

# Oostends Visserijdok 300 meter ingekort

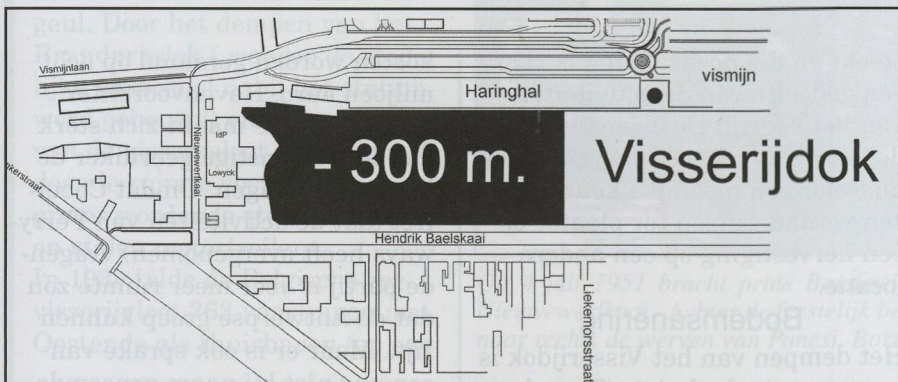
HET 70 JAAR oude Oostendse Visserijdok wordt volgend jaar gedeeltelijk gedempt om bijkomende stapelruimte te creëren voor containers en andere havengoederen. De verhandeling van zeecontainers via de haven van Oostende neemt jaar na jaar toe en dat doet ook de nood aan terminals toenemen. In het Oostendse havengebied is de beschikbare grond schaars en versnipperd.

HET AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF Haven Oostende speurt al enige tijd naar mogelijkheden om het opslagteritorium uit te breiden. Het dempen van het Visserijdok over een lengte 300 m. (ongeveer tot aan de Liefkemoesstraat) en de inlijving van de bedrijfsterreinen aan de kant van de Nieuwewerfkaai is een ingreep die een supplementaire terminal van zeven hectare oplevert. Een volledige verrassing was de bekendmaking van het plan niet. Deze mogelijkheid was reeds opgenomen in het Strategisch plan voor de haven van Oostende dat eind 2005 publiek werd gemaakt. In het strategisch plan staat: 'Een

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

## Bermudadriehoek

Ingewijden wisten dus wat er op komst was. Nu de heraanleg van het wegennet in het havengebied in volle uitvoering is moest de toekomst van het Visserijdok niet langer onbesproken blijven. De weliswaar korte Nieuwewerfkaai krijgt in het nieuwe verkeersplan een strategische rol toebedeeld. Het verkeer door de straat zal aanzienlijk toenemen, zeker wanneer de nieuwe terminal op het opgevolde Visserijdok gerealiseerd is. De gevolgen voor de bedrijven langs de Nieuwewerfkaai, de scheepswerf Industriële des Pêcheries (IdP), Shipyard Lowyck en metaalconstructiebedrijf Bema, laten zich raden. De bedrijven aan de overkant van de straat, binnen de zogenaamde 'Bermudadriehoek', gevormd door de Nieuwewerfkaai, de Vismijnlaan en de Ankerstraat hebben nog wat respijt. Maar de mogelijkheid om ook die gronden op termijn als haven terrein in te lijven wordt wel degelijk in overweging genomen. Vorige maand kregen de directieleden van AG Vismijn Oostende (Yves Miroir, Vincent Dewaele, Freddy Pollet) en de bedrijfsleiders van IdP, Lowyck en Bema op de zetel van AG Haven Oostende tekst en uitleg over het concrete plan om één derde van het Visserijdok tegen 2010 te dempen. Voor de vismijn zelf heeft dit geen onmiddellijke gevolgen. De vismijn blijft waar ze is, zei havenvoorzit-



**VLOOT** REDER VAN DE OVERHEID

[www.welkombijvloot.be](http://www.welkombijvloot.be)



*Het Visserijdok wordt aan de kant van de Nieuwewerfkaai met 300 meter ingekort. Het Havenbedrijf wil op termijn ook de zgn. 'Bermudadriehoek', gevormd door de Vismijnlaan, Nieuwewerfkaai en Ankerstraat, ook inpalmen. (foto gw)*

ter Johan Vande Lanotte, maar het management blijft wel zoeken naar een partner om een nieuwbouw te realiseren. De uitspraak drukte speculaties over een verhuis van de vismijn de kop in omdat ook vastgelegd werd dat het resterende gedeelte van het Visserijdok exclusief behouden blijft voor de activiteiten van vissersvaartuigen. Voor het aantal vissersvaartuigen dat tegenwoordig in Oostende komt veilen is een ingekort Visserijdok nog voldoende groot.

AG Haven Oostende wil tegen het einde van het jaar een volledig akkoord met IdP, Lowyck en Bema, waarbij deze laatste het kleinste probleem vormt en wellicht zelfs in de pas twee jaar oude werkplaats op de huidige plaats kan blijven. De beslissing ligt het moeilijkst voor IdP. De scheepswerf baat een scheepslift uit die ver is het Visserijdok

steekt en die noodzakelijk is voor een gedeelte van de activiteiten van het bedrijf. De eigenaars van de bedrijven IdP en Lowyck staan dus voor een moeilijke keuze tussen veranderingen ter plaatse of een hervestiging op een andere locatie.

### Bodemsanering

Het dempen van het Visserijdok is geen recente denkpiste. Toen de werking van de Oostendse vismijn eind jaren negentig op een dieptepunt stond, en volgens sommige politici ten dode opgeschreven was, werd de idee ook reeds naar voor geschoven. De beperkte diepgang van het dok en de kaaimuren maken het dok ongeschikt voor gebruik door vrachtschepen. Van deze beperking wordt nu gebruik gemaakt om een gedeelte van het dok te dempen. Het hele dossier moet tegen het einde van het jaar rond zijn zodat de werken volgend jaar kunnen starten. De

kosten worden geraamd op acht miljoen euro. Havenvoorzitter Vande Lanotte maakt zich sterk dat de toekomstige gebruiker de kosten zal dragen. Omdat Cobelfret (dat de activiteiten van Ferryways heeft overgenomen) vragende partij is voor meer ruimte zou dat de Antwerpse groep kunnen zijn. Maar er is ook sprake van een nog niet bij naam genoemde derde havenoperator die naast TransEuropa Ferries en Cobelfret vanuit Oostende zou opereren. Het opvullen van het dok kan niet zomaar gebeuren. Door de jarenlange industriële activiteiten en de achtergebleven olieresiduen is de bodem van het Visserijdok bedekt met een dikke vervuilde sliblaag. Die laag moet eerst volledig afgegraven worden. Pas na de bodemsanering zullen de nodige vergunningen om met het opvulwerk te starten afgeleverd worden. (gw)

## Oostends Visserijdok 400 m. verlengd in 1937

*'Weldra werd er vastgesteld dat het vlotdok met 125 m. breedte en 360 m. lengte ontoereikend was, zodat in 1837 een aanvang werd gemaakt met de verlenging van dit vlotdok tot 760 m.'*, lezen we in een boekje dat de liberale oud-schepen van de vissershaven Emile Vroome in 1957 publiceerde (1)

Het huidige Visserijdok ontstond door de verlenging van het bestaande vlotdok dat onvoldoende plaats bood voor de Oostendse vissersvaartuigen. In 1937 werden de werken voor de verlenging van het dok met 400 m. tot 760 meter gestart. In oktober 1938 kon het nieuwe visserijdok in gebruik genomen worden. Het zuidelijke uiteinde van het dok was voorzien voor scheepsherstellingbedrijven. Pas 1947 kwamen de bedrijven van de derde handelskom (nu stadshuis) over.

Men mag niet vergeten dat Oostende in de jaren dertig de belangrijkste thuishaven was van de Belgische zeevisserijvloot. Zowel de vismijn ('de Cirk') en de dokken bevonden zich toen nog aan de westkant van de havengeul. Door het dempen van het Brandarisdok (waarop de stedelijke vakschool nabij het station werd gebouwd) en de aangroei van de vissersvloot was er onvoldoende ruimte voor de steeds groter wordende stoomschepen en stalen motortreilers.

In 1938 telde de Belgische zeevisserijvloot 263 vaartuigen met Oostende als thuishaven (op een

totaal van 510). Naar tonnage vertegenwoordigden de Oostendse schepen 76 procent van de vloot. De uitbouw van nieuwe haveninstallaties op de oosteroever was al in 1907 door een commissie aanbevolen. Bij de uit te voeren werken, bekostigd uit de nalatenschap van koning Leopold II, was ook het graven van een nieuw visserijdok opgenomen. De Eerste Wereldoorlog doorkruiste de uitvoering van de plannen. Pas in 1922 werden de werken voor een nieuw vlotdok gestart en de inhuldiging van de nieuwe vissershaven gebeurde in 1934. Het nieuwe vlotdok van 360 m was aangesloten op een sluis die bij de inhuldiging evenmin voldoende schonk. De sluis werd verbouwd (1937) en het visserijdok verlengd tot 760 m. (1938-'39), waardoor de groot-

ste vaartuigen bij elk tij konden binnenlopen.

De vissershaven van Oostende beschikte voor die tijd over een moderne installatie. Aan de noordkant bevonden zich twee slipways voor het droogtrekken van de vaartuigen. Aan de zuidkant was een helling aangelegd voor de scheepswerven. Die bevonden zich toentertijd nog rond het derde handelsdok nabij het stadscentrum (de plaats waar nu het stadhuis staat). Pas na de Tweede Wereldoorlog verhuisden de toen bekende scheepsbouwers Borrey, Denye, Deweert, Hillebrandt, Loy en Panesi naar de Nieuwewerfkaai (foto). (gw)

(1) *De evolutie van de Oostendse vissershaven, een duizendjarige reuzenstrijd*, door Emile Vroome (1886-1971), oud schepen der vissershaven, schepen van financiën en oud-volksvertegenwoordiger.



*Op 4 juli 1951 bracht prins Boudewijn een bezoek aan de vestigingen op de Nieuwewerfkaai. Achter de feestelijk bevlagde vaartuigen herkennen we van links naar rechts de werven van Panesi, Borrey, Hillebrandt, Loy, Deweert en Denye.*

# N.V. HOSTYN

**De zaak langs de Belgische kust waar de visserij terecht kan voor alle sanitaire en verwarmingsproblemen**

*Voor een vlugge bediening!*

*Fortstraat 27, Oostende -*

*Tel.: 059 33 99 37 - 0475 32 16 20 - Fax: 059 33 99 38*

[www.hostyn.be](http://www.hostyn.be) — [contact@hostyn.be](mailto:contact@hostyn.be)