, is de wederzijdse beïnvloeding (of beter: vrijwaring van het functioneren van havengebied enerzijds en stedelijk gebied anderzijds) een belangrijk aandachtspunt in de planMER.

4.1.5

PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN WEST-VLAANDEREN (PRS WEST-VL)

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan werd na definitieve aanvaarding door de provincieraad, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 6 maart 2002.

Alhoewel het provinciale niveau geen bindende uitspraken kan doen over de haven of het regionaalstedelijk gebied, zijn de opties op provinciaal niveau wel van belang inzake:

- de beleidsaccenten wat betreft de rol en de structuur van de gehele Kustruimte en de deelruimte Oostende
- de opties m.b.t. en selecties van natuurverbingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang
- de opties m.b.t. en selecties van toeristisch-recreatieve elementen
- de opties m.b.t. en selecties van lijninfrastructuur
- opties m.b.t. en selecties van de landschapseenheden en structurele elementen en componenten

Voor de relatie van het havengebied t.o.v. de omgeving - en dit op het vlak van natuur & ecologie, het toeristisch-recreatief functioneren, bereikbaarheid, en de landschappelijke inpassing – worden mee bepaald door de beleidsopties uit het PRS West-Vlaanderen.

4.1.6

VOORSTEL AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED OOSTENDE

In opdracht van AROHM werd een planningsproces doorlopen waarin een voorstel tot afbakening van het regionaalstedelijk gebied voor Oostende werd uitgewerkt in nauwe samenwerking met de gemeenten en de provincie. Dit ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (stedelijkgebiedbeleid) en ter voorbereiding van het RUP waarin het stedelijk gebied wordt afgebakend. Deze studie werd afgerond in het najaar van 2003.

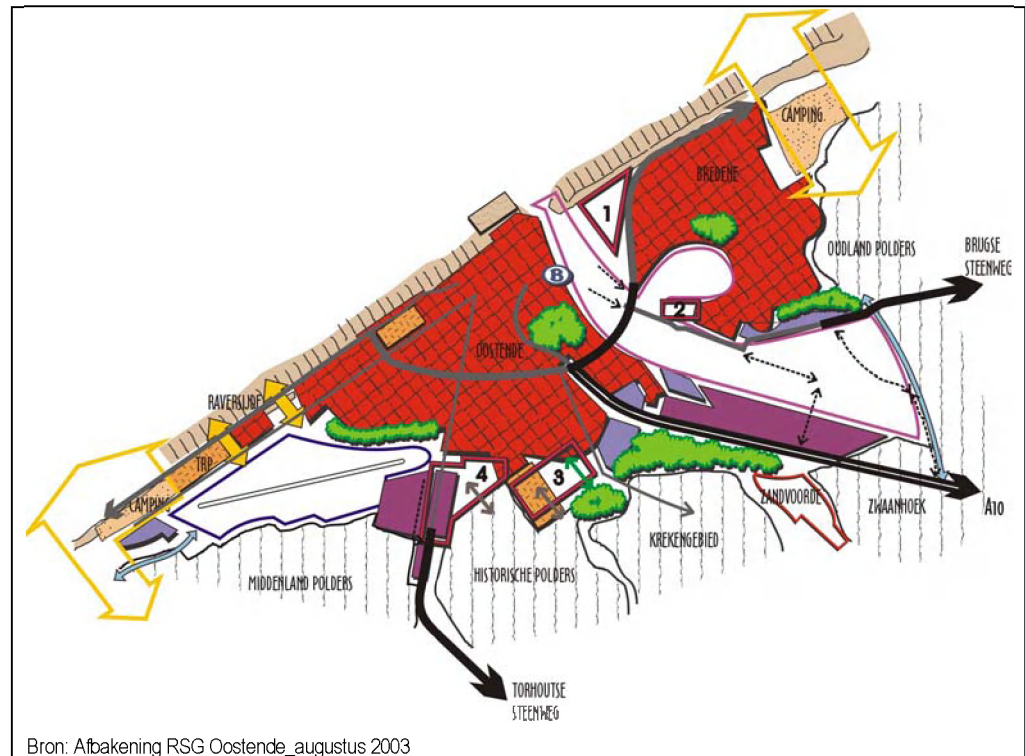
Principieel valt het zeehavengebied buiten de afbakening van het stedelijk gebied. Door de onderlinge verweving van zeehaven en stedelijk gebied is er echter een sterke interactie tussen beide gebieden en dus beide processen.

Deze interactie is zowel geografisch als inhoudelijk.

- **Geografisch**
Binnen de perimeter van het stedelijk gebied een ‘grijze zone’ gelaten waarvoor de opties pas duidelijk worden na uitwerking van het strategisch plan voor de haven van Oostende. Van zodra in het strategisch planningsproces voor de haven duidelijk is welke delen voor havenactiviteiten moeten voorbehouden worden, en welke delen als stedelijke onderdelen moeten beschouwd worden (bv. regionale bedrijventerreinen), kan de grens tussen het stedelijk gebied en het havengebied vastgelegd worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan, te samen met eventuele noodzakelijke bestemmingswijzigingen.
De aanduiding van de ‘grijze zone’ behelst tegelijkertijd de maximale begrenzing van de havenontwikkelingen t.o.v. het stedelijk gebied en het openruimtegebied.

- Inhoudelijk
- In het voorstel voor afbakening van het regionaalstedelijk gebied werden o.a. een aantal opties afgesproken die aansluiten bij het havengebied. Het betreft:
- de onderlinge verbinding tussen de stedelijke delen ten oosten en ten westen van de haven
 - nieuwe stedelijke ontwikkelingen op Oosteroever, aan het station en aan Kop van 't Sas
 - de ontwikkeling van (reeds in het gewestplan voorziene) bedrijvenzones ten zuiden van de spoorweg
 - de ontsluiting van de bedrijvenzones en de 'grijze zone' naar het hogere wegennet
 - de functie (categorisering) van de wegen

Figuur 9: Gewenste structuur
regionaalstedelijk gebied
Oostende



4.1.7

GEWESTPLAN EN BESTEMMINGSPANNEN

De plannen van aanleg gelden als juridische basis voor het stedenbouwkundige vergunningbeleid en mede ook voor het milieuvergunningenbeleid. Bovendien worden bestemmingen in de plannen van aanleg ook gehanteerd in het natuurbesluit en bij het onderzoek van de externe veiligheidsaspecten. De plannen van aanleg omvatten de bijzondere plannen van aanleg (BPA) en, daar waar geen BPA's goedgekeurd zijn, het gewestplan.

Daar waar deze niet ‘vervangen’ worden door nieuwe BPA’s of RUP’s (ruimtelijke uitvoeringsplannen) blijven ze ook in de toekomst de juridische basis voor het vergunningenbeleid. Het strategisch plan voor de haven als ook het voorstel afbakening stedelijk gebied Oostende, zijn planningsprocessen die de uitwerking van dergelijke RUP’s voorbereiden. Tegelijkertijd vormen (recente wijzigingen van) het gewestplan en de (recent) goedgekeurde BPA’s expliciete beleidsbeslissingen die mee de uitwerking van het strategisch plan bepalen (bv. wat betreft vastgestelde woongebieden, stedelijke ontwikkelingsgebieden, natuurgebieden,...).

Van toepassing zijn:

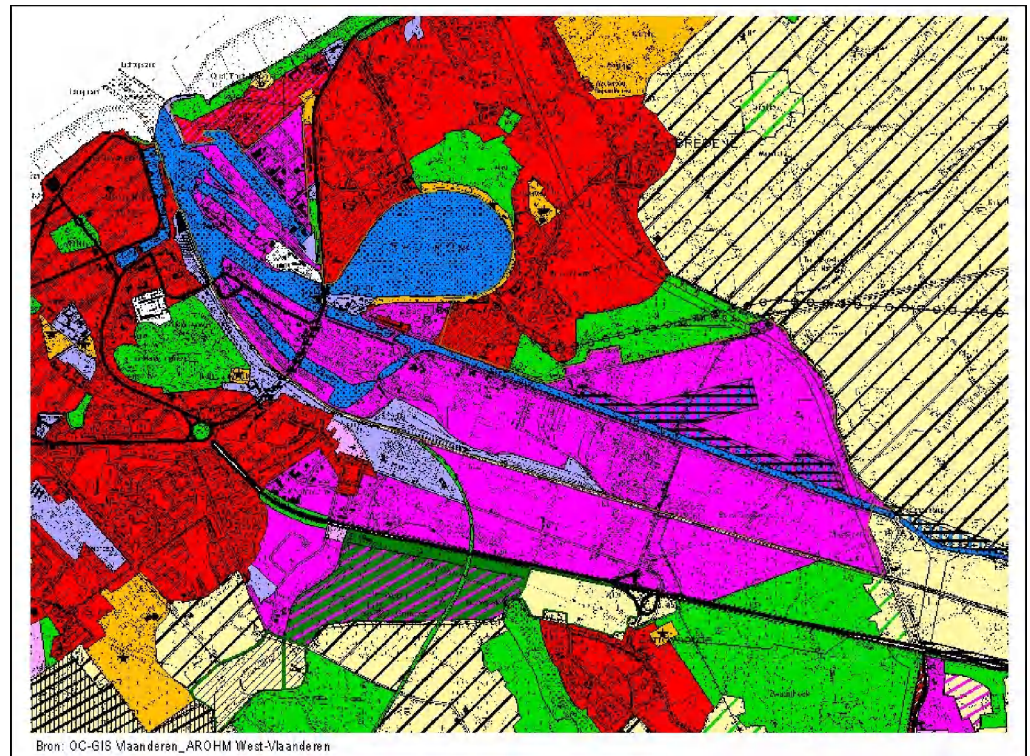
- het gewestplan Oostende-Middenkust goedgekeurd bij KB van 26 januari 1977 en gedeeltelijk gewijzigd bij B.V.R. van 9 november 1994, 25 januari 1995 en 13 juli 2001.

- volgende BPA's

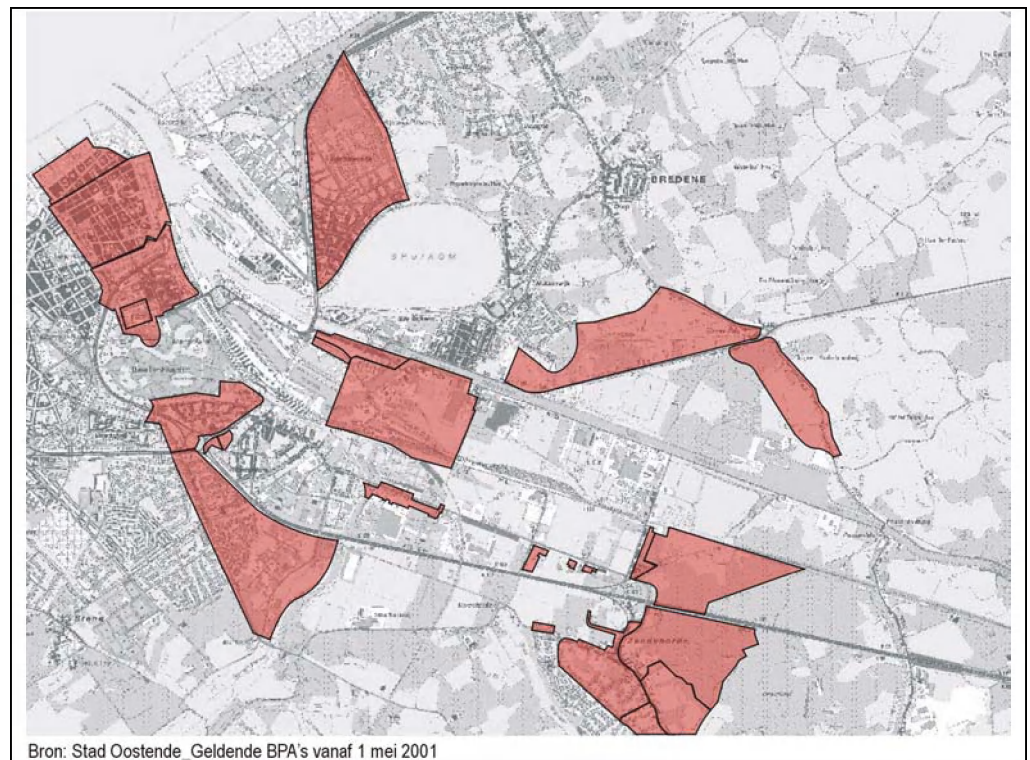
Tabel 1: Relevante BPA's

nr	naam	status	relevantie
gemeente Oostende			
126A	Stadscentrum-Kursaal	MB 08/07/1999	gedeeltelijke ligging binnen havengebied
126B	Stadscentrum	MB 13/01/1998	gedeeltelijke ligging binnen havengebied
121B	Hazegras	MB 13/01/1998	gedeeltelijke ligging binnen havengebied
3b	Prins Albertlaan 1982	MB 21/02/1986	nijverheidszone en bevestiging aanwezige woonfunctie
27/1	Tweebruggenstraat deelplan 1	MB 06/04/1987	nijverheidszone
34	Vaartblekerstraat 1982	MB 21/02/1986	industriezone
131.01	Industriezone Plassendale I	MB 21/05/2003	gedeeltelijke omzetting Plassendale I van zone voor milieubelastende industrie naar zone voor onderzoeksintensieve ondernemingen
Gemeente Bredene			
0777	BPA ambachtelijke zone Noord Ede	MB 07/01/1992	Omzetten van zone langs Brugsesteenweg naar zone voor KMO en zone met woonbestemming voor de bestaande woningen.

Figuur 10: Uittreksel
gewestplan



Figuur 11: Overzicht BPA's



4.1.8

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd in oktober 2003 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Naast algemene doelstellingen o.a. wat betreft veiligheid, multimodaal vervoer en modal shift, worden ook concrete ingrepen in het infrastructuurstelsel in Vlaanderen vooropgesteld. Hierdoor geeft het mobiliteitsplan Vlaanderen zowel naar de uitwerking van het strategisch plan voor de haven als voor de toetsing in de planMER doelstellingen inzake verkeer en vervoer.

4.1.9

GEMEENTELIJKE MOBILITEITSPLANNEN

In uitvoering van de mobiliteitsconvenanten tussen Vlaams Gewest en de lokale overheden, hebben/zijn de gemeenten een eigen gemeentelijk mobiliteitsplan uitgewerkt of aan het uitwerken. Hierin worden probleemstellingen geformuleerd inzake bereikbaarheid, verkeersveiligheid en – leefbaarheid als ook doelstellingen terzake. Voor de verschillende verkeersmodi worden gedetailleerde ontwikkelingsperspectieven en bijhorende infrastructuurmaatregelen voorgesteld. Relevant in het kader van het strategisch planeringsproces voor de haven zijn:

- mobiliteitsplan Bredene (beleidsplan)
- mobiliteitsplan Oudenburg (beleidsplan conform verklaard)
- mobiliteitsplan Oostende (beleidsplan conform verklaard)

4.1.10

SPECIALE BESCHERMINGSZONES VOOR DE NATUURLIJKE STRUCTUUR

In uitvoering van de Ramsarconventie, de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn, zijn door de Vlaamse regering gebieden aangeduid en afgebakend met eigen beschermingsstatuten.

- De Ramsarconventie beoogt het behoud en duurzaam beheer van wetlands, met bijzondere aandacht voor de bescherming van de leefgebieden van watervogels.
- De Europese richtlijn 92/43/EEG (Habitatrichtlijn) heeft als doel de biodiversiteit te behouden en de instandhouding én het herstel van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna die hiervan deel uitmaken.

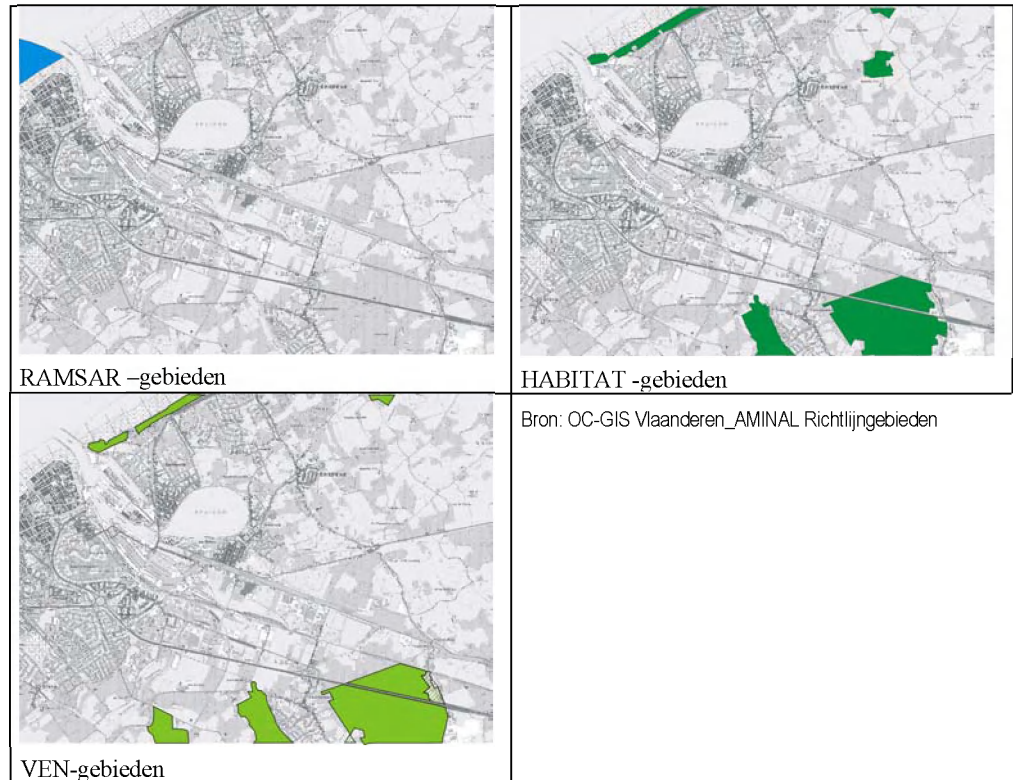
De Vogelrichtlijn beoogt de instandhouding van alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten. Deze kent echter geen concrete uitvoering in de nabijheid van het plangebied van de haven van Oostende.

Concreet betekent dit dat de Vlaamse Regering positieve beheersmaatregelen en preventieve maatregelen treft tot het behoud en ter bevordering van het behoud van de soorten (Bijlage II van het Natuurdecreet) en habitattypes (Bijlage IV van het Natuurdecreet) waarvoor het gebied werd vastgesteld en ook van de soorten in Bijlage III van het Natuurdecreet, voor zover zij voorkomen in het betreffend gebied. Gebieden die vastgesteld werden krachtens de Europese richtlijn worden Speciale Beschermingszones genoemd (SBZ of SBZ-H). In theorie zijn de Speciale Beschermingszones dus gevrijwaard van ‘betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken’ van die zone. Met het oog hierop bestaat een procedure die moet nagaan of een ‘plan of programma’ een betekenisvolle aantasting tot gevolg zal hebben. Deze procedure staat bekend onder de naam ‘passende beoordeling’. Indien dergelijke ‘passende beoordelingen’ relevant worden bevonden bij de uitwerking van het strategisch plan, zullen ze onderdeel uitmaken van het planMER.

In uitvoering van het Natuurdecreet wordt ernaar gestreefd in Vlaanderen een netwerk uit te bouwen, genaamd Vlaams Ecologisch Netwerk of VEN. Dit netwerk bestaat uit GEN-gebieden (Grote Eenheden Natuur) en GENO-gebieden (Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling). In deze gebieden komt natuurbehoud en – ontwikkeling op de eerste plaats.

Concreet betekent dit dat in dergelijke gebieden o.a. conform het Bosdecreet de vegetatie of kleine landschapselementen te wijzigen; het reliëf van de bodem te wijzigen; werkzaamheden uit te voeren die rechtstreeks of onrechtstreeks het grondwaterpeil verlagen, alsook maatregelen die de bestaande ont- en afwatering versterken; de structuur van de waterlopen te wijzigen.

Figuur 12: Overzicht Speciale Beschermingszones en VEN-gebieden



4.1.11

GEBIEDSVISIE ZEEREEDUINEN OOSTENDE-BREDENE-DE HAAN

De gebiedsvisie zeereepduinen Oostende-Bredene-De Haan, beoogt een duurzame ontwikkeling van de veiligheid en de natuurlijke rijkdommen in de kustregio's. De studie beperkt zich tot de kuststrook ten noorden van de havengeul van Oostende. Er worden een aantal voorstellen geformuleerd (dijkbehoud e.d.) zonder evenwel een directe relevante impact voor de haven.

4.1.12

ECOSYSTEEMVISIE VLAAMSE KUST

Het ecosysteem voor de Vlaamse Kust is een beleidsoriënterend wetenschappelijk referentiewerk (afgerond in 1996) dat aangaande de Vlaamse Kust een aantal aanbevelingen formuleert voor de natuurontwikkeling langs de kust.

4.1.13

GEBIEDSVISIE EN ACTIEPLAN VOOR DE SPUIKOM TE OOSTENDE

In opdracht van AWZ werd een studie uitgewerkt om een evenwichtige combinatie van recreatie, natuur en oesterkweek te bewerkstelligen in de Spuikom (eindrapport-2003).

Het doel van de studie is het uitwerken van een lange termijnvisie voor de Spuikom waarbij zowel wordt rekening gehouden met de bestaande functies als met mogelijk toekomstige functies. Zo wordt de mogelijkheid onderzocht om een waterkrachtcentrale te installeren aansluitend op de spuisluis.

De uitgangspunten voor de uitwerken van de 'centrale visie' zijn:

- duidelijk beheer van de spuikom;

- altijd water in de spuikom;
- garanties voor kwaliteit van water en bodem;
- attractiever maken van de spuikom (op en rond de spuikom).

4.1.14

GEMEENTELIJKE NATUURONTWIKKELINGSPLANNEN (GNOP)

In uitvoering van de milieuconvenanten tussen de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse gemeenten werden gemeentelijk natuurontwikkelingsplannen of GNOP's opgesteld.

Centrale doelstelling is de gemeenten actief te betrekken bij het realiseren van milieuzorg en natuurontwikkeling.

Het GNOP beschrijft het beleid dat de gemeente zal voeren op vlak van natuurbehoud en –ontwikkeling, vertrekkende vanuit een inventarisatie van de bestaande natuurwaarden en –potenties en de knelpunten. Het is meer bepaald gericht op het ontwikkelen en vergroten van de natuurwaarden in de gemeente.

De GNOP's van Bredene, Oostende en Oudenburg worden als relevant voor het onderhavige studie beschouwd.

4.1.15

BESCHERMDE MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

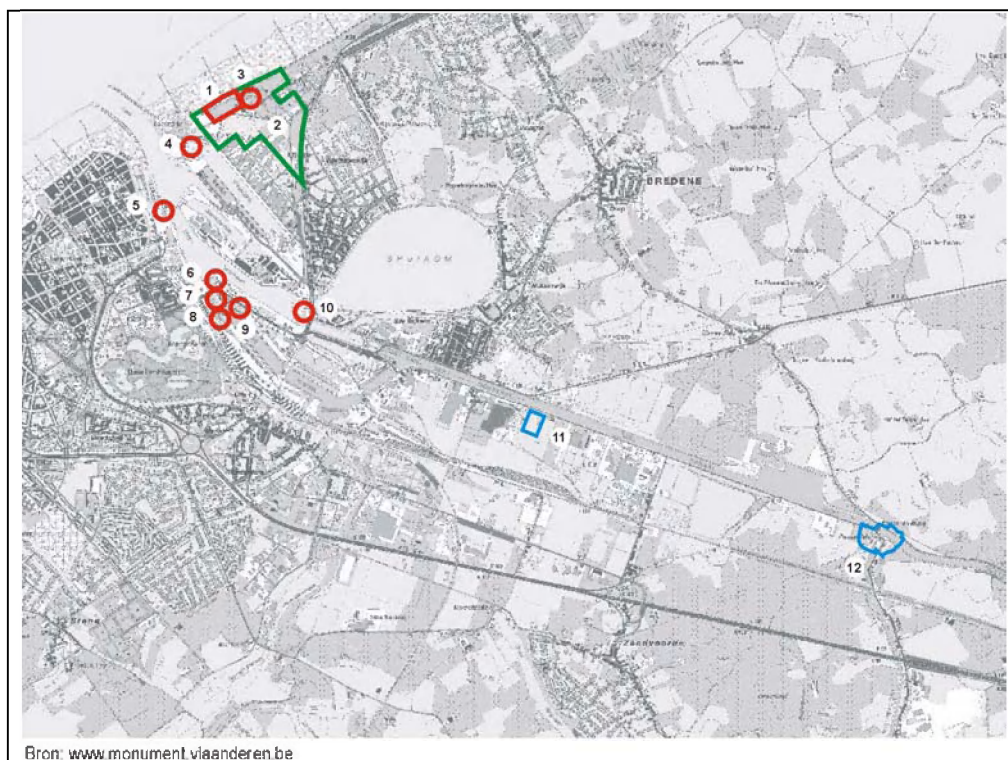
Een deel van het cultuurhistorisch waardevol patrimonium (al dan niet met omgeving) en cultuurhistorisch waardevolle landschappen zijn als monument, dorps-/stadsgesicht of landschap beschermd. Eventuele veranderingen (stedenbouwkundige vergunningsaanvragen) aan of in de omgeving van deze beschermde relictten worden aan een bindend advies van de bevoegde administratie Monumenten & Landschappen onderworpen. Beperkingen gelden o.a. ten aanzien van nieuwe op te richten constructies, het slopen van bestaande constructies, wegenissen e.d..

Volgende plekken in of nabij het plangebied zijn beschermd als monument, dorpsgesicht of landschap:

Volgende plekken in of nabij het havengebied zijn beschermd als monument, dorpsgesicht of landschap.

1. Batterij Hundius, de Halve Maan en Fort Napoleon (monumenten)
2. Omgeving Fort Napoleon (beschermd landschap)
3. Fort Napoleon
4. Slipways: Buskruitstraat (monument)
5. Station
6. Voormalige staatmarineschool
7. De Smet de Nayerbruggen
8. Westkaai Vlotdok (Kon. Stapelhuis)
9. Oostkaai Vlotdok (douanegebouw Stapelhuis)
10. RYCO
11. Creosoteerinrichting en -werf (beschermd dorpsgesicht)
12. Sluizencomplex en omgeving (Plassendale sluis) (beschermd dorpsgesicht)

Figuur 13: Beschermd monumenten & landschappen



4.2

RELEVANTIE PER MILIEUDOMEIN

Het onderzoek in het kader van het planMER zal gebeuren vanuit een aantal milieudomeinen (zie ook verder).

In onderstaande tabel is per milieudomein aangegeven welke documenten uit de planningscontext als relevant beschouwd worden.

Tabel 2: overzichtstabel
relevantie planningscontext
per milieudomein

	ruimtegebruik	verkeer & vervoer	leefmilieu	natuur en ecol. infra	bodem, water, lucht	landsch. & cultuurhist.	externe veiligheid
Regeerakkoord Vlaamse Regering (1999)	x		x	x			
Beleidsplan Oostende 'Een industriële toekomst voor Oostende, beleidsdocument' (2000)	x	x					x
Langetermijnvisie voor de Vlaamse zeehavens (in opmaak)	x	x					
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997)	x	x	x	x			
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (2002)	x	x		x		x	
Voorstel afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende (2003)	x	x	x				x
gewestplan, niet-vervallen BPA's en ontwerp-BPA's stad Oostende en gemeente Bredene	x	x	x	x			x
mobiliiteitsplan Vlaanderen (2003)		x					
mobiliiteitsplannen Oostende, Bredene, Oudenburg		x	x				
Speciale BeschermingsZones,				x	x		x

	ruimtegebruik	verkeer & vervoer	leefmilieu	natuur en ecol. infra	bodem, water, lucht	landsch. & cultuurhist.	externe veiligheid
gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk							
gebiedsvisie zeereepduinen Oostende-Bredene-De Haan (2000)				x	x	x	
ecosysteemvisie Vlaamse Kust (1996)				x	x		
gebiedsvisie en actieplan Spuiikom Oostende (2002)	x			x	x	x	
gemeentelijke natuurontwikkelingsplannen Oostende, Bredene, Oudenburg				x	x		
beschermd monumenten en landschappen						x	

5

Beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen

In het plan-MER vormt de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen² in het studiegebied het referentiekader waaraan de effectbeschrijvingen worden gerelateerd. Als referentiejaar voor de huidige situatie wordt de situatie bij aanvang van de planMERstudie (voorjaar 2004) gehanteerd. M.b.t. de autonome ontwikkelingen wordt enkel rekening gehouden met ontwikkelingen die verwacht kunnen worden zonder bijkomende beleidsmatige ingrepen. De effecten van de autonome ontwikkelingen zullen begroot worden rekening houdend met een tijdshorizont tot ca. 2020 vooropgesteld. Enkel projecten waarover momenteel de beleidsbeslissingen concreet genoeg zijn zodat realisatie zeer waarschijnlijk is, worden meegenomen bij de beschrijving van de autonome ontwikkelingen..

De beschrijving van de milieu-effecten gebeurt aan de hand van een aantal onderzoeksdomeinen. Voor het onderzoek naar de milieueffecten van het strategisch plan voor de haven van Oostende worden volgende milieudomeinen vooropgesteld: ruimtegebruik, verkeer & vervoer, leefmilieu, bodem/water/lucht, natuur & ecologie, landschap & cultuurhistorie, en externe veiligheid. In dit hoofdstuk wordt deze onderverdeling aangehouden bij de beschrijving.

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- per milieudomein: een korte beschrijving van de huidige situatie, welke ontwikkelingen verwacht worden, welke aspecten aan bod komen, welke de concrete aandachtsvelden en/of – gebieden zijn en indien al gekend ook relevante bronnen of documenten waaruit bijkomende informatie gehaald kan worden
- de verwachte autonome ontwikkelingen

² Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich naar zo goed als zeker al zullen voordoen in het plangebied, onafhankelijk van het strategisch plan dat voor de haven wordt uitgewerkt.

5.1

BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE EN VERDERE ONTWIKKELINGEN PER MILIEUDOMEIN

5.1.1

HUIDIG RUIMTEGEBRUIK EN VERDERE ONTWIKKELINGEN

Het plangebied beslaat een oppervlakte van ca. 658 ha.

Een aanzienlijk deel van de ze oppervlakte wordt ingenomen door waterpartijen (havengeul, dokken, kanaal incl. kanaaldok in aanleg: ca. 198,5 ha), inclusief de spuikom (ca. 80 ha).

De gronden zelf zijn grotendeels voor bedrijfsactiviteiten bestemd. Een deel wordt ingenomen door woningen of andere activiteiten, of infrastructuur (wegenis, spoorbundels) (ca. 91 ha).

Wat betref de terreinen in het plangebied is een gedetailleerde analyse van het ruimtegebruik uitgevoerd (*WES, 'Analyse van het ruimtegebruik in de haven van Oostende, december 2003, opgemaakt n.a.v. Strategisch Plan Haven Oostende'*). Hierin wordt per terrein aangegeven:

- in hoeverre de terreinen uitgegeven zijn, in optie zijn, nog uitgegeefbaar zijn of niet uitgegeefbaar zijn
- in hoeverre de terreinen benut (volledig benut, onderbenut in ruimte of tijd), of onbenut zijn (onbenut, in optie of reeds in ontwikkeling)
- in hoeverre de terreinen ontsloten zijn via weg, spoor en/of water (maritiem of binnenvaart)
- de juridisch-planologische bestemming van elk terrein (gewestplan of BPA)
- de statutaire toestand van elk terrein (private eigendom, eigendom van en/of concessie door Havenbedrijf, Vismijn, stad Oostende of Vlaams Gewest)

Tegelijkertijd is er onderzoek uitgevoerd welke de economisch groeipotenties zijn van de haventrafieken in Oostende rekening houdend met haar potenties, met hieraan gekoppeld de toekomstige ruimte vraag in een basisscenario (behoudende stijging van een aantal trafieken in combinatie met een constant blijvende ruimteproductiviteit, een expansief scenario (sterkere stijging trafieken, met huidige ruimteproductiviteit) en een productief scenario (sterkere stijging trafieken, met hogere ruimteproductiviteit). (*ECORYS, 'Ruimtelijk-economische onderzoek voor de haven van Oostende, Achtergrondrapportage: trafiekprognoses en ruimte vraag', december 2003, opgemaakt n.a.v. Strategisch Plan Haven Oostende'*).

Bij de uitwerking van het strategisch plan voor de haven van Oostende komt het er op aan de mogelijkheden om de economische groeipotenties op te vangen ruimtelijk af te toetsen t.o.v. het beschikbare of beschikbaar komende ruimte-aanbod. Dit omvat zowel een louter kwantitatief (oppervlakte) aspect als kwalitatieve aspecten (locatie en ontsluitingsvoorwaarden per trafieksoort: bv. diepgang, snelheid van maritieme ontsluiting, specifieke infrastructuren).

Relevante autonome ontwikkelingen en aandachtspunten vanuit de huidige toestand zijn:

- het wegtrekken van de logistieke afdeling van de Marine (MOST) uit het plangebied, waardoor gefaseerd ruimte vrijkomt in de Voorhaven (ca. 2004-2007). Voor een deel hiervan bestaat reeds een concessie-overeenkomst met NHM (zeegranulatentrafiek)
- het aflopen van de concessie (ca. 2007) in het gebied Halve Maan (ten noorden van Visserijsluis)
- de werkhuisen van AGHO (o.a. onderhoud boeien) en de aanmeerplaatsen voor de vloot van het Vlaamse Gewest (loodsboten, betonningsvaartuig, zeesleepboot, schepen voor zeewetenschappelijk onderzoek, redeboten), scheepvaartpolitie en reddingsdienst mogen niet verhuisd worden naar terreinen die achter een sluis gelegen zijn omwille van veiligheidsvereisten (direct kunnen ingrijpen bij calamiteiten op zee). Ter plaatse van deze ligplaatsen is er ook

behoefte aan kaaiterreinen, opslagplaatsen voor logistieke ondersteuning en bedrijfsgebouwen voor coördinatie en onderkomen van personeel.

- de verhuis van een deel van de houtimportactiviteiten vanuit de Binnenhaven naar de Kanaalzone (Plassendale I), waardoor ruimte vrijkomt in de Binnenhaven
- de onderbenutting van de gebouwen van de Vismijn (deels leegstaand, vnl verdieping)
- de onderbenutting van het gronden van Provion (voormalige Chemische site), welke als pilootproject voor brownfieldontwikkeling is geselecteerd
- de vergunning voor herontwikkeling van de Belliardscheepswerf voor een mestverwerkend bedrijf. Tot nog toe zijn evenwel de werkzaamheden niet opgestart waardoor de vergunning dreigt te vervallen
- de blijvende aanwezigheid van de gipsberg (ca. 30 ha) waarvan het 'wegasaneren' niet haalbaar wordt geacht
- de inplanting van een overslagbedrijf van vloeibare gassen op Plassendale I (Seminck)
- de bestemming van een deel van Plassendale I en de consessie-overeenkomst met de universiteit Gent, voor vestiging van onderzoeksintensieve ondernemingen
- de effectieve ontwikkeling van Plassendale II (ontsluitingsweg gerealiseerd). In de beleidsnota 'Een industriële toekomst voor Oostende' wordt voorgesteld om deze gronden prioritair te voorzien voor transportbedrijven en constructiebedrijven
- in uitvoering zijnde infrastructuurwerken waardoor de ontsluitingspotenties van de aanpalende terreinen veranderen:
 - de realisatie van de wachtkaai aan de Demeysluis met een bijkomende RORO-berth
 - de renovatie van de Wandelaarkaai (grotere diepgang)
 - de realisatie van een spoorontsluiting en een kanaaldok aan Plassendale I

Daarnaast leven bij verschillende betrokken partijen ook een aantal verwachtingen die verder in het strategisch plan en bijhorend planMER afgetoetst moeten worden:

- de ontwikkeling van een multimodaal logistiek park ('warehouse'-project) op Plassendale I
- de rechtstreekse spoorontsluiting van het Zeewezendok zodat containers rechtstreeks tot aan de containerterminal geleverd kunnen worden i.p.v. zoals nu per spoor tot aan de spoorterminal De Bolle en dan via vrachtwagens naar de containerterminal aan het Zeewezendok
- voor de chemische site wordt in de beleidsnota 'Een industriële toekomst voor Oostende' voorgesteld om nieuwe activiteiten uit dezelfde sector aan te trekken
- de kustverdedigingswerken in Oostende behelzen ook waterkeringswerken in de haven zelf. Deze hebben mogelijks impact op het functioneren (bereikbaarheid, tijdelijke afsluitbaarheid,...) van haventerreinen.
- vanuit de plangroep werd gevraagd de mogelijkheid voor de plaatsing van windturbines in het plangebied na te gaan. Deze kunnen op hun beurt impact hebben op (randvoorwaarden stellen aan) de bruikbaarheid van de direct aanpalende terreinen.

Bijzondere aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling zijn:

- de maximale ontwikkelingsperimeter is beperkt tot het plangebied. Hierover werd bij het begin van het planningsproces reeds een consensus bereikt.
- de grootste groeipotenties (en ruimtevraag) liggen in RORO-trafieken, deze dienen direct maritiem ontsloten (niet achter sluizen) gelegen te zijn omwille van de snelheid van ontsluiting
- er zijn recent reeds heel wat investeringen in infrastructuur (wegenis, kades, steigers, spoorbrug,...) gebeurd. De toekomstige ontwikkelingen moeten deze optimaal blijven benutten.
- er is een schaalvergroting in de scheepvaart (zee- en kustvaart) waarneembaar. Hierdoor moeten hogere eisen gesteld worden wat betreft de diepgang en toegankelijkheid van de haventerreinen die voor dergelijke trafieken worden voorbestemd.

- rekening houdend met de Schengenakkoorden en de vluchtelingenproblematiek worden voorwaarden gesteld wat betreft de beveiliging van ferries tegen verstekelingen (afsluitbaarheid RORO-terminals)

5.1.2

HUDIGE TOESTAND VERKEER EN VERVOER EN VERDERE ONTWIKKELINGEN

De verkeers- en vervoersaspecten betreffen zowel goederenvervoer van en naar het plangebied als personenvervoer (vnl. werknemers).

De haven van Oostende is vooral een haven van roro en droge massagoederen. De goederensoort oefent een invloed uit op de modal split. Het goederenvervoer van en naar het hinterland gebeurt overwegend per vrachtwagen.

De verschillende verkeersinfrastructuren worden hieronder per modus beschreven. De huidige verkeersintensiteiten op de ontsluitende assen worden verder opgezocht (AGHO, AWW, De Lijn). Ze gelden als vertrekbasis om de impact van (geraamde) verkeersbewegingen van nieuwe ontwikkelingen af te toetsen.

Waterwegen en dokken

De haven heeft zowel een nautische ontsluiting als een aansluiting op het waterwegennetwerk voor binnenvaartverkeer. De verbinding verloopt via de Vaargeul (met tijgebonden dokken en het Visserijdok achter de Visserijsluis), Voorhaven, Demeysluis, Vlotdok, Zwaaidok, Doksluis en Kanaal.

De nautische toegang is – rekening houdend met de schaalvergroting in de scheepvaart – niet erg breed en diep. Bovendien is de stroming vrij sterk. Dit heeft als gevolg dat de haven van Oostende niet toegankelijk is voor de grotere schepen. De Demeysluis is verouderd en beperkt in afmeting (120,00x17,50) en het vaartracé doorheen de Binnenhaven is bochtig. Hierdoor wordt de maritieme toegankelijkheid van de Binnenhaven, Plassendale I en de Kanaalzone bepaald en beperkt. De Doksluis functioneert niet meer en staat open. Door de afmetingen van de Visserijsluis, is ook het Visserijdok enkel toegankelijk voor kleinere schepen.

Het kanaal sluit aan op het binnenvaartnet via Gent (tot max. ca. 1200 ton omwille van de capaciteit op de doortocht in Brugge) en via het Boudewijnkanaal ook op de haven van Zeebrugge (tot ca. 2000 ton).

Figuur 14:
waterwegontsluiting



Weg

De haven wordt ontsloten door de N9, de verbinding Kennedy-De Bolle en de A10. (aansluiting Kennedyrotonde en afrit Zandvoorde), als wegen van het hogere wegennet. Lokaal verkeer komt ook wel via de Zandvoordestraat en de Stationsstraat(N358)/ Oudenburgsesteenweg.

Deze wegen zijn echter niet enkel door het verkeer van en naar de haven te gebruiken. Ook het toeristisch verkeer naar de Kust en langsheen de Kust (Koninklijke Baan), het regionaal verkeer van en naar de stad en aanliggende bedrijvenzone, en het 'stedelijk' verkeer tussen de kernstad en het Bredense maakt gebruik van deze wegen. Vooral in toeristische topdagen zorgt dit voor fileproblemen op het wegennet waarop ook het verkeer naar de haven zich bevindt.

Doorheen de haven (met Vaargeul/Kanaal) is op drie plaatsen een oostwestverbinding: de brug aan De Bolle, de brug tussen Bruggesteenweg/Prins Albertlaan (deze geeft uit op De Bolle) en de Plassendal brug. De verbinding Kennedy – De Bolle is een knooppunt op regionaal niveau. In de spits verloopt het verkeer er soms moeizaam (verkeerslichten, afslaande bewegingen). Hiertoe werd De Bolle heraangelegd, waardoor de afslaande beweging vlotter verloopt. Bij het openen van de Konterdambruggen over het Vlotdok t.b.v. een passerend schip, wordt het wegverkeer van op De Bolle omgeleid via Vergunningenstraat/Doksluisbrug/ Sloepenstraat/Kamerlingstraat.

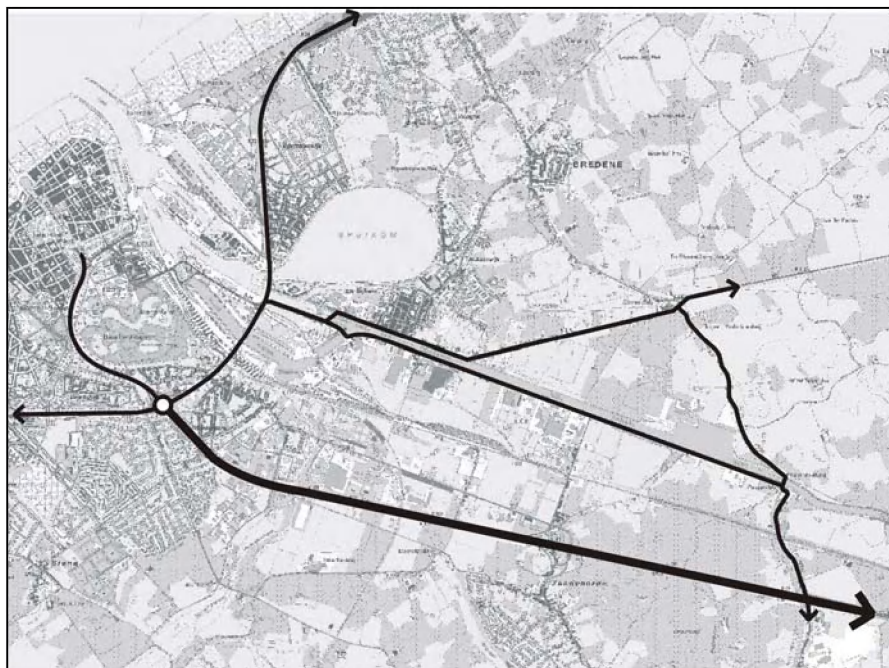
Spoorweg

Enkel de oostelijke kades van Vlotdok en Houtdok (Binnenhaven), de RORO-parking en de chemische site (Kanaalzone) zijn momenteel voor goederenverkeer per spoor ontsloten.

De spoorinfrastructuur verzamelt naar de spoorweg Gent-Oostende, die ook voor passagierstreinen wordt gebruikt. Voor personenvervoer wordt deze lijn gerekend tot het primaire spoorwegennet, voor goederenvervoer tot het secundaire spoorwegennet (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

Het station van Oostende sluit onmiddellijk aan op de cruiseterminale en de vroegere ferryterminal.

Figuur 15: wegontsluiting



Figuur 16:
spoorwegontsluiting

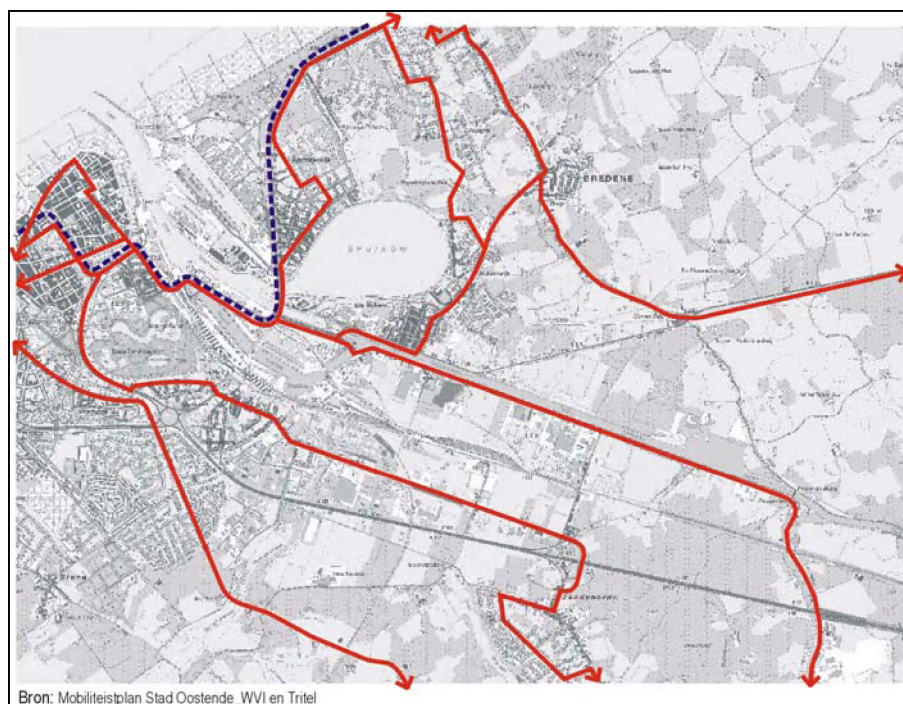


Openbaar vervoer

Op het vlak van openbaar vervoer is de ontsluiting van de haven beperkt. Het station van Oostende vormt een knooppunt van openbaar vervoer vlakbij de haven. Van hieruit vertrekt ook de Kustram die, via de Demeysluis en Slijkensesteenweg, de haven doorkruist.

Buslijnen die op sommige plaatsen de haven aandoen zijn beperkt (2 stadslijnen, 2 voorstadslijnen, 2 streeklijnen).

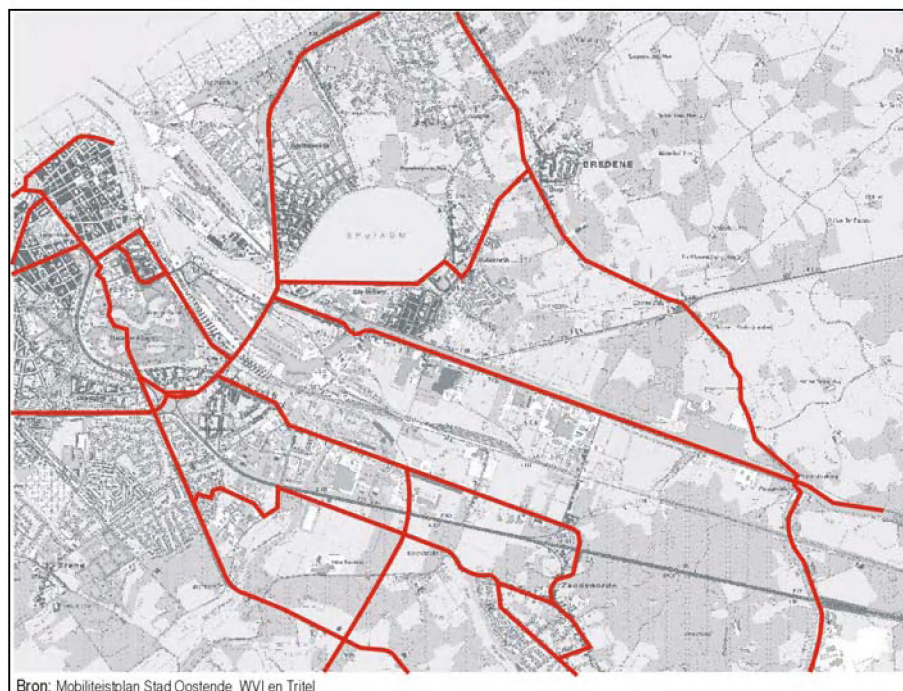
Figuur 17: openbaar vervoer



Fiets

Langsheen de belangrijkste wegen in de haven zijn fietsvoorzieningen. In vele gevallen gaat het evenwel niet om vrijliggende fietspaden wat tot verkeersonveilige situaties leidt. Kwalitatief ingerichte en veilige fietspaden zijn er wel langs Stationsstraat ten zuiden van de spoorweg.

Figuur 18: fietsvoorzieningen



Relevante autonome ontwikkelingen en aandachtspunten vanuit de huidige toestand zijn:

- de maritieme ontsluiting is beperkt omwille van de diepgang en de sterke stroming in de havenmonding.

- De toegankelijkheid van de haven is met name een probleem voor de ferryvaart (RORO). De ferry's die op Oostende varen hebben een scheepslengte van 120-150 meter en een capaciteit van rond de 80 trailers. Deze schepen zijn vaak meer dan 20 jaar oud, omdat de nieuwe ferryschepen die worden gebouwd niet meer rendabel zijn bij zulke afmetingen. De operators moeten dus op zoek naar oude schepen die elders uit de vaart worden genomen (waardoor de exploitatiekost steeds hoger zal oplopen in de toekomst).
- Ook op het vlak van cruises is de beperkte maritieme toegankelijkheid een rem op de potentiële groei, immers enkel cruiseschepen, die slechts een beperkt deel van de cruisevaart uitmaken, kunnen momenteel de haven van Oostende aandoen.
- In het algemeen kan bovendien gesteld worden dat door het aanpassen van de haventoeegang aan de moderne scheepvaart, grotere schepen de haven kunnen aandoen (meer en blijvend groeipotentieel), maar kan ook meer tonnage per schip meegenomen worden, waardoor de goederen vlugger zullen transiteren en eenzelfde oppervlakte dus efficiënter gebruikt kan worden.
- de Binnenhaven en de Kanaalzone zijn slechts beperkt maritiem ontsloten door de afmetingen van de Demeysluis en de zwaaikommen, het bochtig tracé doorheen de Binnenhaven en de diepgang van het kanaal.
- de realisatie van een nieuwe op- en afrit Oudenburg op de A10 maakt de haven (vnl. Plassendale I en II) beter toegankelijk van op het hoofdwegenet
- in de huidige configuratie van de A10 ter hoogte van Jabbeke is er geen aansluiting naar de E40-A18 die Noord-Frankrijk bedient. De constructie van een volwaardige verkeerswisselaar wordt voorzien op korte termijn. Hierdoor zal de ontsluiting van de haven naar Noord-Frankrijk verbeteren en tegelijkertijd ook de wegverbinding tussen de haven en de luchthaven niet meer via de stedelijke ring moeten verlopen.
- de realisatie van de spoorontsluiting Plassendale I verhoogt de multimodale ontsluitingspotenties van dit gebied
- de spoorwegbrug ter hoogte van Waggelwater biedt onvoldoende vrije hoogte om van een volwaardige aansluiting op de binnenwaterwegen te kunnen spreken (min. 3 containers hoog moet er door kunnen)
- de verlegging van de tram op de N34/Kennedy-De Bolle waardoor deze de weg niet meer moet oversteken. Tegelijkertijd vergt dit ook de vernieuwing van de bruggen ter hoogte van de Spuikom.

Daarnaast leven bij verschillende betrokken partijen ook een aantal verwachtingen die verder in het strategisch plan en bijhorend planMER afgetoetst moeten worden:

- door AGHO wordt een directe spoorontsluiting van het Zeewezendok gevraagd (zie ook bij 'ruimtegebruik'). Hierdoor kunnen haveninterne verplaatsingen van containers van op de spoorterminal De Bolle naar de Voorhaven via vrachtwagens verkomen worden.
- in de mobiliteitsplannen van Bredene en Oostende wordt gevraagd om het verkeer op de N9 af te leiden vóór Bredene-Sas om te verhinderen dat verkeer tussen de voorhaven en de kanaalzone (vnl. Plassendale I) de leefbaarheid er in het gedrang brengt
- op vraag van de NMBS wordt in het mobiliteitsplan van Oostende en het beleidsplan van de haven voorzien in het afsluiten van de spoorwegovergang Stationsstraat voor vrachtverkeer. Dit omwille van de herhaaldelijke vernieling van de bovenleiding door vrachtwagens waardoor de treinregeling in Vlaanderen steeds ernstig gehinderd wordt (hoofdspoorlijn personenverkeer).
- in het voorstel voor afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende wordt een bijkomende voet- en fietsverbinding tussen West- en Oosteroever gevraagd om de nieuwe stedelijke ontwikkelingen – en ruimer bekeken heel het westelijke en het oostelijke deel van het stedelijk gebied – beter en aangenamer met elkaar te verbinden.

- de Oudenburgsesteenweg, Bruggesteenweg/Prins Albertlaan, de N34/Kennedy-De Bolle en de Slijkensesteenweg zijn als openbaarvervoerslijnen en als fietsroutes geselecteerd hetzij op provinciaal (provinciaal fietsroutenetwerk) hetzij op gemeentelijk niveau (mobiliteitsplan) geselecteerd. Ook de Stationsstraat, Hendrik Baelskaai, Vismijnlaan, Vicognedijk (zuidkant Spuikom) en de Plassendaalsesteenweg zijn geselecteerd als fietsroute.
- ook omheen het duingebiedje Halve Maan wordt in het mobiliteitsplan van Oostende een recreatieve (fiets)route voorzien.

Bijzondere aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling zijn:

- de wegontsluiting van de haven verloopt grotendeels via de belangrijkste assen die ook het stedelijk (Oostende-Bredene) en toeristisch-recreatief verkeer (Middenkust) moeten garanderen (A10, N34/Kennedy-De Bolle, N9). Ongeacht de ontwikkeling van de haven moet al rekening gehouden worden met een autonome groei van het wegverkeer (ca. 10% per 10 jaar). Bijkomend moet ook nog rekening gehouden worden met nieuwe stedelijke ontwikkelingen die rechtstreeks ontsluiten via deze verbinding (bv. stedelijke projecten Oosteroever, en Kop van 't Sas) als met de bevolkingsaan groei in vnl. het Bredense als gevolg van het aanbodbeleid voor het regionaalstedelijk gebied Oostende. Daarnaast zullen bijkomende (haven)ontwikkelingen in het plangebied ook bijkomend wegverkeer genereren. Dit mag niet leiden tot bereikbaarheidsproblemen voor de haven noch voor het stedelijk en toeristisch-recreatief functioneren.
- door de matige maritieme ontsluiting van de Kanaalzone zal bij ontwikkeling van havengerelateerde activiteiten bijkomend havenintern verkeer gegenereerd worden tussen de Kanaalzone (vnl. Plassendale I) en de Voorhaven. Dit zal grotendeels betrekking hebben op wegverkeer (korte afstand, snelle verbinding). Afhankelijk van de gekozen routes kan dit
- van impact zijn op de verkeersleefbaarheid van woonclusters (bv. Bredene-Sas, Koning Albertlaan,...),
- van impact zijn op het watergebonden karakter van bepaalde terreinen (bv. toename wegverkeer op wegen tussen kanaal en haventerreinen zoals Oudenburgsesteenweg)
- van impact zijn de verkeersintensiteiten op de belangrijke ontsluitingsassen (en dus de bereikbaarheid van de haven en het stedelijk gebied), bv. door bijkomend havenintern verkeer via of dwars over Kennedy-De Bolle.
- de realisatie van een spoorontsluiting naar de Voorhaven (bv. Tijdok) die de verbinding Kennedy-De Bolle gelijkvloers kruist zal van aanzienlijke impact zijn op de verkeersdoorstroming op deze wegverbinding. Hierover bestaat reeds een verkeersstudie (*TRITEL, 'Micromodelsimulatie Moreauxlaan Oostende, sectie De Bolle – Voorhavenlaan, Eindrapport', oktober 2002, i.o.v. De Lijn*).
- de verbetering van de haventoeegang is onderdeel van het geïntegreerd plan van AWZ voor de kustverdediging en verbetering van de haventoeegang te Oostende. De bijhorende MER-studies (op plan- en op projectniveau) maken geen deel uit van deze planMER maar van afzonderlijke MER-rapporten en -procedures die recent werden aangevat.

5.1.3

HUIDIGE TOESTAND LEEFMILIEU EN VERDERE ONTWIKKELINGEN

Eén van de typerende kenmerken van de haven, is de positie ervan t.o.v. het stedelijk gebied. Ze ligt grotendeels a.h.w. geprangd tussen een westelijke stedelijke lob (binnenstad en Konterdamwijk) en een oostelijke lob (Vuurtorenwijk, Bredene Sas). Dit maakt dat haven en woongebieden op verschillende plaatsen met elkaar in contact komen.

Dit leidt echter – voorzover bekend bij de milieudiensten van de betrokken gemeenten - niet tot leefbaarheidsproblemen. De havenactiviteiten zijn dan ook enigszins gebufferd t.o.v. de omgevende woonentiteiten:

- de overgang tussen de binnenstad en de haven wordt gevormd door het Montgomerydok, de cruisterminal, het station en de sporenbundel.
Aan deze kant van de Voorhaven zijn geen echte industriële activiteiten in de onmiddellijke nabijheid van de Binnenstad.
- de spoorbundel vormt ook een buffer tussen de Binnenhaven en de Konderdamwijk. Direct aansluitend op de spoorbundel situeren zich op- en overslagactiviteiten.
- de E. Moreauxlaan scheidt het plangebied van de Vuurtorenwijk. Visueel wordt de haven in beperkte mate afgeschermd door een groenstrook. Aan deze zijde van de haven zijn een eerder kleine scheepswerf (Lowyck) en de op- en overslag van zand/grind de belangrijkste activiteiten.
- de Spuikom dringt door in de westelijke stedelijke lob. Deze wordt echter enkel recreatief en in beperkte mate voor oesterkweek gebruikt, en is een belangrijk fourageergebied voor watervogels.
- Bredene-Sas wordt door de Bruggesteenvweg (N9) en het Kanaal gescheiden van de havenactiviteiten. Recht tegenover de wijk, aan de overzijde van het kanaal, bevinden zich enkele grote bedrijven (kunststof, textiel).

Vroeger liep de (fysieke) verbinding tussen beide stedelijke lobben (en bij uitbreiding het stedelijke netwerk van de Kust) via de Slijkensesteenweg. Deze verbinding verloopt nu via Kennedy-De bolle, waardoor (verkeerstechnisch) de verbinding verbeterde, alhoewel op bepaalde tijdstippen enige filevorming blijft optreden. Het 'contact' met de haven via deze nieuwe verbinding is beperkter dan voorheen via de route Slijkensesteenweg.

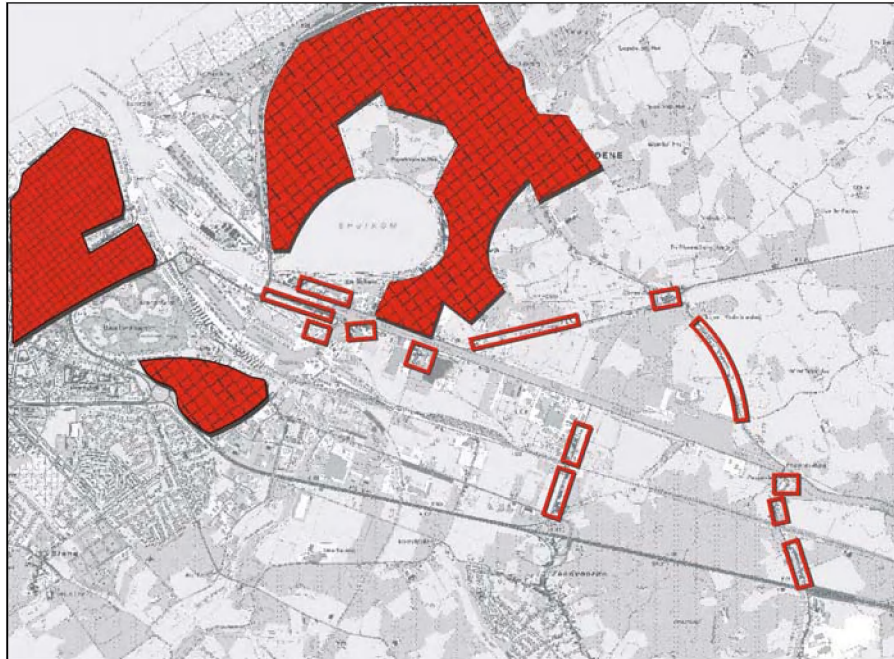
Binnen het plangebied bevinden zich enkele kleinere woonclusters en verspreide woningen.

Naast omwonenden kunnen ook recreanten hinder ondervinden. Vooral in de Oostendse context (kusttoerisme), waar toerisme en recreatie belangrijke sectoren zijn, mag dit niet uit het oog verloren worden.

Belangrijke toeristisch-recreatieve plekken in/om het plangebied zijn:

- de stranden, dijk, westelijk havenstaketsel
- de Mercator- en Montgomerydokken en Visserkaai
- de omgeving van Halve Maan, fort Napoleon, de geplande Marina (jachthaven met bijhorende horeca en voorzieningen) op Oosteroever
- de Spuikom
- het kanaal (als recreatieve fietsas)

Figuur 19: situering woonclusters



Globaal kan gesteld worden dat vooral de wegen (E. Moureauxlaan, N9) en de spoorweg (potentieel) de belangrijkste hinderbronnen zijn (geluid, geur, trillingen). Deze zijn echter zeker niet alleen door de haven in gebruik.

Mogelijke storende factoren vanuit puntbronnen gaan veelal op in de dagelijkse 'hinder' van het geheel aan stedelijke activiteiten.

Relevante autonome ontwikkelingen en aandachtspunten vanuit de huidige toestand zijn:

- de ontwikkeling van nieuwe stedelijke projecten aansluitend bij het havengebied, zoals voorzien in het voorstel van afbakening voor het regionaalstedelijk gebied Oostende:
 - Oosteroever
 - Kop van 't Sas
 - het Churchillproject aansluitend op het station
- een aantal woonclusters in het plangebied. Ze zijn d.m.v. BPA's als woonzones erkend (dus niet zonevreemd).. Verder onderzoek moet uitwijzen in hoeverre de leefbaarheid er gegarandeerd kan blijven. Het betreft:
 - wooncluster langs de Prins Albertlaan
 - wooncluster langs de Prinses Elisabethlaan
 - woningen langs de Brugsesteenweg
 - woningen langs de Plassendaalsesteenweg.

Hier werd reeds een (buffer)berm aangelegd tussen de woningen langs de Plassendaalsesteenweg en Plassendale I.

Bijzondere aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling zijn:

- bijkomende ontwikkelingen in het plangebied zullen leiden tot bijkomende trafieken die, op hun beurt en afhankelijk van de gekozen routes, hun impact kunnen hebben op de (verkeers)leefbaarheid van de woonclusters in en aansluitend bij het plangebied (zie ook het domein 'Verkeer en vervoer').

Specifiek kunnen aangehaald worden:

- het belang van de verbinding Kennedy-De Bolle in het functioneren van het stedelijk gebied (verbinding Oostendse-Bredense) en het netwerk van de Kust (Koninklijke Baan)
- de toekomstige rol van de Oudenburgsesteenweg in de ontsluiting van de haven en het havenintern verkeer. Hiermee samengaan ook het al dan niet openblijven van de Stationsstraat voor vrachtverkeer.
- het al dan niet ingeschakeld blijven van de Bruggesteenweg en Prins Albertlaan in de ontsluiting van de haven en het havenintern verkeer. Daarnaast blijft natuurlijk ook de rol van deze wegen als invalsweg naar de stad.
- de impact van de nieuwe op-/afrit Oudenburg op het gebruik van de Stationsstraat (Oudenburg)/Plassendaalsesteenweg (N358)
- het gebruik van de Hendrik Baelskaai voor de ontsluiting van delen van het plangebied (slibway, Halve Maan, ...) als ook voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling op Oosteroever
- anderzijds kan het functioneren van bepaalde routes in het stedelijk gebeuren ook hun impact hebben op de mogelijkheid tot havenontwikkeling.

Met name:

- de autonome groei van het stedelijk en toeristisch-recreatief verkeer op Kennedy-De Bolle en de A10 die tegelijkertijd belangrijke toegangsassen tot de haven zijn
- het blijvend gebruik van de Slijkensesteenweg als belangrijke openbaarvervoers- en fietsverbinding, waardoor de haventerreinen aan de Voorhaven en de haventerreinen aan het Vlotdok fysiek gescheiden blijven.
- afhankelijk van de ligging van bepaalde (haven)activiteiten t.o.v. de woonclusters en hun onderlinge buffering en afstand, kunnen bepaalde activiteiten hinderend zijn.
- Naast hinder vanwege verkeer, beschouwen we op het niveau van het strategisch plan voor de haven, volgende 'activiteiten' als potentieel hinderend voor omwonenden en recreanten.
 - op- en overslag van granulaten in open lucht (stofhinder)
 - parkings (bv. RORO) (geluid, ev. geur)
 - containeroverslag (geluid)
 - nachtelijke activiteiten (licht, ev. geluid rekening houdend met lagere intensiteit achtergrondgeluiden 's nachts)
- de 'betrokkenheid' bij het havengebeuren is een belangrijk element dat meespeelt in de (subjectieve) aanvaarding van eventuele hinder. Hierop kan ingespeeld worden op het vlak van de mogelijkheid tot medegebruik van aanpalende ruimte t.b.v. woonondersteunende of recreatieve activiteiten (bv. bezoek van monumenten in het havengebied, het medegebruik van zogenaamde koppelingsgebieden zoals bv. jachthaven, sportvoorzieningen voor bedrijven en bewoners,...). In dit kader kunnen als belangrijke elementen aangehaald worden:
 - de stationsomgeving als link tussen stedelijk gebied en havengebied
 - de Demeysluizen, De Smet De Naeyerbruggen en aanpalende beschermde pakhuizen als cultuurhistorisch (toeristische) bezienswaardigheden – waarvan één pakhuis ook tijdelijk in gebruik als disco - op de overgang tussen stad en haven
 - de Hendrik Baelskaai als overgang tussen havengebeuren en de voorziene nieuwe stedelijke ontwikkelingen op Oosteroever
 - de nieuwe jachthaven die voorzien wordt in het Vuurtorendok en het (mogelijks) verdwijnen van de RYCO-jachthaven in de Voorhaven.
 - de infrastructuur voor watersporten op het 'eilandje' aan de spuikom (tussen kanaal, Spuikom, N34 en Noordede).

In de gebiedsvisie voor de Spuikom wordt het recreatief gebruik van de Spuikom ook naar de toekomst mogelijk gehouden.

- het voetbalterrein aan de Stationsstraat, aansluitend op de spoorweg (net buiten het plangebied)

5.1.4

HUIDIGE TOESTAND BODEM, WATER, (LUCHT) EN VERDERE ONTWIKKELINGEN

Bodem

Eigen aan het havengebeuren inzake bodem zijn slib (baggerwerken), (historische) bodem vervuiling door bedrijven, en grondverzet (o.a. ophoging en bouwrijp maken terreinen, aanleg infrastructuur).

De bestaande afspraken i.v.m. de afvoer van de gebaggerde specie zijn gekoppeld aan de locatie. De baggerspecie afkomstig van de waterwegen met direct contact met de Noordzee - Havengeul, Montgomerydok, Tijdok, Zeewezendok en Voorhaven - wordt in principe steeds terug naar de Noordzee gebracht. Hiertoe zijn een aantal locaties in de Noordzee voorzien. Het slib uit de binnenhaven en het kanaal moet in principe op het land geborgen worden.

Verdere gegevens m.b.t. baggerfrequentie, de kwantiteit en kwaliteit van de baggerspecie en de berging er van, worden verzameld bij AWZ.

De (historische) bedrijvigheid in het plangebied heeft geleid tot een aantal verontreinigde sites. Voor volgende percelen zijn bodemattesten afgeleverd en wordt bodemsanering noodzakelijk geacht (bron: OVAM):

- vroegere bedrijfsgronden op Plassendale Chemie en de gipsberg (geselecteerd als brownfieldproject)
- (deel van) het terrein van de containerterminal aan het Zeewezendok – Voorhaven (Voorhaven)
- (deel van) de vroegere Marineterreinen (kade 607-609) (Voorhaven)
- (deel van) het ‘eilandje’ aan de Spuikom (RYCO-terrein met tankstation)
- de vroegere RORO-terminal aan de Voorhaven (kade 206) (Voorhaven)
- ingesloten terreintje van de NMBS tussen Slijkensesteenweg en Godetiastraat (Binnenhaven)
- terrein van Deweert tussen spoorweg en Vergunningenstraat (Binnenhaven)
- terreinen Wagons-Lits (aansluitend aan Doksluis)

De recente ontwikkelingen inzake bodemverzet betreffen:

- het bouwrijp maken van Plassendale II (uitgevoerd)
- het bouwrijp maken van Plassendale I (in uitvoering)
- de realisatie van het ‘kanaaldok’ aan Plassendale I (in uitvoering)

Belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van het strategisch plan en de planMER zijn:

- de impact van de realisatie van de kustverdedigingswerken en de verbetering van de maritieme toegang op de stroming in de haven, en bijgevolg de slibafzetting in de haven.
Dit wordt in principe onderzocht in het planMER en projectMER horende bij het AWZ-plan voor geïntegreerd kustverdediging en verbeterde haventoeegang te Oostende.
Een eerste afweging van de effecten is reeds opgenomen in het projectMER die gepaard ging met een eerdere vergunningsaanvraag voor de westelijke strekdam en zandsuppletie ter hoogte van de binnenstad.
- in hoeverre de vergroting in de scheepvaart een verdieping van de vaarwegen en aanlegplaatsen noodzakelijk maakt
- in hoeverre nieuwe ontwikkeling de berging van baggerspecie of grondoverschotten in het plangebied noodzakelijk of mogelijk maken (bv. ophoging terreinen, aanleg bufferbermen,...)

Watersysteem

Het water van de havengeul van Oostende is een mengsel van Noordzeewater en zoet oppervlaktewater, afkomstig van het kanaal Gent-Oostende en enkele polderwaterlopen. Als belangrijkste polderwaterloop kan hier de Noordede aangeduid worden. Ook het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort geeft uit in het Kanaal Gent-Oostende.

Havengeul en Kanaal Gent-Oostende zijn onderling verbonden door de Demeysluis (Doksluis functioneert niet meer) en het sas ter hoogte van Sas Slijkens.

Via verlaatschuiven is de Spuikom verbonden met de haven. Uitwisseling van water gebeurt slechts sporadisch.

Potentiële directe vervuiling van het oppervlaktewater door activiteiten in het havengebied betreft voornamelijk eventuele puntlozingen door bedrijven, en het gebruik van bepaalde stoffen in de scheepvaart (bv. TBT). Deze vormen echter geen onderwerp op het niveau van het strategisch plan (eerder project- of sectorniveau).

Volgende aspecten worden wél mee opgenomen in het planMER voor het strategisch plan voor de haven van Oostende:

- wijzigingen in het waterbergend vermogen in het plangebied
- wijziging in het oppervlaktewatersysteem

Volgende vaststaande ontwikkelingen kunnen in het kader hiervan als relevant aangehaald worden:

- in de inventarisatiekaarten van de Recent Overstroomde Gebieden (*MVG-LIN-AMINAL afdeling Water, 2003*) wordt het gebied Plassendale I als een recent overstroomd gebied aangegeven. Gelet op de recente ophoging van het terrein om het gebruiksklaar te maken, kan verondersteld worden dat deze toestand evenwel ingrijpend gewijzigd is.
- de inname (verharding) van Plassendale II als bedrijventerrein
- de realisatie (verharding en aanleg met waterpartijen) van het wetenschapspark op Plassendale I

Bij de verdere uitwerking van het strategisch plan en bijhorend planMER, dient wat betreft het aspect 'Water' rekening gehouden te worden met:

- dat verdere ontwikkeling (verharding) van terreinen de waterbergend vermogen voor oppervlaktewater verkleint, waardoor grotere debieten moeten afgevoerd worden via de waterlopen en het kanaal.
- dat de frequentie van versluizen vergroot bij een toename van scheepvaart, en hierdoor bijkomend uitwisseling tussen zoet en marien water wordt veroorzaakt.

Lucht

Over de luchtverontreiniging door de havenactiviteiten zijn geen concrete gegevens beschikbaar. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen (1) puntvervuilingen (uitstoot van bedrijven) dat bedrijf per bedrijf via het vergunningbeleid en/of sectorbeleid aangepakt worden en (2) diffusie vervuiling, waarin vooral het wegverkeer een belangrijke bron van vervuiling is.

Aangezien op het niveau van het strategisch plan geen uitspraken worden gedaan over individuele bedrijven, betreft het subdomein 'Lucht' dus eigenlijk vooral (weg)verkeer. De toekomstige ontwikkeling van het verkeer, het voorkomen van bijkomend (havenintern) verkeer en eventuele verschuivingen naar milieuvriendelijkere transportalternatieven maken onderwerp uit van de milieudomeinen 'Ruimtegebruik' en 'Verkeer en vervoer'. 'Lucht' wordt dan ook niet verder als afzonderlijk domein behandeld.

5.1.5

HUIDIGE NATUUR EN ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR EN VERDERE ONTWIKKELING

In het plangebied is enkel de 'Halve Maan' als uitloper van het duinengebied als speciale beschermingszone inzake natuur afgebakend (Habitatrichtlijn), omwille van de overgangen van strand naar duin, en de slikken en schorren. Aansluitend bij het plangebied zijn er nog andere:

- het gebied 'Zwaanhoek' ten zuiden van de spoorweg (Habitatrichtlijn), als zilte poldergraslanden.
Voor de gronden op Plassendale II, die dezelfde kenmerken hadden maar momenteel in ontwikkeling zijn als industrieterrein, werden reeds natuurcompensaties doorgevoerd.
- de 'Vlaamse Banken' voor de kust van Oostende beginnend vanaf het Westerstaketsel (Ramsargebied, prioritaire habitat onder federale bevoegdheid)

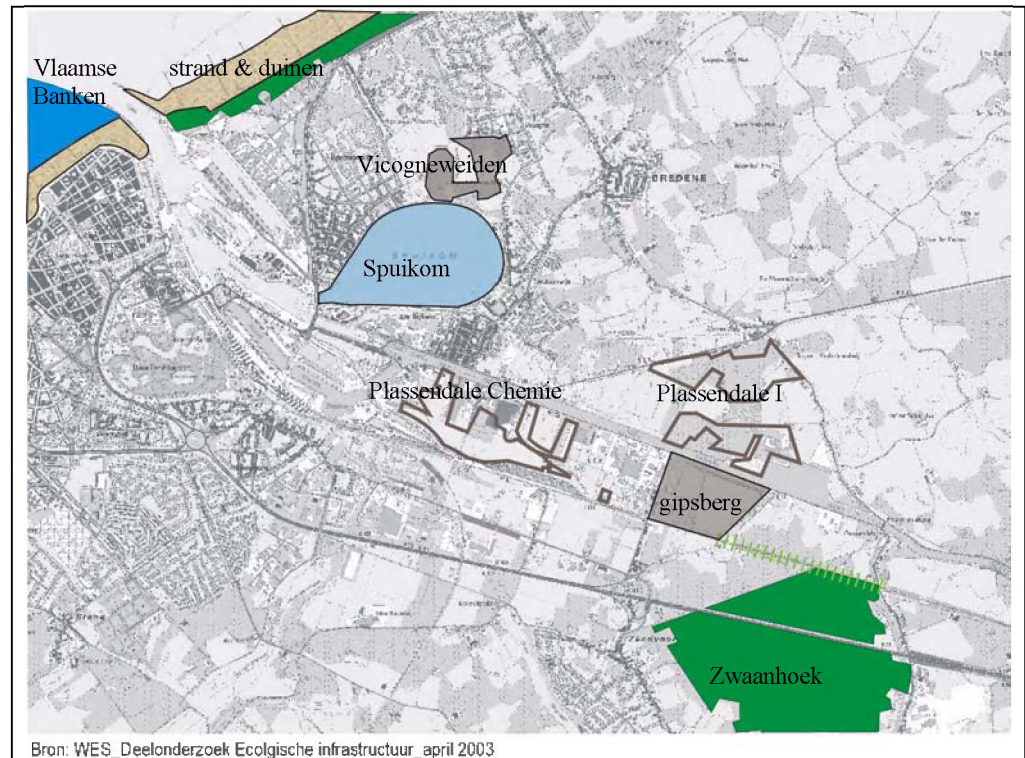
Belangrijke ecologische infrastructuren in het plangebied zijn:

- de Havengeul, staketsel en nabijgelegen strandhoofden (zeer hoge biodiversiteit en foerageergebied voor een aantal steltlopersoorten).
- de spuikom, en de aansluitende weilanden (Vicogneweiden buiten het plangebied), als belangrijk biologisch waardevol foerageergebied voor overwinterende vogels.
Om die reden is in het kader van de 'Gebiedsvisie voor de Spuikom te Oostende' afgesproken dat een deel van het wateroppervlak gedurende de wintermaanden afgesloten wordt voor recreatief gebruik door de watersporters.
- de spoorwegbermen ten zuiden van Plassendale II en Plassendale Chemie, biologisch zeer waardevol omwille van zilte invloed. Ook de (resterende) aansluitende weiden in Plassendale II hebben deze kenmerken, maar deze liggen in het gebied dat momenteel t.b.v. nieuwe bedrijvigheid wordt ontwikkeld.
Deze berm spelen een grote ecologische rol. Het lijnvormige karakter creëert een belangrijke corridorfunctie voor dieren en planten. Dieren volgen zoveel mogelijk beschutting op bij het foerageren en trekken. De berm laten dan toe om grote afstanden te overbruggen zonder open plaatsen te moeten doorkruisen. Voor planten bieden berm kansen om vegetatief uit te breiden naar geschikte kiemplaatsen in de directe nabijheid van de ouderplant, zodat de dispersie van zaden en vegetatieve afstammelingen vergroot.
- het gipsstort en omgeving, met ruigtes, bezinkingsvijvers, rietzomen en een sterke afwisseling van vochtige tot natte gedeelten en door de fysische karakteristieken van de berg. Hierdoor heeft de site een rijke geassocieerde fauna (vrij zeldzame tot zeer zeldzame plantensoorten) en vormt een soort eilandbiotoop. Op de waterpartijen komen in groten getale vogels af, die er in alle rust kunnen foerageren (evenwel vervuild met sulfaten en fosfaten). Er zijn geen gegevens over de soortensamenstelling of over eventuele broedgevallen. Wel moet opgemerkt worden dat gelet op de bodemverontreiniging de natuurwaarde niet optimaal is.

Elementen met mogelijks ecologische waarde en/of ecologische potenties:

- de berm van het kanaal. Deze zijn binnen het havengebied vrij steil en smal en hebben ogenschijnlijk geen grote natuurwaarde.
Voor deze berm werd evenwel een Bermbeheersplan opgesteld (*ESCHER Milieu en Natuur bvba, 'Bermbeheersplan Waterwegen Kust', 2001*).
- de verspreid aanwezige ongebruikte terreinen (nu weiden of struweel, plassen). Deze situeren zich op de terreinen van Plassendale Chemie en tot voor kort ook op Plassendale I. Door de recent gestarte ophoging van Plassendale I is hier momenteel nauwelijks nog sprake van ecologische infrastructuur.
- de (groen)berm aan Plassendale I. Deze heeft momenteel echter nog geen ecologische waarde.

Figuur 20: ecologisch belangrijke gebieden en ecologische infrastructuur



Relevante autonome ontwikkelingen en aandachtspunten vanuit de huidige toestand zijn:

- het aflopen van de concessie (ca. 2007) in het gebied Halve Maan
- de blijvende aanwezigheid van de gipsberg waarvan het 'wegsaneren' niet haalbaar wordt geacht
- de realisatie van een deel van Plassendale I voor vestiging van onderzoeksintensieve ondernemingen in een parkachtige omgeving met waterpartijen. Ook de groenberm die werd gerealiseerd t.o.v. de (woningen langs) de Plassendaalsesteenweg heeft een bijkomende ecologische waarde
- het verder bouwrijp maken van de gronden op Plassendale I waardoor plassen en zilte graslanden verdwijnen
- de realisatie van het 'kanaaldok' waardoor (plaatselijk) de ecologische corridorfunctie van de kanaalberm wordt doorbroken
- de realisatie van stedelijke ontwikkelingen aansluitend bij de Spuikom (woonontwikkeling, parkbos aan de Vicogneweiden) waardoor enerzijds biotooppoppervlakte verdwijnt of toch ingrijpend wijzigt, terwijl anderzijds de effectieve uitvoering van de gebiedsvisie voor de Spuikom de ecologische waarde verhoogt (gedeeltelijk afsluiten van Spuikom voor watersporten)

Daarnaast leven bij verschillende betrokken partijen ook een aantal verwachtingen die verder in het strategisch plan en bijhorend planMER afgetoetst moeten worden:

- ecologisch bermbeheer van de spoorwegbermen verhoogt de kans op bermbranden waardoor het treinregeling op deze hoofdlijn vaker in het gedrang kan komen
- de kustverdedigingswerken in Oostende kunnen een aanzienlijk impact hebben op het mariem milieu.

Het onderzoek naar de effecten inzake natuur en ecologische infrastructuur als ook de noodzakelijke natuurcompensaties die hiervoor nodig zijn, maken evenwel onderwerp uit van de planMER en projectMER's die samengaan AWZ-plan voor geïntegreerd kustverdediging en verbeterde haventoeegang te Oostende en niet van voorliggende planMER-proces dat in het kader van het strategisch plan voor de haven wordt uitgewerkt.

Bijzondere aandachtspunten bij de verdere ontwikkeling zijn:

- de ontwikkeling van bijkomende kadegebonden activiteiten en de toename van het verkeer op de Oudenburgsesteenweg kunnen een aanzienlijke impact hebben op de ecologische potenties van de kanaalbermen
- verdere ontwikkeling (verdichting) van de Zuidelijke Kanaalzone zullen ruigten en plassen verdwijnen
- bij het onderzoek naar de mogelijkheid tot plaatsing van windturbines in het plangebied wordt rekening gehouden met bestaande (beschermde) natuurwaarden, ze kunnen evenwel ook van invloed zijn op het functioneren van andere ecologische infrastructuur voor vogels.
- bermen, groenaanplantingen, ongebruikte perceelsdelen of (blus)vijvers enz, kunnen dan weer een ecologische meerwaarde bieden indien hiermee bij de aanleg en inrichting rekening wordt gehouden

5.1.6

HUIDIGE TOESTAND LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE EN VERDERE ONTWIKKELING

Als maritiem-industrieel landschap heeft het havengebied een heel ander beeld (schaal, morfologie en typologie) dan het aansluitende stedelijk gebied en polders. Het sluit wel aan op het zuidelijk gelegen industriegebied tussen A10 en spoorweg. Ook vanuit de omliggende (hoog)bebouwing zijn delen van de haven goed waar te nemen.

Dit havenlandschap wordt, door de ‘buitenstaander’ vooral waargenomen van op de N9, de verbinding Kennedy-de Bolle en de spoorweg, en deels ook van op de A10 en vanuit het achterliggend poldergebied.

Alhoewel er een aantal sterk structurerende elementen doorheen het havengebied lopen – met name de as Voorhaven-Kanaal en de verschillende wateroppervlakken die hierop aansluiten, wordt het havengebied niet als één geheel ervaren en komt vrij structuurloos over. Dit is onder andere te wijten aan de uitgestrektheid, de wat ‘chaotisch’-overkomende invulling van de terreinen (benutte en niet-benutte, bebouwde en onbebouwde), het feit dat telkens slechts delen worden waargenomen, de overheersende horizontaliteit (weinig hoge constructies) en het grotendeels ontbreken van (verticale) oriëntatiepunten.

In de haven zijn een aantal elementen de status van beschermd monument, dorpsgezicht of landschap:

- de creosoteerinrichting en –werf aan de Oudenburgsesteenweg (dorpsgezicht)(1)
- de slipways aan de Buskruitstraat (monument)(2)
- de De Smet De Naeyerbruggen aan de Demeysluis (monument)(3)
- het jachthavengebouw van de RYCO op het einde van de Voorhaven (monument)(4)
- het douanegebouw Stapelhuis - oostkaai Vlotdok(5)
- het koninklijk Stapelhuis – westkaai Vlotdok(6)
- de voormalige staatsmarineschool(7)

en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied:

- Batterij Hundius(8), Halve Maan en Fort Napoleon(9) (monumenten en opgenomen in beschermd landschap)(10)
- sluizencomplex Plassendale (beschermd dorpsgezicht)(11)
- het station(12)

Delen van Plassendale II komen nog voor op de atlas van de relictlandschap als polderlandschap, doch hebben hun historische kenmerken grotendeels verloren door de uitrustingswerkzaamheden voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Belangrijke beeldbepalende elementen, die niet als dusdanig zijn beschermd, zijn:

- het kanaal Gent-Oostende
- de bedrijfsinstallaties van de chemische site
- de vuurtoren
- loskranen in de Voorhaven
- de Vismijn (typische vorm en schaal)
- de gipsberg (groenmassa, reliëfelement)
- de Spuikom (grote, geheel eigen, wateroppervlakte)

Als autonome ontwikkelingen zullen de ontwikkeling van Plassendale II en het wetenschapspark op Plassendale I een aanzienlijke landschappelijke impact hebben. Vooral t.o.v. het polderlandschap en goed waarneembaar van op de autosnelweg, de spoorweg en de Bruggesteeweg. T.o.v. het wetenschapspark is evenwel al een groenberm aangelegd die deze ontwikkelingen inbuffert t.o.v. het polderlandschap.

Ook bij de verdere uitwerking van het strategisch plan en bijhorende planMER moet rekening gehouden worden van de landschappelijke impact van de havenontwikkeling als geheel eigen landschap t.o.v. het woonmilieu en toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied, het zeezicht en het polderlandschap. Een industriële omgeving wordt immers zelden als kwalitatief ervaren. Aan de andere kant kan het havengebeuren een eigen visuele belevingswaarde zijn die cultuurhistorisch nauw met de groei van Oostende is verbonden.

Aandachtspunten zijn dan ook:

- de visuele inpassing van (maritiem)industriële landschap t.o.v. het stedelijke en polderlandschap (verbindingen, overgangen, buffering, inkleding)
- de aantasting van landschappelijke, geomorfologische en cultuurhistorische ruimtelijke structuren (relatie met fysisch systeem, infrastructuren)
- de aantasting van cultuurhistorisch of archeologisch patrimonium
- de interne landschappelijke logica van het havenlandschap (ruimtelijke opbouw omheen en zichten op belangrijke ruimtelijk structurerende elementen zoals infrastructuren en bakens)

5.1.7

HUDIGE TOESTAND EXTERNE VEILIGHEID EN VERDERE ONTWIKKELINGEN

In het kader van de Europese SEVESO II-richtlijn worden de externe veiligheidsrisico's mee in overweging genomen bij de beslissingen in het planningsproces van het strategisch plan voor de haven van Oostende.

Het onderzoek gebeurt in een 'Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau' opgemaakt door erkende veiligheidsdeskundigen van SGS, i.o.v. AWZ, gelijklopend met het planMER.

Dit onderzoek gebeurt aan de hand van risicobeschrijvingen. Deze veiligheidsrisico's omvatten zowel het risico te wijten aan SEVESO-bedrijven (vaste installaties waar gevaarlijke goederen worden opgeslagen of gebruikt in bedrijfsprocessen) als aan het transport van gevaarlijke goederen. Ook de kansverhoging door 'domino-effecten' wordt mee ingecalculeerd.

De risico's omvatten zowel het humaan risico (risico t.o.v. individuen en populaties, en t.o.v. zgn. 'kwetsbare locaties') als ook milieurisico's (risico t.o.v. natuurgebieden en speciale beschermingszones, grond- en oppervlaktewater).

Gekende SEVESO-bedrijven in of direct aansluitend bij het plangebied zijn:

- TotalFinaElf (Hendrik Baelskaai). Deze brandstofopslagplaats zou evenwel kortelings verdwijnen.
 - ProvironFtal, Proviron Fine Chemicals en Huber (Plassendale Chemie)
- Bijkomend wordt volgende vestiging als autonome ontwikkeling aanvaard:
- Seminck Trading (geplande vestiging op Plassendale I)

Relevante transportstromen in en omheen het plangebied, verlopen vnl. via volgende routes:

- R31-N34, N9, N358 en Stationsstraat wat betreft vrachtwagenverkeer
- de spoorlijn 50A met aftakking naar Plassendale Chemie wat betreft goederenvervoer per spoor
- de Voorhaven, Demeysluis, Vlotdok/Houtdok/Zwaardok, Doksluis, Kanaal Gent-Oostende wat betreft goederen vervoer per schip
- ook de luchtvaartcorridor overheen het plangebied kan relevant zijn, met name dan wat betreft eventuele cascade-effecten bij een vliegtuigongeval.

Belangrijke veranderingen in deze transportassen ten gevolge van de autonome ontwikkelingen zijn:

- de heraanleg van de Plassendaalsesteenweg/Stationsstraat (Oudenburg)/nieuw oprittencomplex Oudenburg op de A10
- de ontsluiting van Plassendale I via de nieuwe Esperantolaan
- de spoorontsluiting naar Plassendale I (Seminck)
- de verbreding van het kanaal aan Plassendale I en renovatie van de Demeysluis waardoor scheepvaartverkeer naar het kanaal wordt gestimuleerd

Voor het onderzoek naar het humaan risico zijn belangrijk:

- de wijken in de nabijheid van het plangebied waar zich SEVESO-bedrijven bevinden of zouden kunnen vestigen, met name: Centrum Oostende, Konderdam-Meiboom, Vuurtorenwijk, Zandvoorde, Nukkerwijk en Bredene Sas.
- de kleinere woonclusters in of aansluitend bij het plangebied: Stationsstraat, Bruggesteenvweg, Prins Albertlaan, Prinses Astridlaan, Plassendaalsesteenweg, Ter Zwaanhoek, Kleine Zwaanstraat, Spoelpolderstraat, Biekorfstraat, Bloemenstraat
- de zgn. 'kwetsbare locaties': Stedelijke basisschool Ernest van Glabeken, St.-Lodewijkschool, Stedelijke basisschool Dr. E. Morreaux, O.L.V.-college, de Kunstacademie, bejaardentehuis Duinpieper, bejaardentehuis Godtschalck, Stedelijke basisschool Zandvoorde, Vrije Basisschool Zandvoorde, AZ Damiaan campus 'Heilig Hart', AZ Damiaan campus 'St.-Jozef', H. Serruyziekenhuis, Basisschool Duinen, Basisschool Groenendijk, Basisschool en Middenschool Europa, lagere en kleuterschool Bredene Bad, Vrije Gesubsidieerde basisschool Don Bosco, vrije basisschool dorp Bredene, sportcentrum Bredene, voetbalterrein Stadspark Oostende, voetbalterrein Stationsstraat.

Voor het onderzoek naar het milieurisico zijn de meest belangrijke elementen:

- natuurreervaat Grote Keygnaert
- de duinen
- de zandbanken voor de kust (Ramsargebied)
- het gebied Zwaanhoek (Habitatrichtlijngebied)
- delen van de polders (Habitatrichtlijngebieden)
- de oppervlaktewaters van het kanaal Gent-Oostende, Spuikom (schelpdierwater), Noordede en de verschillende krekken.

Naar de verdere uitwerking van het Ruimtelijk Veiligheidsrapport op strategisch planniveau moet rekening gehouden worden:

- ontwikkelingen van nieuwe bedrijvigheden in en direct aansluitend bij het plangebied als bijkomende tewerkstellingsplaatsen (bv. Plassendale I, Plassendale II, Plassendale III,....)
- de geplande stedelijke ontwikkelingen omheen het plangebied (Oosteroever, Kop van 't Sas,....)
- wijzigingen in de verkeers- en vervoersstructuur (bv. routes voor havenintern verkeer, al dan niet afsluiten Stationsstraat voor vrachtverkeer)

Omdat op het niveau van het strategisch plan geen inschatting gemaakt kan worden van concrete vestiging van bijkomende SEVESO-bedrijven of transporten van gevaarlijke goederen, zal gewerkt worden met risicoberekeningen vertrekkende van relevante type-installaties. Op basis hiervan kunnen a.d.h.v. drempelwaarden inzake individueel- en groepsrisico knelpuntgebieden aangeduid worden waar de drempelwaarden overschreden worden. Zo kan in beeld gebracht worden in welke delen van het studiegebied de inplanting van dergelijke installaties of andere functies slechts met de nodige omzichtigheid en/of mits bijkomende veiligheidsmaatregelen overwogen kan worden.

5.2

TE VERWACHTEN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

Ook zonder strategisch plan zullen zich in het studiegebied een aantal ontwikkelingen voordoen. Het betreft projecten die in uitvoering zijn, waarvoor de procedures lopende zijn (bestemmingsplannen, vergunningen) of waarvoor zeer concrete plannen voor bestaan. Daarnaast worden ook duidelijke trends in de ontwikkeling opgenomen die zich naar alle waarschijnlijkheid verder zetten. De verwachte milieueffecten van deze ontwikkelingen zullen uitgewerkt worden in het planMER en mee opgenomen worden als een referentiekader.

Volgende ontwikkelingen zullen mee opgenomen worden bij de uitwerking van het scenario 'autonome ontwikkelingen':

- negatieve groei bepaalde trafieken indien haventoeegang niet wordt verbeterd voor grotere (moderne) schepen
- wegtrekken Marine (MOST) uit havengebied
- renovatie en verdieping Wandelaarkaai (in uitvoering)
- realisatie wachtkaai aan Demeysluis (budgetten voorzien)
- verlegging tramlijn langs N34 (budgetten voorzien)
- realisatie van het wetenschapspark 'Green Bridge' op Plassendale 1 (goedgekeurd BPA, consessie-overeenkomst)
- opspuitingen op Plassendale I (in uitvoering)
- vestiging van Seminck-gas (vergunningsprocedure lopende)
- realisatie spoorontsluiting Plassendale I
- realisatie kanaalverbreding met kade-infrastructuur aan Plassendale I (reeds in uitvoering)
- inname Plassendale II door regionale bedrijven (terreinen uitgerust)
- realisatie nieuwe op/afrit Oudenburg (vergunningsprocedure lopende)
- realisatie verkeerswisselaar A10/A18 ter hoogte van Jabbeke (project goedgekeurd)
- ontwikkeling strategisch stedelijke project Oosteroever (goedgekeurd voorstel afbakening stedelijk gebied, RUP in opmaak)
- ontwikkeling strategisch stedelijk project Kop van 't Sas (goedgekeurd voorstel afbakening stedelijk gebied, opmaak RUP)
- ontwikkeling van het Churchillproject (wonen, handel, en cruisterminal geïncorporeerd in één project) ter hoogte van de vroegere Fast Ferry Terminal aan het station (PPS-constructie goedgekeurd)
- uitvoering actieplan uit de studie 'Gebiedsvisie voor de Spuikom te Oostende' (goedgekeurd door betrokken actoren)

- uitvoering gebiedsvisie ‘Zeereepduinen Kust’

6 Toekomstige gewenste ontwikkelingen & ontwikkelingsconcepten

Het omgevende stedelijke gebied en polders beperken de uitbreidingsmogelijkheden van de haven. Deze ruimtelijke beperktheid wordt aanvaard als geografische grens van het potentiële havengebied. Bijkomend is het beschikbare aanbod in dit potentiële havengebied niet overal even geschikt voor de verschillende havenactiviteiten, en momenteel zelfs niet overal geschikt voor havenactiviteiten op zich (watergebondenheid, bereikbaarheid voor de verschillende vervoersmodi, eigendomsstructuren,...).

Een belangrijke onderzoeksvraag zal dan ook zijn hoe, rekening houdend met de kwantitatief en kwalitatief beschikbare oppervlakte, een optimale havenontwikkeling gerealiseerd kan worden. Naar aanleiding van het ruimtelijk-economisch onderzoek (economische groeiprognozes en analyse van het ruimte-aanbod), werden de groeipotenties van de verschillende haventrafieken en de bijhorende ruimtevragen onderzocht. Deze economische visie kan vertaald worden in een referentiescenario voor de toekomstige (economische) ontwikkeling van de haven van Oostende. De ruimtelijke vertaling hiervan biedt verscheidene mogelijkheden. Deze zitten vervat in verschillende ruimtelijke ontwikkelingsconcepten, die een antwoord zouden kunnen bieden op de vraag hoe de nodige ruimte kan gevonden worden voor de economische ontwikkeling van de haven van Oostende.

In dit hoofdstuk gaan we in op:

- de economische visie en vertaling ervan in een toekomstscenario
- de probleemstelling vanuit het ruimtelijk-economisch onderzoek die aan de basis ligt voor de voorgestelde ontwikkelingsconcepten
- een korte beschrijving van de 5 ontwikkelingsconcepten die werden voorgesteld

6.1

ECONOMISCH UITGANGSSCENARIO

Rekening houdend met geplande ontwikkelingen op en de beperkingen van een aantal potentiële terreinen, kan een referentiescenario tot 2020 vooropgesteld worden. Hierbij wordt vooral uitgegaan van de bestaande situatie. Dit is geen absoluut scenario, maar een scenario dat in deze fase van het planningsproces als toets- en richtkader kan dienen voor het bepalen van verdere opties.

RORO

RORO is dé core-business van de Oostendse haven, die het best aansluit met haar structurele kenmerken namelijk een kleine maar snelle shortsea-kusthaven goed ontsloten naar het

hoofdwegennet. Er wordt dan ook uitgegaan van een scenario met sterkere groei (zoals vooropgesteld in productief en expansief scenario).

Voor RORO is het omwille van de directe toegang vanuit zee en de diepgang van belang om in de voorhaven aanwezig te zijn.

Wat betreft de ruimteproductiviteit werd gesteld dat de verhoging er van vooral schuilt in het ontmoedigen van onnodig lang parkeren (begeleid) of stellen (onbegeleid) van vrachtvoertuigen op de RORO-parkings. In het productief scenario, waar deze doelstelling bereikt wordt, zou dit nog betekenen dat om de groei op te vangen ca. 10,1 ha bijkomend aanbod nodig is, direct aansluitend op RORO-terminals. Nochtans wordt het productief scenario niet haalbaar geacht door de ferryrederijen (ten koste van concurrentiekracht). Bij een expansief scenario (zelfde groei, geen verhoging ruimteproductiviteit) komt de benodigde extra ruimte echter op 18,7 ha. Gelet op het beperkte ruimteaanbod in de Voorhaven zou een tussenoplossing kunnen bestaan in 'bufferparkings' die niet onmiddellijk uitgeven op de ferryterminals. Indien we er van uit gaan dat deze louter dienen om de dwelltime op de terminals zelf te verlagen, dan kunnen we een oppervlakte van ca. 8,6 ha (verschil productief en expansief scenario) als indicatie van de benodigde oppervlakte 'bufferparking' aannemen. Een dergelijke exploitatie blijft evenwel een extra kost met zich meebrengen, vooral dan wat betreft de ongebeide trafiek (ophalen van trailers op verder gelegen plaatsen door rederij).

CONTAINERS

De groei van containers moet vooral komen uit feederdiensten en shortsea containerlijnen. In het productief / expansief scenario wordt uitgegaan van een sterkere groei door een stimuleringsbeleid en de vestiging van containertrafiekgenererende bedrijven in het directe achterland. De ontwikkeling van het VAL-logistiek park en de beschikbaarheid van grote oppervlaktes aan bedrijventerreinen in de achterhaven verantwoorden de keuze voor een dergelijke groei.

Containeroverslag kan in principe ook in de Binnenhaven (achter sluis) plaatsvinden. Voor containerschepen gericht op feeder of shortsea-verbindingen is de diepgang minder doorslaggevend. De huidige Demeysluis is evenwel te klein (120 m terwijl huidige schepen vaak lengte van 135 m) en te oud (groter aantal versluizingen) om op vandaag dergelijke trafiek te kunnen verwerken. Indien de Demeysluis zou aangepast worden, is vooral het Vlotdok verkieslijk voor regelmatige zeevaartrafiek, aangezien anders de brug op de verbinding Kennedy – De Bolle vaker open zou komen te staan ten nadele van de doorstroming op deze as en de bereikbaarheid van de haven. Een omrijmogelijkheid is weliswaar aanwezig maar heeft niet dezelfde capaciteit als Kennedy – De Bolle. In een expansief groeiscenario wordt op termijn een bijkomende oppervlakte van 4,3 ha nodig geacht (max. ruimtecapaciteit van 8.000 TEU/ha/jaar). De ruimteproductiviteit zou nog enigszins verhoogd kunnen worden mits voldoende aaneengesloten oppervlakte, optimale uitrusting en een directe spoorontsluiting van de containerterminal. Hierdoor zou de benodigde bijkomende oppervlakte mogelijks beperkt kunnen worden tot ca. 2,7 ha. Een rechtstreekse ontsluiting van de Voorhaven (Zeewezendok) blijkt echter niet optimaal exploiteerbaar omwille van de congestie die tijdens daguren op Kennedy-De Bolle zou gecreëerd worden. Een hoge ruimteproductiviteit wordt dan ook niet haalbaar verondersteld aan de huidige terminal.

PASSAGIERS

De (hernieuwde) groei van passagierstrafiek wordt vooral gezien in bussen gecombineerd op vrachtferry's en in de cruisevaart.

Louter passagiersoverzet (toeristische auto's) wordt op korte termijn niet concurrentieel geacht omwille van de te behalen overzetsnelheid en de kostprijs van snelle catamaranschepen die vracht en toeristische auto's kunnen combineren. Op langere termijn kunnen technisch verbeterde versies evenwel wél ingezet worden op langere trajecten. Qua ruimtebehoefte is er ca. 0,5 ha parkeerruimte voor toeristische personenwagens aan een ROPAX-terminal in te calculeren. De behoefte aan parkeerruimte voor bussen zit vervat in de RORO-trafiek.

Wat betreft cruises wordt rekening gehouden met de geplande incorporatie van de cruiseterminal in het geplande stedelijk ontwikkelingsproject op de vroegere Fast Ferry / Hooverspeedterminal (aansluitend op de Voorhaven). Deze ruimte komt hierdoor trouwens niet in aanmerking voor ontwikkeling van andere havenactiviteiten (hinder t.o.v. wonen, enkel bereikbaar via stad tenzij doorheen terminal TransEuropaFerries). Bovendien wordt er van uitgegaan dat deze locatie potenties heeft om het aantal cruise calls te laten stijgen (direct aansluitend op stad en station) mits de haventoeegang wordt verbeterd. De benodigde parkeeroppervlakte voor cruisereizigers kan geïncorporeerd worden in dit stedelijk project of elders voorzien worden (randparking).

BULK EN GENERAL CARGO

Groeimogelijkheden worden vooral gezien in het aantrekken van bijkomende trafieken van op zee gewonnen zand en grind. Binnenvaart speelt een belangrijke rol bij verdere landinwaarts vervoer. Om deze groei te bewerkstelligen is én de toegankelijkheid van grotere zeeschepen én rechtstreekse overslag van zee naar binnenvaart wenselijk. Dit is onder de huidige omstandigheden niet mogelijk in de Binnenhaven wegens de beperkte afmetingen en ouderdom van de Demeysluis en de Slijkensesteenweg (tramlijn, fietsverbinding) die de terreinen tussen Voorhaven en Vlotdok scheidt. Nochtans is bulktransport niet zozeer afhankelijk van een snelle maritieme ontsluiting zodat, mits voldoende toegankelijkheid van niet-tijgebonden dokken (achter sluis), bulktransport niet noodzakelijk in de Voorhaven gesitueerd moet zijn. Toegankelijkheid met grotere schepen en directe overslag van zee- naar binnenvaart maken trouwens dat een hogere ruimteproductiviteit wordt bekomen.

Hierbij kan er van uitgegaan worden dat in een groeiscenario geen bijkomende ruimte geclaimd moet worden (behoudens de reeds afgesproken in concessie te geven oppervlakten van Marine). Een groeiscenario zonder hogere ruimteproductiviteit (grotere schepen in de Voorhaven) wordt niet gehanteerd omdat de oppervlaktebehoefte hierbij in concurrentie staat met de ruimtebehoefte voor RORO, welke meer dan bulk als dé groeisector voor de Voorhaven wordt beschouwd. Een groeiscenario mét hogere ruimteproductiviteit is niet mogelijk, want de ruimteproductiviteit qua bulk is nu al maximaal in de Voorhaven en niet te verhogen in de Binnenhaven indien de maritieme toegankelijkheid er niet verbeterd. Dit betekent dat voor bulk en stukgoedtrafieken wordt uitgegaan van het basisscenario (geen groei) dat kwantitatief geen bijkomende ruimte vergt in de Voor- en Binnenhaven.

Groei van dergelijke trafieken is natuurlijk wél mogelijk indien dit niet ten koste gaat van de benodigde ruimte voor RORO en containertrafieken. Dit betekent onder de huidige omstandigheden dat bijkomende bulk/general cargo naar niet direct maritiem ontsloten havengedeelten moet verwezen worden. In hoeverre dat hier groei te verwachten is, is sterk afhankelijk van de maatregelen die genomen zullen worden om de maritieme ontsluiting van deze havengedeelten te optimaliseren. In dat geval kan het expansief scenario aangehouden worden. Het verhogen van de ruimteproductiviteit is dan geen absolute voorwaarde gelet op het beschikbare aanbod in de Binnenhaven en vooral de Kanaalzone. Dit betekent dat kan gerekend worden op bijkomend ca. 5,3 ha voor bulktrafieken. Een nog grotere ontwikkeling is bovendien niet uit te sluiten omdat heel wat beschikbare ruimte beter maritiem ontsloten zal zijn en in die zin aantrekkelijker zal geworden zijn voor nieuwe bulk of stukgoedtrafieken.³

VISSERIJ

In het basisscenario wordt uitgegaan van het constant blijven van de activiteiten op het huidig niveau, wat, gelet op de dalende visquota, een hoger marktaandeel impliceert (deel van de visserij-activiteiten

³ Volledig nieuwe bulk of stukgoedtrafieken kunnen momenteel niet ingeschat worden want zijn sterk afhankelijk van individuele investeringen. Bovendien richt het strategisch plan zich in dit stadium vooral op het zoeken naar de groeimogelijkheden als RORO-haven en shortsea containertrafieken.

die wegvallen in Noord-Franse en Nederlandse havens naar Oostende). Hierbij is geen bijkomende ruimtebehoefte nodig. In dit scenario kan ook gedacht worden aan een hergroepering van de visserijactiviteiten binnen de bestaande gebouwen (bij voorkeur het cultuurhistorisch waardevolle vismijngebouw) zodat de op vandaag ingenomen maar onderbenutte ruimte gedeeltelijk voor andere activiteiten kan vrijgemaakt worden. De bereikbaarheid van de Vismijn via de weg moet evenwel verzekerd blijven (omlegging Vismijnlaan).

Clustering van (kleinschalige) toeleverende en visbewerkende bedrijvigheid aan de Vismijn is een belangrijke meerwaarde en een concurrentievoordeel in het verhogen van het marktaandeel. Deze is nu nog beperkt aanwezig aan de oostzijde van het Visserijdok. De facilitering van het voorziene stedelijk ontwikkelingsproject op Oosteroever zou evenwel de druk op deze kleinschalige activiteiten kunnen doen toenemen (stijging vastgoedwaarde voor andere functies). De leegstaande gebouwdelen aan de Vismijn bieden een uitkomst voor herlocalisatie van deze kleinschalige activiteiten. Daarom wordt er van uitgegaan dat de huidige ruimte ingenomen door de visserij-activiteiten (zij het onderbenut) voorbehouden blijft voor de visserij-activiteiten.

Een scenario met grotere groeiverwachtingen is sterk afhankelijk van het al dan niet herlokaliseren van visserij-activiteiten uit Zeebrugge. In het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge wordt er van uitgegaan dat dit binnen de planperiode niet zal gebeuren. Daarom gaan we ook hier niet uit van een sterk groeiscenario.

6.2

MOGELIJKE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSCONCEPTEN

De toetsing van de economische visie aan het beschikbare aanbod (kwantitatief en kwalitatief) leert dat het uitwerken van een streefbeeld voor de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling vooral impliceert dat er – binnen de vooropgestelde maximale ruimtelijke grenzen – keuzes moeten gemaakt worden om beide (economische ontwikkeling en aanbod) op elkaar af te kunnen stemmen.

Het onderzoek naar de ruimtelijk-economische ontwikkelingsmogelijkheden draait vooral rond volgende afwegingen, die bovendien niet los van elkaar gezien kunnen worden:

- hoe kan voldoende ruimte geboden worden aan de groei van RORO-trafficen, die de grootste bijkomende ruimte vragen en dit op direct maritiem ontsloten locaties? Hier tegenover staat het (te) beperkte ruimte-aanbod in de voorhaven om aan deze vooropgestelde ruimtevraag te kunnen voldoen.
- hoe kan voldoende toekomst geboden worden aan container en bulk-trafficen, rekening houdend met de schaalvergroting in de scheepvaart en dit tegen het licht van de beperkte maritieme toegankelijkheid van de Binnenhaven en Kanaalzone?

Vanuit voorgaande bedenkingen kunnen een vijftal globale ontwikkelingsconcepten naast elkaar gezet worden. In een eerste hoofdstuk geven we een korte globale beschrijving, in een tweede hoofdstuk worden per scenario een aantal bemerkingen gemaakt in het licht van de reeds in de startfase vooropgestelde relevante doelstellingen.

6.2.1

UITEENLEGGEN VAN DE VOORHAVEN

Omwille van de ruimtelijke beperktheid van de Voorhaven worden de activiteiten enigszins uit elkaar getrokken, zodat de Voorhaven zo veel mogelijk gebruikt wordt puur voor in- en onschepingsactiviteiten terwijl in achterliggende havendelen de vracht wordt gebufferd.

- niet benutte of vrijkomende oppervlaktes in achterliggende havengedeelten (Binnenhaven, Spuiikom, eventueel Kanaalzone) worden ingeschakeld t.b.v. de zeehavengebonden trafficen.

- niet benutte en vrijkomende terreinen rond Vlotdok, Houtdok en Zwaaidok (kades 304, 309, 310, 312, 317-319, 320, 322-324)
- niet benutte oppervlakte spoorterminal De Bolle (niet noodzakelijk als spoorterminal)
- eilandje Spuikom
- eventueel achterliggende terreinen in westen van Kanaalzone (niet-benutte perceelsdelen achter Xirion Fitco en Orac)
- deze worden gebruikt als (buffer)parking, containerpark,...
- via (al dan niet nieuw aan te leggen) haveninterne verbinding (weg, spoor) wordt de vracht zo kort mogelijk op het laden/lossen van de schepen verplaatst van/naar deze terreinen

Figuur 21: ruimtelijk ontwikkelingsconcept uiteengelegde Voorhaven



6.2.2

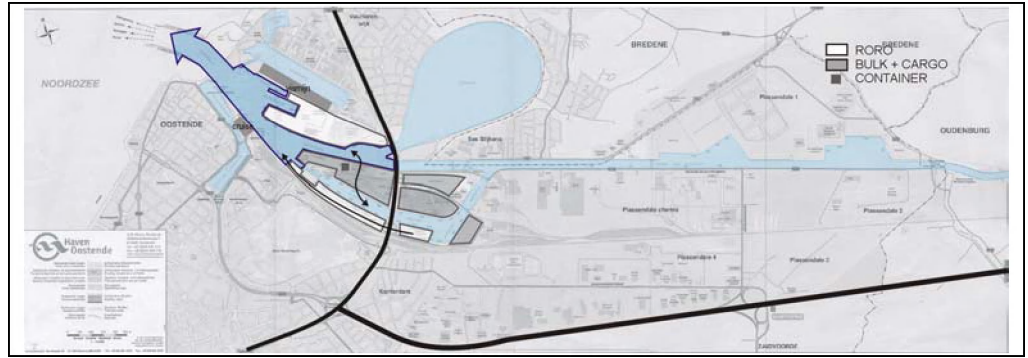
REORGANISEREN VAN DE VOORHAVEN

Omwillen van de ruimtelijke beperktheid van de Voorhaven worden activiteiten die niet noodzakelijk in de Voorhaven moeten gesitueerd worden, verplaatst naar andere havendelen. Bovendien worden in de Voorhaven zelf de activiteiten herschikt en meer gegroepeerd zodat grotere aaneengesloten terreingehelen ontstaan voor dezelfde activiteiten.

- werkhuizen AGHO, kantoren AGHO naar elders te verplaatsen⁴
- visserij zoveel mogelijk naar zuidelijk deel Visserijdok
- Tijdok (ev. met incorporatie te verplaatsen Vismijn), Zeewezendok en oostzijde Voorhaven voor RORO
- westzijde Voorhaven en oostzijde Vlotdok voor containers en bulk (zand en grind), eventueel RORO. Incorporeren Slijkensesteenweg zodat rechtstreekse overslag zeeschip-binnenvaart mogelijk. Andere bulk en general cargo naar Houtdok en Zwaaidok (minder trafiek).
- Terminal en parking TransEuropaFerries eventueel uitbreidbaar met zuidkant Vlotdok

Figuur 22: ruimtelijk ontwikkelingsconcept gereorganiseerde Voorhaven

⁴ De boeien en aanlegplaatsen voor diverse dienstscheppen (sleper, loodsboten, hydrografisch vaartuig, vaartuig voor zeewetenschappelijk onderzoek, betonningsvaartuig, reddingsboot, redboten en politievaartuigen) moeten evenwel aanwezig blijven in de Voorhaven om veiligheidsredenen (snelle reactie en vermijden van immobiliteit door bv. defecte sluis).



6.2.3

VERBETEREN VAN DE MARITIEME ONTSLUITING VAN BINNENHAVEN EN KANAALZONE

Dit concept bestaat er in de Binnenhaven – en tegelijkertijd de Kanaalzone – toegankelijker te maken voor grotere zeeschepen, gepaard gaande met het ruimte creëren in de Voorhaven voor RORO

- de Demeysluis wordt aangepast naar voldoende grootte voor moderne kustvaarders
- container- en zand/grindtrafieken herlokaliseren naar Binnenhaven en/of Kanaalzone, en maken ruimte voor RORO in Voorhaven
- door verbeterde maritieme toegang kan verdere ontwikkeling van bulk/cargo en containertrafieken ook in Kanaalzone plaatsvinden.

Een mogelijk alternatief voor verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de achtergelegen havendelen zou de aanleg van een zeesluis rechtstreeks tussen kanaal en Voorhaven zijn. Dit wordt echter, binnen deze planperiode, niet als een geldig alternatief gezien in dit scenario om volgende redenen:

- hiermee verbetert de maritieme ontsluiting van Binnenhaven nauwelijks (ca. 3000 m bestaande kade, grotendeels ingenomen door bulk) omwille van bocht Doksluis/Kanaal en omvaarfactor
- in de kanaalzone bevinden zich nauwelijks bedrijven die zeevaart genereren. De ontwikkeling van dergelijke trafieken (bulk, container) wordt eerder beperkt ingeschat, zeker t.o.v. de ontwikkelingen die in RORO gezien worden. Gelet op de dimensies van het kanaal kunnen schepen van op kanaal met gemak via de Binnenhaven naar zee.
- de investeringskost werd reeds een 10-tal jaar geleden geraamd en zou aanzienlijk hoger liggen dan de renovatie van de Demeysluis, welke bovendien reeds gedeeltelijk bezig is

Figuur 23: ruimtelijk ontwikkelingsconcept maritiem ontsloten Binnenhaven



6.2.4

UITBREIDEN VAN DE VOORHAVEN

Een vierde scenario bestaat in het uitbreiden van de Voorhaven door de huidige Binnenhaven getijdegebonden te maken.

- de Demeysluis wordt verwijderd, niet vervangen. Hierdoor worden Vlotdok, Houtdok en Zwaaidok tijgebonden. Een aanpassing van de kades dringt zich op (o.a. omwille van zeewering).
- container- en zand/grindtrafieken herlokaliseren naar Kanaalzone, en maken ruimte voor RORO in Voorhaven (en indien nodig in huidige Binnenhaven)
- de Kanaalzone wordt hiertoe beter maritiem ontsloten door een nieuwe zeesluis tussen kanaal en Voorhaven.
- de Doksluis (nu niet meer functionerend) wordt aangepast tot een sas met louter hydrologische functie.

Een mogelijk alternatief voor een nieuwe zeesluis tussen kanaal en voorhaven, is het aanpassen van de Doksluis tot zeesluis. Dit wordt echter in dit scenario voorlopig – en zonder kostprijzen onderzocht te hebben – als een minder voor de hand liggend alternatief gezien omdat:

- de maritieme toegang van de kanaalzone makkelijker verloopt via een rechtstreekse doorsteek i.p.v. de bochtige doorsteek doorheen de vroegere Binnenhaven
- de doorgang naar de Kanaalzone gegarandeerd blijft gedurende de constructie van een nieuwe zeesluis (niet zo bij renovatie doksluis)

Figuur 24: ruimtelijk ontwikkelingsconcept uitgebreide Voorhaven



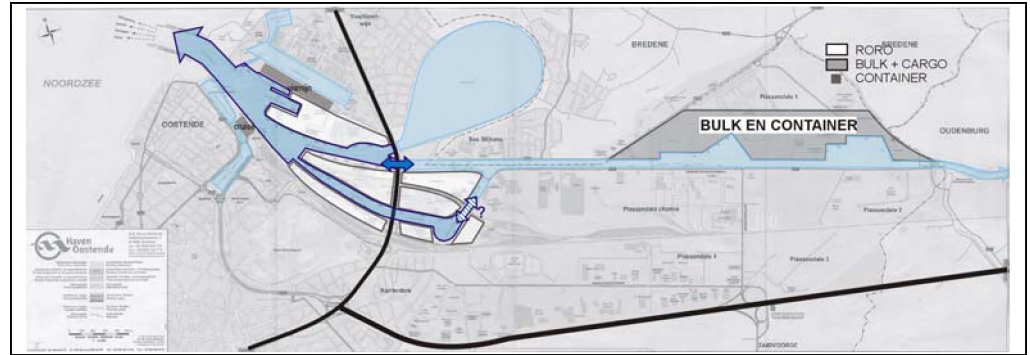
6.2.5

ZEEWAARTSE UITBREIDING VAN DE VOORHAVEN

Een vijfde scenario bestaat in het uitbreiden van de Voorhaven door het vergroten van de oppervlakte direct maritiem ontsloten terreinen te koppelen aan de sowieso noodzakelijke verbetering van de haventoeegang.

- de haventoeegang wordt verbeterd. Mogelijks moet het voorziene project uitgebreid worden door verlenging van de havendammen verder in zee (teneinde voldoende ruimte en voldoende afremlengte te voorzien).
- verdere aanpassing van de (bestaande) havendelen worden in dit scenario niet voorzien

Figuur 25: ruimtelijk ontwikkelingsconcept uitgebreide Voorhaven



7

Effectbeoordeling

In de plan-MER zullen de positieve en negatieve effecten van de alternatieven worden beschreven. Hierbij wordt een schaal- en detailniveau gehanteerd dat relevant is voor de ontwikkelde alternatieven, afgestemd op de concreetheid waarmee de beoogde toestanden worden geformuleerd. Er zal onderscheid gemaakt worden in effecten tijdens de wordingsfase (aanleg, inrichting), en effecten na realisatie van de beoogde toestand. Voorts wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Om dit te kunnen doen moet afgesproken worden op basis waarvan, hoe en in welke mate de effecten beoordeeld zullen worden. Een voorstel hiertoe wordt in voorliggende kennisgevingsnota opgenomen.

In dit hoofdstuk gaan we in op:

- Te onderzoeken milieudomeinen en hoe deze in relatie staan tot de milieudomeinen vernoemd in het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid
- Uitgangspunten in de effectbeoordeling: doelstellingen en onderzoeksaspecten
- Methodologie voor de effectvoorspelling en -beoordeling

7.1

OVERZICHT VAN DE TE ONDERZOEKEN MILIEUDOMEINEN

Zoals reeds gesteld beoogt het strategisch plan de opmaak van een visie op de gewenste (ruimtelijk-economische) ontwikkeling van de haven van Oostende, en dit binnen het kader van de maximale bescherming van de omliggende woonzones, het behoud (en de versterking) van de ecologische infrastructuur en het streven naar een duurzaam en intensief ruimtegebruik. De ruimtelijke ordening vormt hierbij het integrerend kader waarbinnen de doelstellingen inzake economische ontwikkeling, milieu en mobiliteit op elkaar worden afgestemd (bv. door milieuzonering, buffering, ...). Hierbij wordt gewerkt op schaal van de haven op zich of structurele onderdelen ervan, en dit zowel in ruimtelijke (deelruimten) als functionele zin (componenten van het havengebeuren). Bovendien wordt gewerkt aan een visie op lange termijn.

Ook de plan-MER situeert zich op dit niveau en zal dan ook een eerder globale benadering inhouden. Concrete uitspraken over individuele bedrijven of projecten die niet van de schaal van het strategisch plan zijn, zullen dan ook niet gebeuren.⁵

7.1.1

ONDERZOEKSDOMEINEN PLANMER STRATEGISCH PLAN HAVEN OOSTENDE

Rekening houdend met de doelstelling van het strategisch plan, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Milieu- en Natuurbeleidsplan Vlaanderen (MINA 3), worden voor de beoordeling van de milieueffecten op dit schaalniveau, volgende onderzoeksdomeinen vooropgesteld:

⁵ De opmaak van een plan-MER vervangt in elk geval de uitwerking van project-MER voor dergelijke individuele projecten niet.

RUIMTEGEBRUIK

Hieronder wordt verstaan: de ingenomen oppervlakte, de benutting van deze oppervlakte en de aard van de activiteiten. Dit met het oog op een intensief en duurzaam ruimtegebruik.

Het vertrekpunt zijn de bestaande ruimtelijke mogelijkheden voor havenontwikkeling.

Elementen waarop gelet zal worden, zijn:

- gebruik van beschikbare voorraad binnen de huidige havenconfiguratie (inbreidingsaspect): bv. het hergebruik van leegstaande gebouwen, niet (meer) gebruikte terreinen of restpercelen
- inname van bijkomende oppervlakte t.o.v. de huidige ingenomen oppervlakte (uitbreidingsaspect)
- compactheid van het voorgestelde ruimtegebruik (aaneengeslotenheid, ingesloten restgronden,...)
- benuttingsgraad van de ingenomen oppervlakte, zowel in oppervlakte als in tijd (bv. niet-benutte interne reserves, ruimtebezetting t.o.v. de potentiële capaciteit, ruimtebezetting t.o.v. beoogde functie,...)
- benutting van de aanwezige (of voorziene) infrastructuur
- (mede)gebruik van oppervlakte of infrastructuur van reeds aanwezige of voorziene functies en/of inschakeling in andere bedrijfsprocessen

VERKEER EN VERVOER

Dit domein omvat de verschillende vervoersmodi en hun routes a.d.h.v. verkeersvolumes en efficiëntie in gebruik (filevorming, geschiktheid van de infrastructuur) en onderzoekt de impact van de havenontwikkeling in termen van bereikbaarheid. Het betreft zowel de bereikbaarheid van de haven als de bereikbaarheid – of de impact op het functioneren van – het omliggende stedelijke gebied en het toeristisch-recreatief netwerk van de kust.

De verkeershinder t.o.v. omwonenden zit ook vervat onder het thema ‘leefmilieu’ en de directe impact van verkeer- en vervoer op de natuurwaarden in en om de haven onder het thema ‘natuur en ecologische infrastructuur’. Veiligheidsaspecten die voortvloeien uit het vervoer van gevaarlijke stoffen komen aan bod onder het thema ‘externe veiligheid’.

De milieu-impact van het verkeer inzake klimaatveranderingen, luchtverontreiniging, verspreiding van milieugevaarlijke stoffen, ... worden niet onderzocht. Deze problematiek overstijgt het planningsniveau van het strategisch plan voor de haven. Het streven naar multimodaliteit en het versterken van alternatieven voor het wegverkeer zijn evenwel doelstellingen die, op het niveau van de haven, invulling geven aan voornoemde milieu-aspecten.

LEEFMILIEU

Onder leefmilieu wordt de impact van de voorgestelde ontwikkelingen op de verblijfskwaliteit in en om het plangebied onderzocht. Het betreft zowel de sociaal-organisatorische aspecten (woon- en woonomgevingskwaliteit, bereikbaarheid van voorzieningen, verkeersleefbaarheid,...) als verstoring van het woonmilieu door geluids-, trillings-, geur-, stof-, rook- en lichthinder en visuele hinder. Vooral m.b.t. verstoring van het leefmilieu dringt een globalere benadering zich op bij de toetsing van de milieu-effecten van de havenontwikkeling. Hinder heeft immers zowel een objectief als een subjectief karakter. Objectieve factoren zijn de fysische eigenschappen, de frequentie van optreden, de duur en variabiliteit in de tijd. De subjectieve beoordeling kan onder meer te maken hebben met leeftijd, moment van de dag, emissiehistorie of betrokkenheid bij de bron. Kenmerkend voor verstoring is het lokale karakter ervan. De hinder speelt zich meestal af tot op maximaal enkele honderden meter. Hoe verder van de bron, hoe kleiner het effect wordt. Hinder treedt pas op door de min of meer lange aanwezigheid van personen (wonen, recreatie,...) in de directe omgeving van de bron. De bronnen van hinder zijn in eerste instantie verkeer en industrie. Drie elementen spelen een rol bij hinder: bron, overdrachtsweg en ontvanger. In dit geval is de beheersing van de bron (de

emissie) voornamelijk een zaak van mobiliteitsbeleid (verkeer) en sectorale emissievoorwaarden (industrie). De elementen overdrachtsweg en ontvanger echter behoren in hoofdzaak tot het domein ruimtelijke ordening en het woon- en stedenbeleid.

Aangezien het strategisch plan geen uitspraken doet tot op het niveau van individuele bedrijven of concrete bedrijfsactiviteiten, noch tot op het niveau van individuele woningen en hun bewoners, blijft de toetsing van de verstoring van het leefmilieu beperkt tot aspecten inzake ruimtelijke ordening (buffering, afstand, barrièrewerking,...) en verkeer & infrastructuur (intensiteit, bereikbaarheid, verkeersveiligheid,...). Een belangrijke tool die hierbij gebruikt kan worden zijn de zgn. ‘hinderperimeters’ die bv. in Nederland als algemeen aanvaarde richtnormen vooropgesteld worden.

NATUUR EN ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR

Hier wordt (de impact op) het functioneren van de ecologische infrastructuur in, en de ecologisch waardevolle gebieden in en om het plangebied, beschreven. De toetsing inzake natuur en ecologische infrastructuur behelst de mogelijke impact op de habitatkwaliteit in ecologisch waardevolle gebieden in de omgeving van de haven, en de aanwezigheid van de ecologische infrastructuur in het plangebied.

Risico's inzake vervuiling of schade aan biotopen ten gevolge van calamiteiten worden behandeld onder het thema ‘externe veiligheid’.

BODEM, WATER, LUCHT

Onder dit domein wordt de mogelijke aantasting en verontreiniging van de bodem, verstoring van het watersysteem en luchtverontreiniging begrepen.

Verontreiniging is veelal te wijten aan puntbronnen (bv. bedrijven) of diffuse bronnen zoals het verkeer. Uitspraken over dergelijke vervuilingen kunnen in het strategisch plan voor de haven niet aan bod komen, ze zijn te kleinschalig en niet in te schatten in het strategisch plan (individuele bedrijven) of overstijgen het niveau van het strategisch plan (verkeer, bedrijfssectoren). Maatregelen om op deze vlakken vervuiling tegen te gaan maken bovendien het onderwerp uit van het vergunningenbeleid, het globaal mobiliteitsbeleid en/of directieven m.b.t. materiaal- en grondstoffengebruik enz.

In het planMER voor het strategisch plan betreft dit domein dan ook vooral de verontreiniging en aantasting van de bodem en van de waterbodems, de verstoring van de watersystemen en de problematiek van eventuele grondoverschotten en de slibberging bekeken.

LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Onder het thema landschap & cultuurhistorie toetsen we de landschappelijke impact op de omgeving, de leesbaarheid/herkenbaarheid van het havenlandschap zelf, en de vrijwaring van cultuurhistorisch belangrijke erfgoedwaarden. Het vrijwaren van cultuurhistorische landschappen en erfgoedwaarden, en het versterken van de beeldkwaliteit van de haven werden niet als doelstellingen op zich geformuleerd. Wél vormen ze een belangrijk onderdeel in het vrijwaren van het leefmilieu (visuele hinder, herkenbaarheid,...) en dit zowel voor bewoners van lokale wooncluster, als voor de bewoners en recreanten in de ruimere omgeving (stedelijk gebied, polders).

EXTERNE VEILIGHEID

Het domein externe veiligheid betreft het zoveel mogelijk beperken van het risico op ongevallen t.g.v. het vervoer en behandeling van gevaarlijke stoffen, en van de gevolgen van dergelijke ongevallen op omwonenden, maatschappelijk kwetsbare actoren en waardevolle natuurgebieden. Dit in het kader van de SEVESO-regelgeving.

7.1.2

RELATIE ONDERZOEKSDOMEINEN PLANMER EN MILIEUDOMEINEN MILIEUDECREET

In art. 4.2.7.§1 2°b van het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, wordt aangegeven dat in het planMER een deel moet opgenomen zijn waarin voor volgende domeinen een beschrijving en onderbouwde beoordeling van de milieueffecten wordt gegeven: de gezondheid en veiligheid van de mens, de ruimtelijke ontwikkeling, de biodiversiteit, de fauna en flora, de energie- en grondstofvoorraden, de bodem, het water, de atmosfeer, de klimatologische factoren, het geluid, het licht, de stoffelijke goederen, het cultureel erfgoed, het landschap, de mobiliteit, en de samenhang tussen deze factoren. In navolgende tabel wordt aangegeven welke factoren onderzocht worden in de verschillende onderzoeksdomeinen van het planMER.

Hierbij wordt opgemerkt dat het strategisch plan voor de haven een beleidsplan behelst dat uitspraken doet op een 'strategisch' niveau voor een bepaald geografisch gebied, en dus veelal niet toelaat om heel concreet de toekomstige ontwikkelingen (aard, omvang, ... op projectniveau) in te schatten, noch uitspraken doet op sectoraal (bedrijfs- of productniveau). Bovendien betreft het een plan dat lokaal wel aanzienlijke impact kan hebben maar op een groter geografisch niveau zijn de ontwikkelingen eerder beperkt te noemen en is de milieu-impact op regionale of globale schaal miniem tot verwaarloosbaar klein. Daarom krijgen verschillende domeinen uit het decreet naar de planMER voor de haven van Oostende dan ook eerder een vertaling naar 'lokale' milieueffecten, andere domeinen worden als niet van toepassing beschouwd, zoals weergegeven in de kolom opmerkingen in onderstaande tabel.

Tabel 3: overzichtstabel milieudomeinen planMER en decretaal voorgeschreven milieudomeinen

	ruimtegebruik	verkeer & vervoer	leefmilieu	natuur en ecol. infra	bodem, water, lucht	landsch.& cultuurhist.	externe veiligheid	opmerking: op niveau van het strategisch plan betreft het vooral
mens-gezondheid		x	x					geluid-, trillings-, geur-, stof-, rook- of lichthinder t.g.v. havenprocessen, verkeer of event. plaatsing van windturbines. Niet op niveau van individuele bedrijven.
mens-veiligheid							x	externe veiligheidsaspecten t.o.v. bestaande SEVESO-bedrijven en t.o.v. 'referentie'-installaties a.d.h.v. (potentiële) locaties of transportassen in het studiegebied
ruimtelijke ontwikkeling	x	x	x	x	x	x	x	ruimtegebruik op zich maar ook impact van ruimte-inname en impact van 'zonering' of schikking van de verschillende havenactiviteiten t.o.v. andere milieudomeinen
biodiversiteit				x				
fauna & flora				x				
energie- & grondstofvoorraad	(x)		(x)	(x)		(x)	(x)	enkel indirect begrepen in het onderzoek naar de mogelijkheid voor windturbines in het plangebied. Voor de rest niet van toepassing op het niveau van strategisch plan haven Oostende (projectniveau of niveau Vlaanderen (bv. delfstoffenplan))
bodem				x	x			vnl. mogelijkheid tot sanering verontreinigde (water)bodems en noodzaak tot berging grondoverschotten en baggerspecie. Op niveau van strategisch plan betreft het NIET: verontreiniging door puntbronnen (bv. bedrijven) of diffuse bronnen (bv. verkeer), want onderwerp van vergunningenbeleid (projectniveau) of beleid

	ruimtegebruik	verkeer & vervoer	leefmilieu	natuur en ecol. infra	bodem, water, lucht	landsch. & cultuurhist.	externe veiligheid	opmerking: op niveau van het strategisch plan betreft het vooral
								op sectorniveau (bv. materiaal- of grondstoffengebruik).
water				x	x			vnl. wijziging in waterbergend vermogen, oppervlaktewatersysteem. Op niveau van strategisch plan betreft het NIET: verontreiniging door puntbronnen (bv. bedrijven) of diffuse bronnen (bv. verkeer), want onderwerp van vergunningenbeleid (projectniveau) of beleid op sectorniveau (bv. materiaal- of grondstoffengebruik).
atmosfeer		(x)						niet van toepassing op het niveau van strategisch plan haven Oostende (projectniveau of niveau Vlaanderen (bv. sectorbeleid)), tenzij wat betreft verkeersintensiteiten en mogelijkheid tot milieuvriendelijkere vervoermiddelen
klimatologische factoren		(x)						niet van toepassing op het niveau van strategisch plan haven Oostende (projectniveau of niveau Vlaanderen (bv. sectorbeleid)), tenzij wat betreft verkeersintensiteiten en mogelijkheid tot milieuvriendelijkere vervoermiddelen
geluid		x	x					zie mens-gezondheid
licht			x					zie mens-gezondheid
stoffelijke goederen	x		x					betreft naast optimaal ruimtegebruik ook de impact op het woonpatrimonium (kwantitatief en kwalitatief)
cultureel erfgoed						x		
landschap			x			x		betreft naast landschappelijke 'herkenbaarheid' en 'oriënteerbaarheid' ook eventuele visuele hinder (leefmilieu)
mobiliteit		x	x					betreft naast verkeersintensiteiten en mogelijkheid tot milieuvriendelijkere alternatieven, ook sociaal-organisatorische aspecten (leefmilieu) in de zin van de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid in en omheen het plangebied

7.2

DOELSTELLINGEN

Bij de beoordeling van (de alternatieven in) het strategisch plan, wordt in eerste instantie uitgegaan van de doelstellingen die worden vooropgesteld.

De hoofddoelstellingen – doelstellingen waaraan het strategisch plan dient te beantwoorden – zitten verrat in het Regeerakkoord:

- de economische ontwikkeling van de haven
- maximale bescherming van de omliggende woonzones,
- behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied,
- een zuinig ruimtegebruik.

Deze hoofddoelstellingen kunnen verder vertaald worden in een aantal aspecten, die we subdoelstellingen noemen. Ze geven concreter weer wat de hoofddoelstellingen juist inhouden in de verdere uitwerking van de plan-MER. Bij de afweging kan het zijn dat een alternatief niet aan al deze subdoelstellingen voldoet, maar toch als geldig alternatief behouden blijft.

Op hun beurt worden deze subdoelstellingen vertaald naar strategische doelstellingen. Zij geven aan hoe concreet invulling moet gegeven worden aan de hoofd- en subdoelstellingen. Deze strategische

doelstellingen zijn voornamelijk het resultaat van overleg in het kader van het strategisch plan tot nog toe en/of komen voort uit de planningscontext.

hoofddoelstelling	subdoelstelling	operationele doelstelling
economische ontwikkeling	maximaal valideren van de economische potenties van de haven	- verhogen werkgelegenheid - selectieve invulling van zeehaventerreinen - optimaliseren maritieme toegang - optimaliseren intermodale faciliteiten (goederenvervoer) - verbeteren ontsluiting van de haven over de weg - optimaal benutten toeristisch-recreatieve potenties van de haven - ontwikkelen veilige Schengenhaven
maximale bescherming van de omliggende woonzones	- minimaliseren schade aan mens - minimaliseren negatieve impact op functioneren stedelijk gebied	- maximaal behouden van de bestaande woonzones - minimaliseren van de veiligheidsrisico's - verbeteren aandeel openbaar vervoer (woon-werkverkeer) - verbeteren aandeel fietsverkeer (woon-werkverkeer) - vrijwaren bereikbaarheid van/in stedelijk gebied - verbeteren toegankelijkheid en bereikbaarheid vanuit omgevende woonconcentraties en station - verbeteren landschappelijke logica van het havenlandschap (herkenbaarheid, leesbaarheid)
	minimaliseren omgevingshinder	- minimaliseren geluids-, trillings-, geur-, stof-, rook- en lichthinder - minimaliseren verkeersoverlast - minimaliseren visuele hinder - minimaliseren impact op cultuurhistorische kenmerken

hoofddoelstelling	subdoelstelling	operationele doelstelling
behoud en versterken ecol. infrastructuur binnen en buiten havengebied	behoud en versterken van de natuurlijke structuur in of nabij het havengebied	- maximaal behoud oppervlakte natuurlijke structuur - maximaal behoud samenhang
	behoud en versterking van ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied	- maximaal behoud samenhang - maximaal behoud oppervlakte ecologische infrastructuur - maximale ecologische meerwaarde van restgronden, groenaanleg,....
	behoud en versterking marien milieu	minimaliseren impact op fysisch systeem
	instandhouding kustbroedvogelpopulaties	minimaliseren impact op fysisch systeem en waterpartijen
zuinig ruimtegebruik		maximale afstemming activiteiten op potenties van het terrein
		maximaal (her)gebruik leegstaande gebouwen, onderbenutte terreinen, niet gebruikte terreinen
		maximaal medegebruik van verschillende activiteiten van dezelfde oppervlakte of infrastructuur
		maximaal voorkomen van onderbenutting
		maximale voorkoming van grondoverschotten of baggerspecie

7.3

METHODOLOGIE VOOR DE EFFECTBEOORDELING

De effectbeoordeling gebeurt a.d.h.v. voormelde strategische doelstellingen.

Voor de toetsing aan de strategische doelstellingen zullen criteria gebruikt worden. Waar mogelijk wordt deze vertaald in 'meetbare' aspecten (kwantificeerbaar).

Omdat het hier een strategisch plan betreft waarbij de concrete ontwikkelingen (juiste aard, omvang en werking van de activiteiten) niet gekend zullen zijn, blijft de beoordeling echter veelal op een min of meer abstract en beschrijvend niveau (kwalitatieve beoordeling).

In onderstaande tabel wordt aangegeven:

- welke criteria worden gehanteerd om de effecten te kunnen beoordelen
- in hoeverre beoordeling gekwantificeerd wordt dan wel eerder een kwalitatieve beschrijving (veel/weinig, meer/minder,...) zal behelzen.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de kwalitatieve beoordeling geen binaire beoordeling is, maar dat verschillende gradaties mogelijk zijn. Waar mogelijk zullen deze zo verfijnd mogelijk aangegeven worden - desgevallend uitgedrukt in relatieve grootheden - t.o.v. het referentiescenario.

operationele doelstelling	criteria	beoordeling
- verhogen werkgelegenheid - selectieve invulling van haventerreinen - optimaliseren maritieme toegang - optimaliseren intermodale faciliteiten (goederenvervoer)	- inschatting aantal werknemers/m² volgens aard van de activiteiten waarvoor gronden voorbehouden worden - maximale afstemming van activiteiten op de beschikbare infrastructuur DIT WORDT ONDERZOCHT IN PlanMER AWZ-PLAN OOSTENDE - noodzakelijkheid van havenintern tussentransport - aanbod terreinen met maritieme, binnenvaart en/of spoorontsluiting - bruikbaarheid van waterweg- en spoorinfrastructuur	hoger/lager beter/slechter meer/minder meer/minder beter/slechter
verbeteren ontsluiting van de haven over de weg	- bereikbaarheid via het hoofd- en primaire wegennet (aansluitpunten) - bereikbaarheid via niet-congestiegevoelige weg(gedeel)ten - omrijfactoren - potentiële wachttijden voor bruggen/sluizen	meer/minder beter/slechter groter/kleiner groter/kleiner
optimaal benutten toeristisch-recreatieve potenties van de haven	- toegankelijkheid voor (zeil)yachten - ligplaatsen voor yachten (kwaliteit van) zichten op de haven (kwaliteit van) verknoping toeristisch-recreatieve functies met haven	beter/slechter meer/minder beter/slechter beter/slechter
ontwikkelen veilige Schengenhaven	afsluitbaarheid van RORO- en containerterminals	beter/slechter
- maximaal behouden van de bestaande woonzones - minimaliseren van de veiligheidsrisico's	- inschatting woningen waar leefbaarheid niet gegarandeerd kan blijven - aantal potentiële conflictpunten (ongevallen door kruising of menging verkeerssoorten) op routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen - veiligheidsrisico t.o.v. kwetsbare functies - kans op cascade-effecten	aantal woningen meer/minder groter/kleiner groter/kleiner
verbeteren aandeel openbaar vervoer (woon-werkverkeer)	aanbod openbaar vervoer in de haven (frequentie, aantal haltes, ligging haltes t.o.v. tewerkstellingsplaatsen)	beter/slechter
verbeteren aandeel fietsverkeer (woon-werkverkeer)	aanwezigheid infrastructuur, en veiligheid, aantrekkelijkheid en directheid (omrijfactor) er van	beter/slechter

operationele doelstelling	criteria	beoordeling
- vrijwaren bereikbaarheid van/in stedelijk gebied - verbeteren toegankelijkheid en bereikbaarheid	- verkeerstoename door havenverkeer op stedelijke invalsweg/verbindingswegen - impact havenverkeer op deze wegen qua doorstroming stedelijk verkeer (bv. open brug) - verbindingen tussen oostelijk en westelijk deel (rekening houdend met kwaliteit, omrijfactoren) - veiligheid van de verbindingen doorheen haven - aantal kruisingen/menging van verkeerssoorten (erfonthuizingen/doorlopend verkeer, uitzonderlijke voertuigen/gewoon verkeer, spoor-/wegverkeer, fiets/gemotoriseerd verkeer) - verbindingen vanuit omgevende woonconcentraties en station - bruikbaarheid verbindingen (kwaliteit, veiligheid, omrijfactoren,...)	groter/kleiner groter/kleiner aantal beter/slechter aantal beter/slechter
verbeteren landschappelijke logica van het havenlandschap (herkenbaarheid, leesbaarheid)	- visuele herkenbaarheid structuur van de haven (eenheid, herkenbaarheid structurerende infrastructuur) - oriëntatievermogen in de haven (bakens, logica routers)	beter/slechter beter/slechter
minimaliseren geluids-, trillings-, geur-, stof-, rook- en lichthinder	- potentieel hinderende activiteiten in onmiddellijke omgeving - buffering t.o.v. terreinen waar potentieel hinderende activiteiten kunnen plaatsvinden (zie ook 'minimaliseren verkeersoverlast')	meer/minder beter/slechter
minimaliseren verkeersoverlast	verkeerstoename door havenverkeer op voor- of achterliggende wegen (ev. ook waarschijnlijkheid sluipverkeer/spoorwegen)	groter/kleiner
minimaliseren visuele hinder	- inpassen havenontwikkeling t.o.v. de omgeving - gevoel van ingeslotenheid in bedrijventerrein (herkenbaarheid als woonomgeving) - mogelijkheid tot medegebruik aanpalende ruimten tbv woonondersteunende of recreatieve activiteiten (betrokkenheid)	beter/slechter groter/kleiner groter/kleiner

operationele doelstelling	criteria	beoordeling
minimaliseren impact op cultuurhistorische kenmerken	aantasting van geomorfologische of cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, landschappen, gezichten (aantal, zichten)	meer/minder
maximaal behoud oppervlakte natuurlijke structuur of ecologische infrastructuur	- oppervlakte inname - negatieve effecten op habitatkenmerken - mogelijke verstoring (door verkeer of nabijgelegen activiteiten)	meer/minder groter/kleiner meer/minder
maximaal behoud samenhang	aaneengeslotenheid/versnippering (onderbrekingen, barrières)	groter/kleiner
maximale ecologische meerwaarde van restgronden, groenaanleg, ...	- oppervlakte - aaneengeslotenheid (verbindend karakter/ontsnipperend) - potentiële waarde (potentiële habitatkenmerken, hinder vanwege omgeving)	meer/minder meer/minder beter/slechter
minimaliseren impact op fysisch systeem	- mogelijke impact op waterbergend vermogen - wijziging in oppervlaktewatersysteem - noodzaak of opportuniteit tot sanering (gekende) lokale verontreinigde bodems - noodzaak of opportuniteit tot sanering verontreinigde waterbodems	groot/klein groot/klein groot/klein groot/klein
maximale afstemming activiteiten op potenties van het terrein	- afstemming voorziene activiteiten op bereikbaarheidsprofiel en beperkingen (oppervlakte, layout, randvoorwaarden) van het terrein - mogelijkheid tot directe overslag tussen vervoers modi	beter/slechter beter/slechter
optimaal gebruik beschikbare ruimte	(her)gebruik leegstaande gebouwen, onderbenutte terreinen, niet gebruikte terreinen - medegebruik van verschillende activiteiten van dezelfde oppervlakte of infrastructuur - compact ruimtegebruik - omkeerbaarheid grondgebruik (flexibiliteit)	meer/minder meer/minder beter/slechter beter/slechter
maximaal voorkomen van onderbenutting	- voorkomen te diepe percelen - voorkomen niet te ontsluiten achterliggende perceelsdelen (interne reserves)/respercelen - voorkomen van langdurige braak omwille van overaanbod specifieke reservering (overaanbod t.o.v. behoefte) - ruimtebezetting t.o.v. potentiële capaciteit (in tijd)	beter/slechter beter/slechter beter/slechter beter/slechter
maximale voorkoming van grondoverschotten of baggerspecie	bijkomend uit te graven delen vs bijkomend op te hogen terreinen	beter/slechter meer/minder

8 Bijlagen

1

Besluitvormingsprocessen over, in en omheen het plangebied

8.1

BESLUITVORMING M.B.T. HET STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN VAN OOSTENDE

3 componenten van het strategisch planningsproces voor de haven

Bij de uitwerking van het strategisch plan gebeurt op basis van tussentijdse besluitvormingsmomenten. Daarom is de uitwerking gebaseerd op 3 **componenten**:

- de uitwerking van een strategisch plan (ruimtelijk-economisch streefbeeld + plan van actie)
- het opmaken en doorlopen van een plan-milieueffectenrapport (plan-MER)
- het opmaken van een ruimtelijk veiligheidsrapport op strategisch planniveau

Samen zorgen ze er voor dat er de vooropgestelde doelstelling, nl. de economische ontwikkeling van de haven in evenwicht met de omgeving, op een geïntegreerde en wetenschappelijk verantwoorde manier kan gebeuren.

Uitwerking strategisch plan vanuit verschillende onderzoeksluiken en voortdurende toetsing milieueffecten en veiligheidsaspecten

De inhoudelijke uitwerking gebeurt vanuit een aantal **onderzoeksluiken** die niet los van elkaar gezien kunnen worden, maar elk een facet van het geheel behandelen. Het betreft:

- het ruimtelijk-economisch onderzoek vanuit de vraagzijde,
- het ruimtelijk-economisch onderzoek vanuit de aanbodzijde,
- leefbaarheid van het wonen,
- mobiliteitsaspecten,
- ecologische infrastructuur,
- landschap & beeldkwaliteit,
- berging baggerspecie.

De inhoudelijke afstemming gebeurt door onderlinge voorafgaandelijke afstemming van de onderzoeksstappen en onderlinge terugkoppeling op geregelde tijdstippen.

PLANNINGSPROCES OP HOOFDLIJNEN

Uitwerking strategisch plan in vier fases

Het strategisch planningsproces omvat 4 fases:

- agenderingsfase met de ‘agenderingsnota’ als afrondend rapport
In de agenderingsfase worden de afspraken gemaakt tussen de betrokken actoren m.b.t. de inhoud van de opdracht en m.b.t. de procesarchitectuur.
De agenderingsnota werd goedgekeurd door de stuurgroep op 30/06/2003.
- de startfase met de ‘startnota’ als afrondend rapport
In de startfase gezocht naar een gemeenschappelijke probleemperceptie.

Belangrijk elementen hierin zijn: het vaststellen van het bestaande ruimtelijke structuur en het beleidskader waarbinnen/waaraan de inhoudelijke uitwerking zich dient te houden, het vaststellen van de reeds verworven of als verworven te beschouwen ontwikkelingsmogelijkheden (geplande projecten, consensus in de visies) en van de verschillen in verwachtingen, visies en doelstellingen, het vaststellen van de mogelijkheden en beperktheden inzake ontwikkeling van de haven, het vaststellen van werkhypothesen voor verder gerichte onderzoek en het vaststellen van bijkomend uit te voeren onderzoek.

De startnota werd goedgekeurd door de stuurgroep op 22/12/2003.

- de plan en besluitvormingsfase met afrondend rapport 'ontwerp streefbeeld en actieplan'
- Het planvormingsproces is het geheel van activiteiten (bijkomende inventarisatie, onderzoek, afweging, visievorming en uitwerking van de voorstellen en het programma van actie) die worden opgezet en uitgevoerd om tot een deskundig onderbouwd en evenwichtig afgewogen strategisch plan te komen. De nadruk ligt op de afweging en afstemming tussen verschillende aanspraken in en rond het zeehavengebied. Het resultaat moet zijn: een ontwerp streefbeeld(en) als resultaat van de afstemming tussen enerzijds het ruimtelijk-economisch onderzoek (ruimtelijk-economisch streefbeeld en ruimtelijk aanbod) en anderzijds de voorwaardenstellende onderzoeken (leefbaarheid woonconcentraties, mobiliteitsaspecten, ecologische infrastructuur, landschaps- en beeldkwaliteit, berging baggerspecie). en een overzicht van te nemen maatregelen en acties op korte en lange termijn en hun onderlinge samenhang. De uitwerking omvat een impliciete globale evaluatie van de streefbeelden inzake milieueffecten en veiligheidsrisico's die vervat zit in verantwoording van de gemaakte keuzes.
- een opvolgings- of afrondingsfase met als rapporten 'eindrapport strategisch plan haven Oostende', plan-MER en RVR op strategisch planniveau.
- In de afrondingsfase worden, ter afronding van de studie-opdracht, de resultaten van de planvormings- en besluitvormingsfase gebundeld. Tevens worden de weerhouden voorstellen expliciet geëvalueerd op hun milieu-effecten en globaal ook op hun veiligheidsrisico's. Deze documenten hebben mede als doel de definitieve afbakening van het zeehavengebied en het overeenkomstige RUP voor te bereiden.
- Na goedkeuring van het strategisch plan door de stuurgroep wordt de planMER – waarin het strategisch plan op zijn milieu-effecten wordt geëvalueerd – ter inzage gelegd.

BETROKKEN ACTOREN

De inhoudelijke uitwerking van het strategisch planningsproces gebeurt in nauw overleg met verschillende betrokken beleidsactoren. De uitwerking en (tussentijdse) besluitvorming worden in verschillende overlegorganen voorbereid, gestuurd en afgetoetst. Voor dit regelmatig overleg worden formele organen samengesteld. Elk orgaan heeft een eigen rol in het proces:

PLANGROEP

Taak en rol:

- Ondersteunt het besluitvormingsproces;
- Integreert verschillende onderzoeken;
- Stelt de documenten op voor goedkeuring door de stuurgroep;
- Bereidt de besluitvorming in de stuurgroep voor;
- Is verantwoordelijk voor de vooruitgang van het proces;
- Richt werkgroepen op
- Initieert bilateraal overleg

Samenstelling:

Projectleider studiebureel, MER-coördinator, Veiligheidsdeskundige en vertegenwoordigers van AGHO (Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende), VNA (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Adm. Waterwegen en Zeewezen, Vlaams Nautische Autoriteit), WWK / MT (Ministerie

Uitwerking en besluitvorming
strategisch plan vanuit 3
organen.

Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Adm. Waterwegen en Zeewezen, Waterwegen Kust en Maritieme Toegang), AB (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, afdeling Beleid), AWV (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Adm. Wegen en Verkeer), AROHM (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Adm. Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen), AMINAL – MER-cel (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Adm. Milieu, Natuur en Land, cel Milieueffectenrapportage), AMINAL – VR-cel (Ministerie Vlaamse Gemeenschap, dep. LIN, Adm. Milieu, Natuur en Land, cel Veiligheidsrapportage), Provinciebestuur West-Vlaanderen, NMBS, De Lijn (ad hoc), Stad Oostende (ad hoc), Bredene (ad hoc)

STUURGROEP

Taak en rol:

- neemt de beslissingen en vormt het bestuurlijk draagvlak
- stuurt de studie;
- keurt de nota's aangebracht door de plangroep goed

Samenstelling:

Gouverneur West-Vlaanderen, secretaris generaal departement Leefmilieu en Infrastructuur, directeur-generaal AWZ en vertegenwoordigers van directie AGHO, Kabinet kabinet Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken, Kabinet Vlaams minister van Ruimtelijke Ordening, Kabinet Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, Kabinet Vlaams Minister van Economie, Kabinet Vlaams minister van Werkgelegenheid en Toerisme Afdeling Beleid, AWV, AMINAL, AROHM, Administratie Economie, Administratie Werkgelegenheid, Afdeling Maritieme Toegang, Afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit, Provinciebestuur West-Vlaanderen, Stad Oostende, GOM West-Vlaanderen, De Lijn en NMBS.

KLANKBORDGROEP

Taak en rol:

- Worden geïnformeerd;
- Opmerkingen en advies geven i.v.m. strategisch plan
- Om maatschappelijk draagvlak van het strategisch planningsproces te vergroten

Samenstelling:

Plan- en stuurgroepleden en vertegenwoordigers van Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Scheepvaartbegeleiding, Afdeling Vloot, Loodswezen DAB, Afdeling Waterwegen Kust, Cel regionaal economisch beleid, Afdeling Europa Economie, Administratie Land- en Tuinbouw, Afdeling Water, Afdeling Land, Afdeling Natuur, Afdeling Bos en Groen, Afdeling Monumenten en Landschappen, Afdeling ROHM – West-Vlaanderen, Afdeling Wegen West-Vlaanderen, Instituut voor Natuurbehoud, SERV (Vlaamse HavenCommissie), Vlaamse Landmaatschappij, gemeente Bredene, Stad Oudenburg, Douane Oostende, Westtoer, Kamer van Koophandel en Nijverheid, Unizo, Boerenbond, ABVV, ACV, ACLVB, Intercommunale WVI, Oostendse Havengemeenschap v.z.w., DAB Luchthaven Oostende, Natuurpunt, Bond Beter Leefmilieu, Kustvisser, Rederscentrale, Yachtclub Ryco, Yachtclub NSYCI, VLIZ, Comité Stad & Zee, Vereniging handelaarsbonden Oostende, Toerisme Oostende, Confederatie van Immobiliëngroepen van België, Jonge Kamer Oostende, Liberaal Verbond van Zelfstandigen (LVZ), Confederatie Bouw Noord West-Vlaanderen.

8.2

BESLUITVORMING M.B.T. HET PLANMER

Overeenkomstig het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, verloopt de planMER-procedure in verschillende stappen:

- beslissing van de bevoegde administratie over de volledigheid van de kennisgeving

- adviesvraag en terinzagelegging van de kennisgevingsnota, met mogelijkheid tot het inbrengen van adviezen en opmerkingen
- beslissing van de bevoegde administratie over de inhoudsafbakening van het planMER op basis van de ingebrachte adviezen en opmerkingen tijdens de kennisgeving
- goedkeuring door de bevoegde administratie van de planMER

Het uiteindelijke planMER maakt integraal deel uit van het strategisch plan, dat ter voorbereiding van de uitwerking van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) aan de Vlaamse Regering wordt overgemaakt.

8.3

VERDERE BESLUITVORMINGSPROCESSEN

Het strategisch plan betreft een beleidsdocument van het Vlaamse Gewest dat op zich geen bindend of juridisch afdwingbaar karakter heeft naar derden.

Het strategisch plan wordt evenwel opgemaakt mede ter voorbereiding van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) dat de basis zal vormen voor het stedenbouwkundig vergunningenbeleid. De besluitvorming m.b.t. dit RUP verloopt overeenkomstig de procedure vooropgesteld in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening.

Zowel de infrastructuurwerken die – ter uitvoering van het strategisch plan – in het havengebied worden uitgevoerd, als concrete bouw- of exploitatievragen vanwege derden blijven onderworpen aan de vergunningsvoorwaarden en –procedures zoals beschreven in het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (wat betreft de stedenbouwkundige vergunning) en het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (wat betreft milieuvergunningen). Deze vergunningsaanvragen blijven onderworpen aan een rapportageplicht inzake milieueffecten en/of een omgevingsveiligheidsrapport voorzover het projecten betreft die beantwoorden aan de geldende uitvoeringsbesluiten ter zake. Het planMER horende bij het strategisch plan voor de haven zal reeds indicaties van de projecten die onder de toepassing van de projectMER vallen.

8.4

INTERFERERENDE BESLUITVORMING

8.4.1

AWZ-PLAN VOOR GEÏNTEGREERD KUSTVERDEDIGING EN VERBETERDE HAVENTOEGANG TE OOSTENDE

De Vlaamse Regering heeft op 2 februari 1994 het Urgentieprogramma voor de Waterbeheersing in Vlaanderen goedgekeurd. Naar aanleiding hiervan werd door AWZ een geïntegreerd plan uitgewerkt voor de kustverdediging te Oostende en tegelijkertijd de verbetering van de haventoeegang van de haven van Oostende. Immers de beperktheid van de nautische toegang tot schepen in de categorie 120-150 m werd als knelpunt ervaren om de toekomstige havenontwikkeling te kunnen optimaliseren. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

- de verhoging van het veiligheidsniveau tegen overstroming in de zone vanaf de havengeul tot voorbij de Casino.
- de uitvoering van de nodige maatregelen in de haven die een veiligheidsniveau tegen overstroming via de haven door een 1000-jarige storm garanderen.
- de uitbouw van een verbeterde haventoeegang

Recent werd de opmaak van een planMER m.b.t. dit plan aangevat.

Dit plan – en dus ook de planMER – interfereert zowel geografisch (waterkeringswerken in de haven zelf) als inhoudelijk (verbetering maritieme toegang van de haven) met het strategisch plan voor de haven van Oostende.

Om tot een eenduidige beoordeling en besluitvorming te komen werd afgesproken dat de milieueffectenrapportage van de waterkeringswerken in de haven en de verbetering van de maritieme toegang van de haven wordt opgenomen in de planMER-procedure die gekoppeld is aan het AWZ-plan voor de kustverdeding te Oostende. Ook een passende beoordeling t.o.v. de speciale beschermingszones inzake natuur en een studie van de nodige natuurcompensaties zit vervat in de planMER van het AWZ-plan.

Aangezien het opdrachtgevend bestuur (AWZ, afdeling Waterwegen Kust) ook vertegenwoordigd is in de plangroep van het strategisch plan van de haven, is een voortdurende terugkoppeling naar het strategisch plan gegarandeerd.

8.4.2

AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED OOSTENDE

Ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) worden opgemaakt waarin het regionaalstedelijk gebied Oostende wordt afgebakend met hierin ook de bestemmingswijzigingen nodig om het stedelijkgebiedbeleid te kunnen realiseren. De werkzaamheden m.b.t. dit RUP zijn aangevat.

Ter voorbereiding van dit RUP werd reeds een planningsproces doorlopen waarin een voorstel tot afbakening van het regionaalstedelijk gebied voor Oostende werd uitgewerkt in nauwe samenwerking met de gemeenten en de provincie. Dit voorstel heeft op zich evenwel geen enkele juridische waarde maar is als voorbereidend document vanuit de betrokken partners aan de bevoegde minister overgemaakt. De voor het strategisch plan voor de haven relevante inhoudelijke elementen zijn opgenomen onder pt. 4.1.6 p. 27.