

DE DR.E.MOREAUX LAAN ALS SCHAKEL EEN SCENARIO

INLEIDING: EEN AMBITIEUZE VISIE OVER DE TOEKOMST VAN OOSTENDE

Dit document is de aanzet van een visie op een methodologie die de stad Oostende terug in haar authentieke kracht, dynamiek en glorie moet brengen. De aanleiding is de vraag naar een concreet projectvoorstel voor de verbetering van de kwaliteit van de Dokter Eduard Moreauxlaan, in al haar aspecten en naar haar onmiddellijke omgeving.

Om de stad Oostende gefundeerd te kunnen adviseren, hebben wij naast onderzoek ter plaatse ook meerdere stakeholders gesproken. Het is van meet af aan duidelijk dat deze studie, en dan vooral de vraag naar een bredere visie op het projectgebied, zeer welgekomen is. Het definiëren van een ambitieus en eenduidig kader vanuit de overheid, creëert ongetwijfeld nieuwe mogelijkheden voor nagenoeg alle betrokkenen die we spraken.

De interesse en medewerking voor het aanleveren van informatie voor de huidige opdracht was dan ook groot. De nieuwsgierigheid naar het resultaat ervan eveneens. Deze studie voor de Dr.E.Moreauxlaan is een mooie aanleiding en kan snel een eerste illustratie zijn van een nieuwe, geïntegreerde en vooral duurzame aanpak. Want elk gesprek eindigde met het beklemtonen van het potentieel van Oostende. Een diepgewortelde fierheid voor de Koningin der badsteden en het geloof in haar toekomst was niet vreemd.

Maar de behoefte naar professionalisering ten gunste van een robuuste overlegstructuur is groot.

Het voorstel van ons team beantwoordt de concrete vraag naar mogelijke ingrepen voor de Dr.E.Moreauxlaan, maar zal in haar geheel benadrukken dat een integrale proces, in samenwerking met alle stakeholders en op basis van een heldere methodologie, de essentie is. Of onze ontwerpsuggesties tijdens dit overlegproces nog waardevol en relevant zullen blijken, zullen we dan samen vaststellen.

De voorgestelde methodologie is vanzelfsprekend toegankelijk, en schrijft zich in de tijd -in de glorieuze geschiedenis van Oostende, het heden en haar toekomst. Deze bundel vormt een eerste aanzet voor het ontwikkelingsproces, een attitude. De maatschappelijke en ruimtelijke context is te delicaat en te complex om nu al met doeltreffende ontwerpvoorstellen te kunnen komen. Het zijn slechts suggesties, weliswaar gebaseerd op een eerste ernstige analyse.

De aanpak die we hier voorstellen is aangegeven vanuit de cultuur en internationale knowhow van het studieteam. Wat uit onze ervaringen al wel duidelijk is, is dat het samenwerkingsproces tussen deskundigen en Oostendenaars voor dit gebied ongetwijfeld onvoorspelbare en onvoorstelbare resultaten zal brengen.

INHOUDSTAFEL

	INLEIDING, INHOUDSTAFEL, AANKONDIGING	3	AANPAK	CONTEXT METHODOLOGIE: 8 STAPPEN PLAN 3 INVALSHOEKEN GOVERNANCE MODEL
1	DE VRAAGSTELLING			
2	EERSTE ANALYSE BESTAANDE SITUATIE			
	INLEIDING		3.1	AMBITIE
	BESTAANDE PLANNEN		3.2	VISIE
	ECONOMISCHE FOTO		3.3	EISEN EN WENSEN
	SOCIO-CULTURELE ANALYSE		3.4	ROADMAP
	INTERVIEWS		3.5	SCENARIO (PLANGEBIED +STUDIEGEBIED)
			3.6	ECONOMISCH/FINANCIEEL/JURIDISCH
		4	ORGANISATIE (PLANGEBIED)	
			PLANNING STUDIEOPDRACHT	
			RAMING	
			ORGANISATORISCH	



STATEMENT

OOSTENDE ALS CENTRUM VAN DE BELGISCHE KUST, GELEGEN TUSSEN NOORD- EN ZUID-EUROPA.

Als Brussel de hoofdstad van Europa kon worden, heeft Oostende het potentieel om een Europese referentie te worden als bijzonder Maritiem Kenniscentrum.

OOSTENDE ALS HOUVAST EN SCHAKEL, OOK ECONOMISCH

De Belgische kust loopt van De Panne tot Oostende, en van Knokke tot Oostende. Deze enige stad aan de Belgische kust heeft het potentieel om een katalysator te worden voor heel Vlaanderen op het vlak van onderzoek, innovatie en ontwikkeling voor leefmilieu, educatie, energie- en voedselproductie.

OOSTENDE ALS KONINGIN DER BADSTEDEN

Oostende heeft door haar ligging aan zee en de omliggende infrastructuur het potentieel om haar intrinsieke glorie te herwinnen. De hierboven beschreven Harmonicity methodologie kan leiden tot een eenduidige visie waaronder elk project ontwikkeld kan worden om de stad een nieuwe toekomst geven. De Dr. E. Moreauxlaan kan daarin een eerste waardevolle schakel zijn.



1. DE VRAAGSTELLING

DE VRAAGSTELLING VAN DE OPDRACHTGEVER

Het doel van de opdracht:

De opdrachtgever vraagt een conceptvoorstel voor de heraanleg van de Dr.E.Moreauxlaan gebaseerd op een ruimere visie waarin duurzaamheid geïntegreerd is. De visie en het project wordt daarna getoetst op haalbaarheid en wenst de opdrachtgever ook daadwerkelijk te realiseren.

De ambities van de opdrachtgever:

De Dr.E.Moreauxlaan en aanliggende terreinen te ontwikkelen tot een stedelijke schakel, aan de hand van stedenbouwkundige ingrepen, draagvlak te creëren en stedelijke programma's toe te voegen.

Er dient te gebeuren:

Punt 1:

De infrastructuur ombouwen tot een realistisch te ontwikkelen stedelijke ruimte, waarbij de huidige barrièrevorming wordt beperkt, en veilige en duurzame verbindingen en oversteken worden gecreëerd.

Punt 2:

De potentiële ruimtes moeten benut worden voor stedelijke functies, waarbij de ontwikkelingen de steun krijgen van de Oostendenaar. Daarbij moet de Moreauxlaan een verbindende ruimte worden tussen de twee aangrenzende buurten.

2. EERSTE ANALYSE BESTAANDE SITUATIE

Ons team heeft een eerste kritische analyse gemaakt van de bestaande situatie. Dit betreft de studie van de voorgaande stedenbouwkundige studies, een plaatsbezoek met opname van wat zich afspeelt in het straatbeeld, interviews met naar onze mening belangrijke stakeholders en een economische foto van Oostende in haar geheel.

Deze analyse is ongetwijfeld niet volledig. Daar zijn we ons terdege van bewust want wordt telkens weer meer duidelijk bij de analyse zelf. Het geeft wel hoofdlijnen aan die waarde en potentieel weergeven. Huidige studie is slechts een voorproefje van wat komen moet. Vanzelfsprekend mochten wij vaststellen dat ook hier, binnen deze vraagstellen en de concrete context, het organiseren van een ontwikkelproces de enige goede weg is naar duurzame oplossingen en uiteindelijk een ontwerp voor de Dr.E.Moreauxlaan dat waardevol is.

In dit hoofdstuk presenteren we onze eerste analyse van de huidige situatie in het studiegebied. Deze analyse hebben we vanuit een viertal invalshoeken uitgevoerd:

1. Analyse van bestaande plannen
2. Een eerste aanzet tot een economische foto
3. Een eerste sociale/culturele verkenning
4. Gesprekken met een aantal stakeholders

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste bevindingen per invalshoek toegelicht.

2.1 ANALYSE VAN BESTAANDE PLANNEN

Tussen de bestaande plannen die wij bestudeerd hebben zit het "Globaal Masterplan" van het Nederlandse kantoor Palmbout Urban Landscapes. Deze studie, die rekening houdt met verschillende stedenbouwkundige plannen (GRUP, lopende studies, ...), geeft onder andere richtlijnen voor de vormgeving van bouwblokken, en de inrichting van de openbare ruimten.

Onderwerpen zoals proces (m.i.v. stakeholdermanagement), financiering en programmatie zouden ten opzichte van de inhoud van het Globaal Masterplan verder ontwikkeld kunnen worden. In het kader van deze open oproep

en het opvolgende?? Masterplan voor de Moreauxlaan stellen wij voor om een integrale aanpak te voeren om die verschillende thema's te bestuderen, rekening houdend met de vastgelegde uitgangspunten van het document van Palmbout Urban Landscapes.

2.2 EEN EERSTE AANZET TOT EEN ECONOMISCHE FOTO

De toekomst van de Moreauxlaan kan en moet niet los worden gezien van de bredere economische ontwikkeling van Oostende. Sterker nog, wij zijn van mening dat de ontwikkeling van de Moreauxlaan zonder een gerichte programmatische versterking van de economie niet optimaal kan zijn. Hieronder geven wij allereerst een beknopt beeld van de economische situatie van Oostende en het studiegebied in het bijzonder en de globale toekomstperspectieven zoals wij die nu zien. Tijdens de studie zal een en ander nader worden uitgewerkt.

De kansen van de economie van Oostende in het kort

Wij achten het daarom van belang om tijdens de visie ontwikkeling ook een brede economische profielschets te ontwikkelen van de Stad Oostende, in zoverre deze nog niet voorhanden zou zijn, en het studiegebied in het bijzonder. In overleg met de Opdrachtgever zal bepaald worden of deze brede economische profielschets wordt ontwikkeld. Wij hebben hier in ons budget slechts ten dele in voorzien. In voorkomend geval zal dat gebeuren aan de hand van inbreng van statistisch materiaal en een vergelijking met andere steden in Vlaanderen en havensteden in Nederland, Vlaanderen en de UK. Die vergelijking met andere havensteden vindt plaats op basis van literatuur en op basis van recente onderzoeken die door ons zijn uitgevoerd in de afgelopen jaren.

Het accent zal liggen op het beschrijven van de huidige economische situatie van de stad Oostende, de haven en de omgeving van de Dr.E.Moreauxlaan. Naast statistieken zal ook het materiaal worden benut dat nu al door ons is verzameld over de ontwikkelingen in het onderzo-

eksgebied (op basis van gesprekken met stakeholders en aangeleverde documenten). Maar het is ook van belang om een toekomstperspectief te schetsen van belangrijke economische kansen in het gebied.

Wij zijn van mening dat een aantal clusters in het onderzoeksgebied, dat reeds goed is gepositioneerd, verder qua concurrentiekracht kan worden versterkt. Oostende's onderscheidende economische kenmerken zijn o.a.:

- een sterk offshore (wind)cluster
- een kansrijk energie- en waterbouwcluster
- overige zeehavenactiviteiten (zoals visserij, maritieme dienstverlening).

Allereerst zien we ruimte voor de verdere uitbouw van het offshore cluster (wind). Naast de installatie van velden gaat het om maintenance van velden, de daarbij behorende logistiek en de doorontwikkeling van technologie in het cluster. Dit is al een sterk cluster omdat voor de Belgische kust windparken in ontwikkeling zijn en nog op de planning staan. Verschillende belangrijke spelers in het offshore keten zijn al gevestigd in Oostende, waar zij vrije toegang tot de zee kennen. Wij hebben in de afgelopen jaren diverse projecten in de UK en Nederland uitgevoerd, waar ook naar de Vlaamse havens is gekeken. We kennen de belangrijkste spelers en weten ook hoe andere havens zich voorbereiden op de doorontwikkeling van het cluster. Op basis van die informatie en gesprekken met de belangrijkste bedrijven in Oostende kunnen we voor het cluster in Oostende desgewenst een scherper concurrentieprofiel ontwikkelen.

Ten tweede onderschrijven wij Oostende's ambities om de stad en regio op de kaart te zetten als energie- en waterbouwcluster op basis van ondermeer het ILVO, VLIZ, het waterbouwkundig laboratorium en het golfbad van de UGent en de KU Leuven. Het is interessant om dat cluster te vergelijken met dat in Zuid-Holland (Nederland) waar dezelfde ambities zijn en dezelfde typen spelers aanwezig zijn. Ook daar wordt volop gedacht aan de ontwikkeling van een campus. De ambities in Oostende zijn kansrijk. Door informatie uit de Nederlandse benchmark voor te leggen aan direct betrokkenen in het cluster van Oostende, kan op een effectieve manier verder invulling worden gegeven aan de plannen in Oostende om het cluster te versterken door middel van een campus(strategie).

Ten derde zijn we als adviseurs van diverse Europese havens ook goed op de hoogte van de veranderingen in grote en kleinere zeehavens, bijv. ten aanzien van de visserij en de positie van visafslagen en veranderingen in de maritieme dienstverlening (scheepsbevoorrading, onderhoud) vanuit zeehavens. Ook met bedrijven uit deze sectoren voeren we gesprekken hoe zij de toekomst zien voor hun bedrijven in de haven van Oostende.

Ten vierde kan een analyse gemaakt worden van bedrijven in de haven en in het onderzoeksgebied die niet havengebonden zijn, maar er wel gevestigd zijn. Ook zij zullen kunnen meeprofiteren van extra business in de drie genoemde clusters. Verschillende bedrijven zullen geen binding hebben met de haven en de clusters, maar zij zullen zeker ook profiteren van de verbeterde bereikbaarheid van het studiegebied.

2.3 EEN EERSTE SOCIALE/CULTURELE VERKENNING

Watergebonden activiteiten

De wijziging van de economische functie van de haven en de recente aanvang van de transitie van functies is niet onopgemerkt gebleven in de Vuurtorenwijk, noch in het centrum van Oostende.

Historisch gezien drukt de verbinding met zee een nadrukkelijk stempel op de sociaal-culturele en economische aspecten van Oostende. Werkgelegenheid, architectuur en infrastructuur vinden hun basis in de scheepvaart, of zijn er aan gerelateerd, zoals vis een belangrijk onderdeel van de voeding was. Zelfs met het wegvallen van een deel van de heel specifieke haven- en scheepvaartactiviteiten en visserij, blijven de verbindingen actief of zijn ze 'stand-by'. Onvoorziene technologische ontwikkelingen vervangen dan als vanzelfsprekend vroegere functies: de offshore-industrie en turbinebouw, het maritiem kenniscentrum, het toerisme en de daarmee verbonden faciliteiten: restaurants, jachthavens, woningen...

Hoewel deze ontwikkelingen spontaan lijken plaats te vinden, kunnen ze als kansen gegrepen worden en ze extra gaan ondersteunen en sturen door stimulering, zowel als regulering.

Betrokkenheid en participatie van burgers bij de stedelijke ontwikkeling van de Vuurtorenwijk

In 2008 diende 'vzw Dement Oostende' bezwaar in tegen de plannen betreffende de afbakening regionaal-stedelijk gebied Oostende, het ontwikkelingsgebied Oosteroever.

De burgers voerden aan dat het ontwerp onbeperkte mogelijkheid gaf tot bouwen tegen de beschermde monumenten en waardevolle landschappen, en dat het plan geen duidelijkheid gaf over de te verwachten kwaliteit van de projecten. Zij stelden dat de toekomstige bestemmingen nefast kunnen zijn voor het bestaand erfgoed. Er dient rekening gehouden te worden met het bestaand beschermd en niet-beschermd onroerend erfgoed en de geschiedkundige waarde van dit ontwikkelingsgebied. Verder strookte volgens hen het creëren van 1860 woongelegenheden niet met het uniek karakter van dit stadsdeel. De druk en de mobiliteit die hierbij ontstaan zouden de ontwikkeling van de haven en de toekomstige recreatieve en toeristische activiteiten in deze zone hypothekeren.

De lijst die is opgemaakt door de mensen van een ander burgerinitiatief, 'vzw Oostendse Oosteroever', toont met een dertigtal bijzondere gebouwen in Oosteroever de om-

vang en dichtheid van het patrimonium . Vanuit een breder maatschappelijk veld worden regelmatig ook andere bezwaren aangetekend. Afgelopen jaar nog tegen de sloop van de vismijn . Het behoud van de visserij voor Oostende lijkt breed te worden nagestreefd, er wordt actie gevoerd tegen het ‘verjagen’ van de vissers aan de Hendrik Baelskaai door de bouw van de luxe-appartementen. Er is inmiddels duidelijk enig wantrouwen gegroeid tegen de motieven van de projectontwikkelaars en het stadsbestuur.

Initiatieven, buurthuis, samen in de wijk, sociale cohesie

De stedelijke ontwikkeling in de Opexwijk heeft zich onafhankelijk ontwikkeld van die op de Oosteroever. Deze laatste was veel minder een groeiproces, eerder een ingrijpende grootschalige actie, met als resultaat een duidelijke scheiding tussen de inbreng en betrokkenheid van de burgers voor die ontwikkeling. Betrokkenheid of participatie van de bewoners bij stedelijke en sociaal-maatschappelijke veranderingen in de Opexwijk komen van sociaal-maatschappelijke partijen (direct of indirect de overheid of de kerk). Samenkomsten vinden plaats in het buurthuis, programma’s hebben als onderwerp: ‘denk en bouw mee aan jouw droomwijk’.

Potentiële aan (goedkopere) woningen

Een specifieke visserswijk is de OPEX nooit geweest, al zijn er altijd sterke relaties geweest door de geboden werkgelegenheid in bredere zin. Bovendien is er een groot arsenaal aan goedkopere en sociale woningen (rijbebouwing en appartementen) en bedrijfspanden. De architectuur is op een enkele uitzondering na (m.n. uit de jaren ’30) niet bijzonder.

2.4 GESPREKKEN MET EEN AANTAL STAKEHOLDERS

Wat we leerden van de gesprekken met de stakeholders:

Evoluties, gevolgen en opportuniteiten:

De Opexwijk is zowel letterlijk als figuurlijk geïsoleerd komen te liggen in het stedelijk weefsel. Dit is te wijten aan de stedelijke ontwikkeling en de evolutie van de bedrijvigheid zowel in als rond de haven. Deze situatie wordt gecreëerd door 2 structurele elementen:

- a) De havenactiviteit, waar de bewoners van de Opexwijk van oudsher werkgelegenheid vonden, die lijkt uit te doven, en,
- b) Het ontwikkelen van een van oudsher havengebied naar een geheel nieuwe bestemming, namelijk een luxe-residentiële wijk, die haar territorium opeist.

De Dr.E.Moreauxlaan, samen met de kusttram, heeft uiteraard steeds een sterke verbindende functie gehad. Met de huidige ontwikkelingen heeft ze ten opzichte van Oosteroever en de Opexwijk meer en meer letterlijk een scheidende werking. Dit creëert een uiterst negatief spanningsveld tussen verschillende stakeholders, waardoor er vraag

is naar een globale visie voor het gebied met toekomstperspectief.

Dit spanningsveld creëert nieuwe mogelijkheden. Partijen worden aangespoord gefocust en creatief te zijn ten gunste van hun individuele toekomst, maar ook na te denken over de ontwikkeling van het ruimere kader, namelijk de stad en haven van Oostende in haar geheel. Op die manier kwamen we logischerwijs terecht bij zeer betrokken stakeholders en kregen we inzicht in hun leefwereld, met hun ambities, eisen en wensen.

Context en kader

De oproep naar een ruime visie is blijkbaar zeer welkom. Partijen zoeken naar houvasten, een kader, waaraan ze hun eigen toekomstvisie kunnen ophangen of toevoegen. Hun ambities voor vooruitgang worden gestremd, waardoor veel positieve energie verloren gaat.

Door gebrek aan een helder kader lijken alle goedbedoelde overheidsinitiatieven geïnterpreteerd te worden als zijnde ten gunste van slechts een selecte groep stakeholders. Dit zorgt voor frustratie bij vooral de oorspronkelijke bevolking en andere stakeholders. Een overall coördinatie en een doordachte transparante communicatie is geen overbodige luxe die Oostende ten goede zal komen.

Het potentieel van de reeds aanwezige (overheids)bedrijven

Net zoals Brussel is ook de Belgische kust centraal gelegen binnen Europa. Deze fysieke ligging is een niet te onderschatten troef die bewust kan benut worden ter versterking van de toekomst van Oostende. Niet verbazend dat bedrijven als het VLIZ en ILVO, maar ook aanverwante organisaties zoals de Universiteit Gent, hier een belangrijke afdeling hebben.

Er zitten ongetwijfeld sterke kansen voor een vernieuwende toekomst van Oostende, en deze organisaties zijn sterk gemotiveerd. Het is de algehele wereldwijde ontwikkeling en gerelateerde innovaties van zowel energie als voedingsstoffen, die te realiseren zijn op zee, die aanmoedigend zijn.

Hoe meer de overheid inzet op het faciliteren van deze bedrijven hoe doeltreffender zij kunnen ontwikkelen en daarmee van betekenis kunnen worden voor economische ontwikkeling voor het gebied, de stad en zelfs Vlaanderen.

Windenergie, toeleveringsbedrijven, onderzoek, educatie en innovatie

Het project C-Power is een mooi en grootschalig voorbeeld van voornoemde mogelijke ontwikkelingen. Het creëert niet alleen werkgelegenheid tijdens de bouw, ook voor het onderhoud van het windmolenpark gedurende de komende decennia. Maar wat meer is, is het van daaruit stimuleren van onderzoek, educatie en innovatie over dit thema.

Uit de gesprekken komt sterk naar voor dat de nauw betrokken stakeholders ervan overtuigd zijn dat dit naar de toekomst nog veel efficiënter en doeltreffender kan. Zowel de locaties van en organisatie tussen de actoren is verre van optimaal. Het coördineren, zowel op inhoud (afstemming) als op infrastructureel en financieel vlak draagt nog vele verbetermogelijkheden in zich.

Zo vernamen we van verschillende stakeholders dat PMV (Participatie Maatschappij Vlaanderen) reeds onderzoek doet naar huisvesting en herlocatie van enkele overheidsorganisaties, maar geen geïntegreerde aanpak voorzag waarbij partijen –zowel publiek als privé- elkaar konden versterken.

Mengen van stedelijke functies

Vanuit samenwerkingen en complementariteit kwamen we via onze interviews bij het geloof in de meerwaarde van het samenbrengen van verschillende functies. Deze benadering heeft verschillende aspecten zoals tijd (bezetting/leegstand tweede verblijven, week- en weekendactiviteit, continuïteit, enz.), financiële haalbaarheid maar ook toerisme.

Zo zouden reeds bestaande programma's en activiteiten versterkend kunnen werken en (financiële) verspilling tegengaan. Een mooi voorbeeld is dat de knowhow van de deskundige overheids- en privébedrijven getoond kunnen worden aan een breed publiek. Dit reduceert niet alleen investeringen in infrastructuur (bvb. een gemeenschappelijk geëxploiteerd aquarium) maar ook lopende kosten als personeelsbezetting, administraties, onderhoud, energie, enz. Daarnaast, en misschien nog het meest belangrijk op lange termijn is het wervende en educatieve aspect.

Dat investeerders en ontwikkelaars dergelijke aanpak met open armen ontvangen is voor de hand liggend omdat het risico-beperkend werkt. Ook de overheidsorganisaties kunnen daarmee aantonen dat zuiniger en met meer aandacht voor de publieke middelen wordt omgegaan.

Ontsluiting Oosteroever en Opexwijk

Dit alles resulteert in de ontsluiting van deze functies en gebieden, waar de Dr.E.Moreauxlaan een deel van is. De nieuwe stadsontwikkelingen, en hun stakeholders, hebben nood aan een hedendaags mobiliteitssysteem en nieuwe verbindingen vanuit of naar nieuwe plekken. We denken dan vooral aan de infrastructuur voor de zachte weggebruikers, om ook o.a. het autoverkeer te beperken of op zijn minst te beheersen. Hoe bereikt men bvb. vanuit de Opexwijk de vernieuwde locaties of het stadscentrum. Dezelfde vragen dienen gesteld vanuit de nieuwe ontwikkelingen en het toeristisch langzaam verkeer in het algemeen. Vanuit die totaalvisie zijn de huidige fietsverbindingen soms werkelijk onaanvaardbaar (rond punt Leopold II laan) en is bvb. de huidige veerboot niet alleen onvoldoende effectief maar kan daarbij in geen geval dienst doen als stedenbouwkundige referentie. Het havengebied is met andere woorden daarop nog niet aangepast, waardoor nieuwe opportuniteiten voor het uitwerken van een een globaal mobiliteitsplan zich voordoen.

Brug over Havengeul

De nieuwe ontwikkelingen dwingen, zoals hierboven vermeld, nieuwe binnenstedelijke verbindingen af. Nieuwe hoofdslagaders die het stedelijk weefsel van zuurstof voorzien. Het connecteren van beide oevers van de vaargeul was steeds in conflict met de havenactiviteiten. Daarom vinden we vandaag natuurlijkerwijs de veerboot op deze route.

Eerdere stedenbouwkundige plannen reikten reeds suggesties aan voor extra oeververbindingen. Maar zonder doorgedreven studie zijn deze tot nader bericht niet realiseerbaar, zowel om financiële, juridische of technische redenen. Door de impact van de residentiële ontwikkelingen van de voorbije jaren blijft de druk op de vraag naar een dergelijke verbinding stijgen.

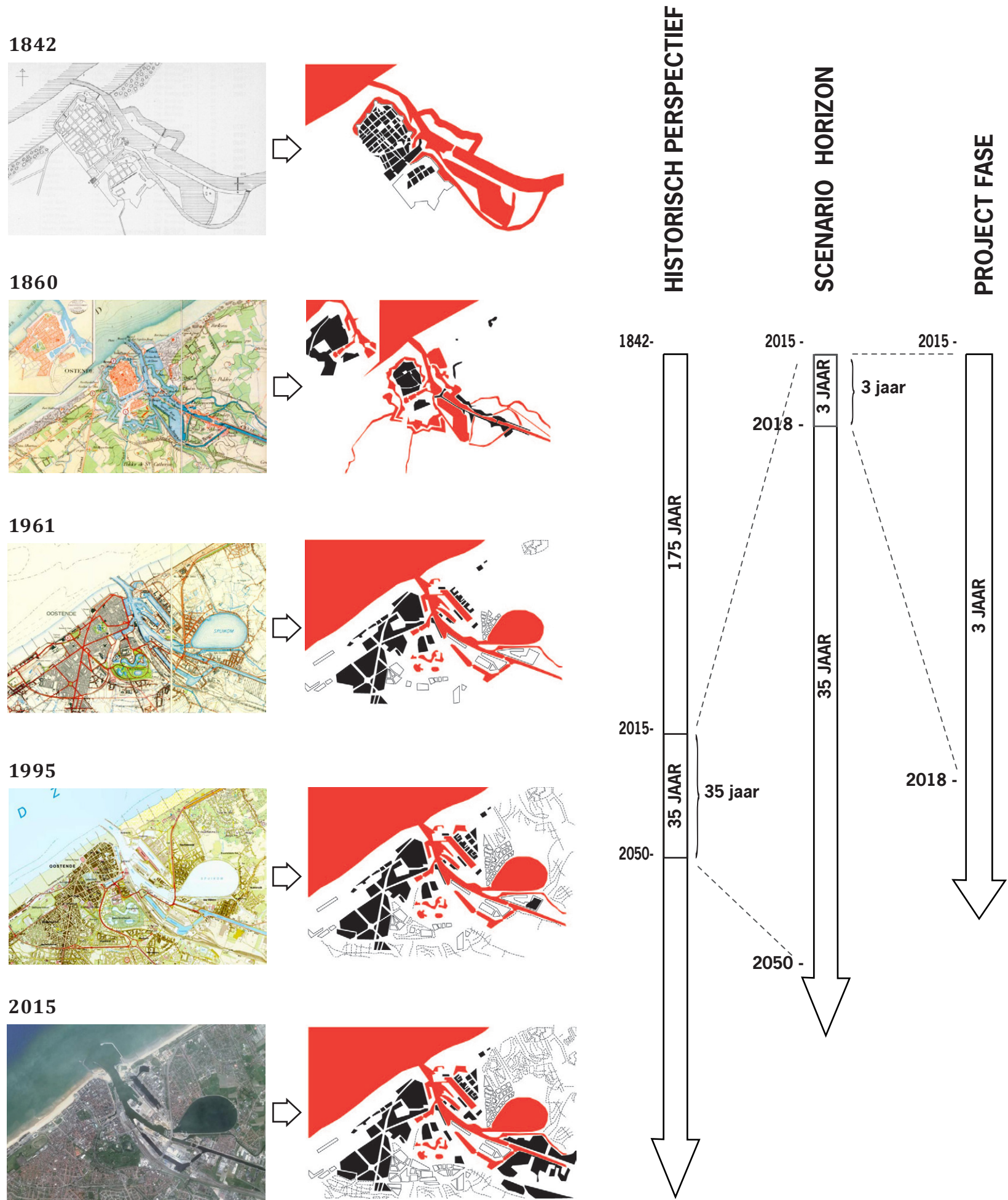
Vanuit de interviews wordt deze “droom” wel aangehaald, maar al even overtuigend weer weggewuifd. Een analyse ten gronde, studie van eisen, in combinatie met de knowhow die vandaag in Vlaanderen aanwezig is, resulteert opnieuw in een kans op verbinden die zijn weerslag kan hebben op een aanzienlijk deel van de stad en kustlijn. Dit is in dat geval geen lokaal project meer, maar verankert “het nieuwe Oostende” opnieuw centraal op de kustlijn.

De Vismijn

Vanuit een meer globale visie op de visserij in Vlaanderen werd meermaals opgemerkt dat twee vismijnen voor het kleine gewest niet langer realistisch zijn, en dit omwille van verscheidene redenen. Verder onderzoek moet dit uiteraard uitwijzen, maar het artificieel afdwingen van een kleinere vismijn in Oostende zou volgens sommigen onverantwoord zijn en op termijn onhoudbaar. Ook daar zijn voorstellen voor een duidelijke keuze, bvb. een vismarkt, waarbij het oorspronkelijke karakter behouden blijft maar een duidelijke commerciële focus naar de eindgebruikers een waardevolle hedendaagse ontwikkeling is die aansluit bij de nieuwe stedelijke en vooral residentiële ontwikkelingen in dit gebied. Ideeën voor het bundelen en exploiteren van een overtuigende binnenstedelijke jachthaven kunnen realistisch zijn. Dergelijke projecten brengen niet alleen werkgelegenheid met zich mee, maar behouden ook de relatie naar deskundigheid en ambachtelijkheid die in Oostende nog altijd aanwezig is.

Tot besluit

We hopen hier een goede weergave te geven, op basis van slechts een tiental interviews, van de intensiteit en vooral kansen die zich voordoen in dit gebied van de stad. Daarbij trachten we aan te geven dat zones en elementen allen met elkaar verbonden zijn, of alleszins wensen(!) te zijn, tot een holistisch en groter geheel. De lijst van onderwerpen en ideeën is veel uitgebreider dan wat we hier weergeven. Dit is voedsel voor een ruimere en meer diepgaande studie. Aan enthousiasme alleszins geen gebrek.



3. AANPAK

3.0 INLEIDING

In deze paragraaf lichten we onze aanpak voor de studie toe. In paragraaf 3.0 gaan we in op de vier pijlers voor onze methodologie. Achtereenvolgens komen aan de orde, een toelichting op:

- de attitude behorende bij deze opgave (3.0.1)
- het zes stappenplan dat we zullen doorlopen (3.0.2)
- de drie invalshoeken die we daarbij zullen hanteren (3.0.3)

- het governance model dat we daarbij voorstellen (3.0.4)

Vervolgens volgen we in de paragrafen 3.1 t/m 3.6 het zes stappenplan. In iedere paragraaf wordt een inhoudelijke aftrap gegeven voor de betreffende stap en is inzichtelijk gemaakt wat we wel en niet meenemen in onze werkzaamheden.

3.0.1. SITUERING: EEN PROCES IN DE PLAATS VAN EEN ONTWERP - EEN ATTITUDE

De wijken Oosteroever en vuurtorenwijk hebben het potentieel een nieuwe en dynamische toekomst tegemoet te gaan. Daarvoor zijn structurele ingrepen nodig. De momentopname en kansen die zich vandaag voordoen zijn een onderdeel van een evoluerend proces in de tijd. Het is een resultaat van een roemrijk verleden van de stad in haar geheel, een situatie met conflicten en kansen op vandaag, en het zal op basis van sterke ambities een kans zijn structureel richting te geven aan de toekomst van de stad.

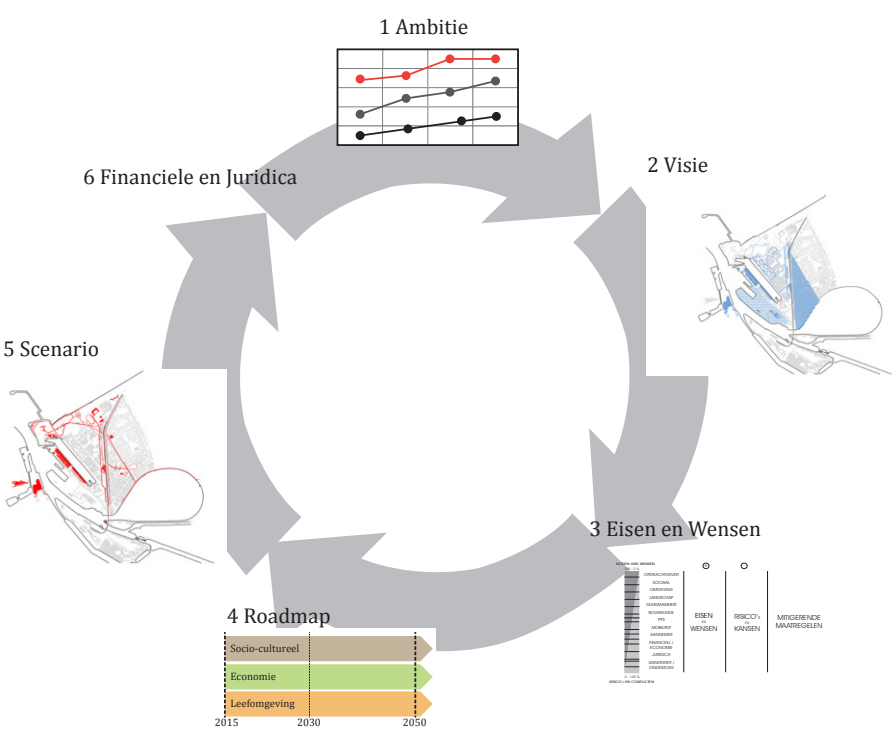
Het huidige studieproces zien als onderdeel van een groter geheel, met de consequenties ervan op lange termijn, geeft ons inzicht in de grote verantwoordelijkheid die ze in zich draagt. Daarom moeten nieuwe initiatieven onderbouwd, duurzaam en robuust zijn. De economische mogelijkheden en onmogelijkheden, in combinatie met een grotere complexiteit van fenomenen die we vandaag kennen, dwingen ons tot een nieuwe aanpak.

In deze context is niet toevallig nu de vraag naar structurele aanpak van de Moreauxlaan het onderwerp van studie. Evoluties in dit gebied leiden ertoe dat de bewoners van de Opexwijk willen gehoord worden. Enig verzet tegen ontwikkelingen op de Oosteroever is niet vreemd. En

omgekeerd, het nieuwe publiek op de Oosteroever is niet neutraal voor wat zich afspeelt in relatie tot de nu geïsoleerde Opexwijk. Waar de tramlijn tot doel heeft te verbinden, is hij nu voor beide wijken een barrière en bevestiging van de onbestaande relaties. Hierop willen ingrijpen aan de hand van een ruimtelijk ontwerp voor de Moreauxlaan is, voor zover wij kunnen inschatten, gedoemd te mislukken. De situatie en context, zowel qua belangen, fysiek en de evolutie doorheen de tijd is te complex, en daarom geen oplossing meer van vandaag. Zonder een breder kader aan te pakken, en dit helder te definiëren en te communiceren, is het olie op het vuur van een negatieve spiraal van maatschappelijke ontwikkeling. De kern van onze studie ligt daarom niet alleen op de heraanleg van deze publiek ruimte. De sleutel voor een positieve en duurzame dynamiek moet gezocht worden bij het verbinden van mensen, het opzoeken van hun dromen, hun kwaliteiten en hun kunnen. Hierdoor zullen door overleg, beetje bij beetje, eisen en wensen, kansen en risico's zichtbaar worden en de basis gaan vormen voor de randvoorwaarden waaraan een gunstige ontwikkeling van het gebied, en uiteindelijk de Moreauxlaan, dient te voldoen.

3.0.2. ZES EENVOUDIGE STAPPEN

Voor de ontwikkeling van het masterplan doorlopen we tijdens de studie een zestal stappen. Bij alle stappen worden de stakeholders nadrukkelijk betrokken. In de stap 1 formuleren we de ambitie. Vervolgens formuleren we in stap 2 de visie voor een duurzaam gebied. De visie beschrijft de hoofdeisen waaraan de ontwikkeling dient te voldoen om de ambities duurzaam te realiseren. In stap 3 formuleren we de van de visie af te leiden eisen en wensen. Op basis van de voorgaande stappen wordt in stap 4 de roadmap opgesteld. De roadmap beschrijft een programma van in de tijd uit te voeren projecten/activiteiten welke tot doel hebben om de in de vorige paragrafen geformuleerde visie en eisen en wensen voor het studiegebied te realiseren. In stap 5 ontwikkelen we de stedenbouwkundige invulling voor de fysieke projecten in het studiegebied (tot Voorontwerp Masterplan) en plangebied (Uitvoeringsontwerp Masterplan). Tot slot zullen we in stap 6 een aantal mogelijke samenwerkings- en financieringsmodellen beschrijven behorende bij de roadmap en het gepresenteerde scenario. Voor de fysieke projecten in het plangebied zullen we deze nader uitwerken resulterend in haalbare samenwerkings- en financieringsmodellen.



Voorgestelde stappen voor de ontwikkeling van oosteroever

3.0.3. 3 INVALSHOEKEN

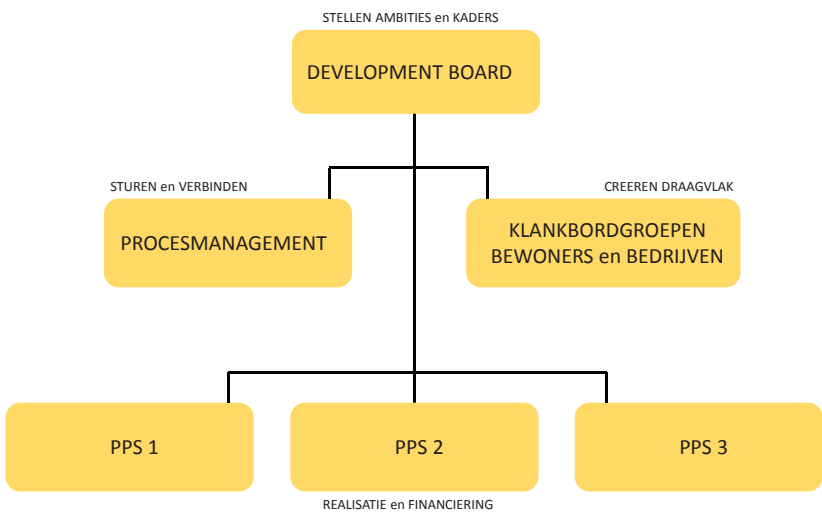
Bij alle stappen die we doorlopen zullen we telkens vanuit drie invalshoeken naar de opgave kijken. We onderscheiden:

- economie
- sociaal/cultureel
- leefomgeving

3.0.4. GOVERNANCE MODEL

In deze paragraaf presenteren wij het governance model dat wij voorstaan voor deze opgave, zijnde een programma van projecten en activiteiten. In het schema hiernaast is het governance model weergegeven.

In het schema hieronder treft u het governance model aan zoals dat ons voor ogen staat.



Dit bewezen model (onder andere rond de gebiedsontwikkeling rond Greenport Venlo in Nederland) wordt ingegeven door de volgende overwegingen:

- het met alle betrokken groepen (overheid, bewo-

ners, bedrijven en onderwijs) bepalen van de gezamenlijke visie en ambities in de Development Board waarin gezaghebbende vertegenwoordigers van de vier groepen plaats hebben

- het voortdurend zorgdragen voor voldoende draagvlak zowel sociaal, cultureel, economisch, financieel en verkeerskundig bij alle stakeholders o.a. middels klankbordgroepen van bewoners, maatschappelijke organisaties en bedrijven
- het doen van studies en onderzoek in de volle breedte van de economische en stedenbouwkundige opgave en het definiëren van een programma van haalbare uitvoeringsprojecten (woningbouw, infrastructuur, onderwijs, sociale cohesie enz.)
- het middels procesmanagement actief stimuleren van marktrijpe uitvoeringsprojecten door het bijeenbrengen van partijen (bedrijven, overheden, financiers), al dan niet in PPS verband of als zelfstandige vennootschappen (makelen en schakelen), steeds rekening houdend op de impact op de leefomgeving.

Gedurende de doorlooptijd van de studie vervullen wij de rol van ‘procesmanager’. Alle uit te voeren studies, het definiëren van projecten en het bepalen welke projecten haalbaar zijn maar ook hoe ze (al dan niet in PPS verband) kunnen worden georganiseerd worden dan als één samenhangend programma uitgewerkt en gecoördineerd.

Illustratie: Roadmap Stedelijke Verlichting Eindhoven 2030

Datum: 2012 tot heden (nu aanbestedingsfase)
Oppervlakte: gehele openbare verlichting areaal van gemeente Eindhoven
Budget: Inzet is dat programma kan worden gerealiseerd met inkomsten uit aanvullende diensten

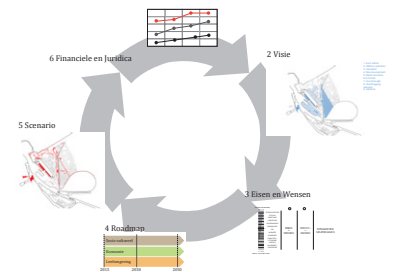
(Korte) omschrijving opdracht:

De gemeente Eindhoven heeft de ambitie om de waarde van het profiel ‘Eindhoven lichtstad’ te behouden en te vergroten. Daartoe heeft de gemeente zich ten doel gesteld om de openbare verlichtingsinstallaties in de periode tot 2030 door te ontwikkelen tot een geïntegreerd ‘Slim Lichtgrid’, met daarop geënte bestaande en nieuw te ontwikkelen en exploiteren diensten, die elk – apart of in samenhang bijdragen aan de verhoging van de Kwaliteit van leven in de stad. Leidend bij de realisatie van deze doelstelling is de ‘Visie en Roadmap stedelijke verlichting Eindhoven 2030’, kortweg aangeduid als Roadmap.

Verband met opgave Moreauxlaan:

- Inspiratiebron voor door ons voorgestelde procesgang (zie figuur)
- Procesaanpak i.p.v. productaanpak
- Samenwerking tussen overheden, bedrijven, burgers en onderwijs-/onderzoekinstellingen
- PPS





3. AANPAK

3.1 AMBITIE

Het initiatief van de opdrachtgever is welgekomen. De gebieden en woonzones omheen de Dr.E.Moreauxlaan liggen er versnipperd bij. Deze ten noorden van de haven gelegen zone is toe aan een globale duurzame visie voor verdere ontwikkeling. Een ontwerpvoorstel voor de Dr.E.Moreauxlaan alleen geeft volgens ons onderzoek te weinig omvang en structuur om de ambities van de opdrachtgever waar te kunnen maken.

De complexiteit en het delicate karakter van de huidige ontwikkelingen in het gebied zijn te groot om een duurzame oplossing te vinden in een ontwerp van dit fragment. De basis van een duurzame ontwikkeling, met een ontwerp als resultaat, ligt in het opzetten van een professioneel en duurzaam proces.

Ons onderzoek ter plaatse heeft veel potentieel aan het licht gebracht. Zowel qua, houvasten, stedelijke programma's als haalbare scenario's. Hierna volgt geen ontwerp, maar suggesties die verder onderzocht en uitgewerkt dienen te worden. Dit alles aan een voorgesteld deskundig en realistisch stappenplan.

Zowel oud als jong heeft behoefte aan een verhaal waarin men zich herkent en houvast geeft naar de toekomst. Een beeld en overzicht dat men kan begrijpen, en vooral, waarin men kan participeren. Dit brengt rust, betrokkenheid en motivatie. Het bestuur kan daarmee overtuigend en transparant aangeven wat de krachtlijnen van haar ambities zijn, en de bevolking en bedrijven daarin betrekken.

Opdat de Oostendenaar en andere betrokken stakeholders, zich erin zouden herkennen, is de basis een stakeholdersanalyse; het oplijsten van alle betrokken partijen.

Deze mensen kennen de natuur van de situatie, vanuit hun belang, hun relatie binnen de economische, socio-culturele, en ruimtelijke context. Het respecteren van hun individueel belang is de aanvang van een gedragen ontwikkelingsproces om de gezamenlijke ambities waar te maken.

Tijdens de studieopdracht zullen we ambitie aanscherpen en actualiseren aan de hand van interviews met de belangrijkste stakeholders. De resultaten worden gepresenteerd in het Voorontwerp Masterplan.

Referentie: Greenport Venlo

(Korte) omschrijving opdracht:

Greenport Venlo is een samenwerking tussen ondernemers, overheid, onderzoekers, onderwijs en de omgeving. De nadruk ligt hierbij op economische versterking van de regio, met een sterk accent op bedrijvigheid en innovaties rond tuinbouw, agro, maakindustrie en logistiek. De samenwerking op programmaniveau is vormgegeven a.d.h.v. een governance model met development board en klankbordgroepen van bedrijven en burgers. De samenwerking heeft op projectniveau vele vormen, waaronder diverse PPS-en.

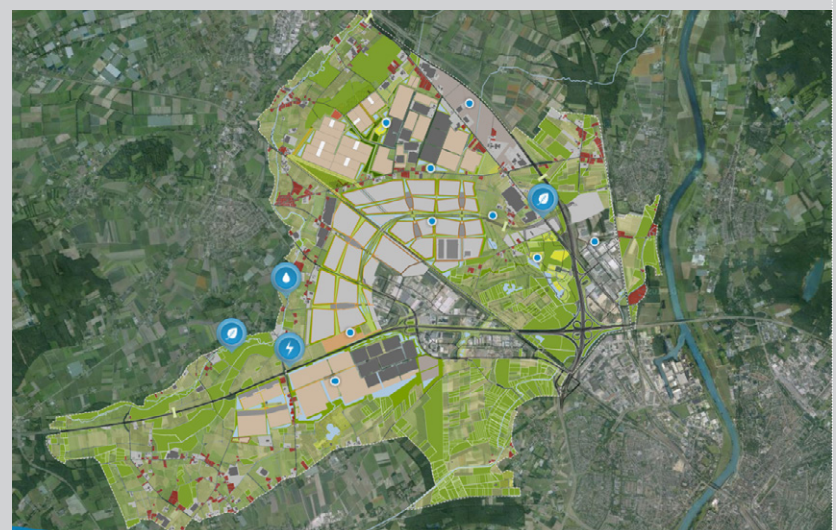
Datum: 2010 tot heden

Oppervlakte: 5.400 hectaren

Budget: Hoog, het betreft een programma

Verband met opgave Moreauxlaan:

- Programmatische aanpak
- Economische structuurversterking
- Governance model met development board en klankbordgroepen
- Stakeholdermanagement: Betrokkenheid overheden, bedrijven, burgers en onderwijs-/onderzoekinstellingen
- PPS-en op projectniveau



3.2 DE VISIE OP EEN DUURZAAM GEBIED

Hieronder worden visieelementen voorgesteld, met een accent op het thema van duurzaamheid. Op het volgende blad worden stedenbouwkundige concepten geïllustreerd, die ruimtelijke randvoorwaarden bepalen voor de opmaak van een Masterplan voor het gebied rond de Moreauxlaan, met inbegrip van Oosteroever.

De visie op het project drukt zich niet uit in oplossingen. Het zijn de hoofdeisen waaraan de ontwikkeling dient te voldoen om de ambities duurzaam te realiseren.

Hoofdoel van het wedstrijdvoorstel: Versterking van de identiteit, mede door potentiële synergieën tussen bestaande en te initiëren business cases te benutten.

Hoewel deze ontwikkelingen spontaan lijken plaats te vinden, is er vaak sprake van sturing: stimulering zowel als regulering. Uit een zojuist verschenen onderzoek in opdracht van de Vlaamse Overheid blijkt dat 50% van de woningen aan de kust tweede woningen zijn. Bij iedere vorm van stadsontwikkeling aan de kust is het noodzakelijk daarmee rekening te houden. Niet in het minst ook vanwege het belang van sociale cohesie en de daarmee samenhangende algemene noodzaak van een toegankelijke, bruikbare, veilige en kwaliteitsvolle openbare ruimte. Respect voor en afweging van soms tegengestelde belangen is daarbij prioritair.

Een duurzaam ontwikkeld toekomstbeeld

De verdere ontwikkeling van de Dr.Ed. Moreauxlaan moet nadrukkelijk gekaderd worden binnen het hierboven beschreven brede verband. Het onderkennen van de specifiek eigen functies (wonen / leven / gezinsleven versus werken

/ maritieme activiteiten/ toerisme) is noodzakelijk om tot een betekenisvolle verweving te komen.

Het erfgoed van deze maritieme site lijkt cultureel, historisch, sociaal-maatschappelijk, sociaal-economisch zowel als ecologisch, van grote waarde. Bewaren of reconversie van de meest bijzondere elementen dient samen te gaan met eigentijdse, technologische ontwikkelingen geënt op maritieme activiteiten. Van wetenschappelijk onderzoek en kenniscentra tot educatie en toerisme.

Ook onder brede lagen van de Oostendse bevolking overheerst de overtuiging dat de architectuur op de Oosteroever kenmerkend is en een sterke identiteit geeft aan het gebied. En zowel de aantrekkelijkheid van de haven bepaalt als een deel het karakter van de stad. En dat die identiteit in toekomstige plannen centraal zou moeten staan, dus uit moet gaan van reeds bestaande kwaliteiten. En dat er derhalve zorgvuldig mee moet worden omgesprongen.

Wanneer in toekomstige (sociaal-economische) ontwikkelingen kan worden ingezet op die bestaande ‘natuurlijke’ en gebiedseigen eigenschappen – het ontwikkelen van de kleinschalige voorzieningen in de Opex-wijk en de zwaardere industriële activiteiten op de Oosteroever – ontstaat een aantrekkelijker en belangrijker variatie dan nu het geval is.

Het maken van connecties en dwarsverbanden is dan belangrijk voor beide gebieden. Hoe verschillend ook, ze moeten in vanzelfsprekende onderlinge samenhang worden ontwikkeld. Het gaat erom geen huis te bouwen maar een straat, geen straat te bouwen maar een wijk, geen wijk te bouwen maar een stad...

De Dr. Ed Moreauxlaan kan daarbij een hoofdrol spelen

Referentieproject: HANGAR 26-27, Antwerpen BE

Status: Gerealiseerd
Bouwbudget: € 7M
Programma: Sociaal – cultureel , financieel, openbare ruimte

Opdrachtomschrijving:

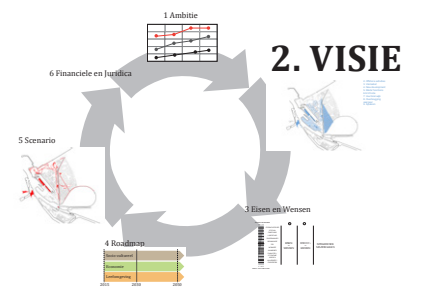
Hangar 26/27 was een persoonlijk initiatief naar aanleiding van de huisvesting van ATV (Antwerpse Televisie). Deze sloot een concessieovereenkomst af voor een leegstaand gebouw in het oude havengebied. Dit project was het eerste grote ontwikkelingsinitiatief in dit gebied en had tot doel katalysator te worden voor deze stadsontwikkeling. In essentie kwam het erop neer andere jonge of opstartende bedrijven te huisvesten zodat er een vanzelfsprekende stedelijke dynamiek zou ontstaan. Vandaag is het Eilandje nagenoeg volledig afgewerkt, en krijgt Hangar 26/27 –ondertussen 16 jaar geleden gerenoveerd en een stedenbouwkundige referentie in en rond Antwerpen- een tweede doorstart als stedelijk project.

Verantwoording referentie:

Hangar 26/27 is een voorbeeld voor volgende aspecten:

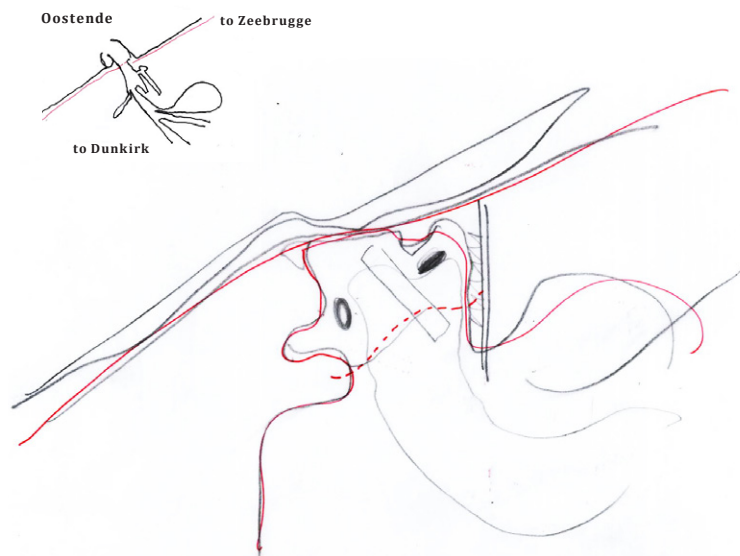
- Ontwikkeling van een nieuwe wijk “bottum up”
- Het project en programma als katalysator voor stedelijke ontwikkeling
- Opmerkelijke juridische en financiële structuur. Het project is gelegen op concessie terrein en is ontwikkeld, gebouwd en gefinancierd door de huurders van het pand. De overheid heeft gefaciliteerd.
- Stedenbouwkundig referentie te Antwerpen
- Het bij elkaar brengen van jonge en opstartende bedrijven, waaronder de Antwerpse Televisie





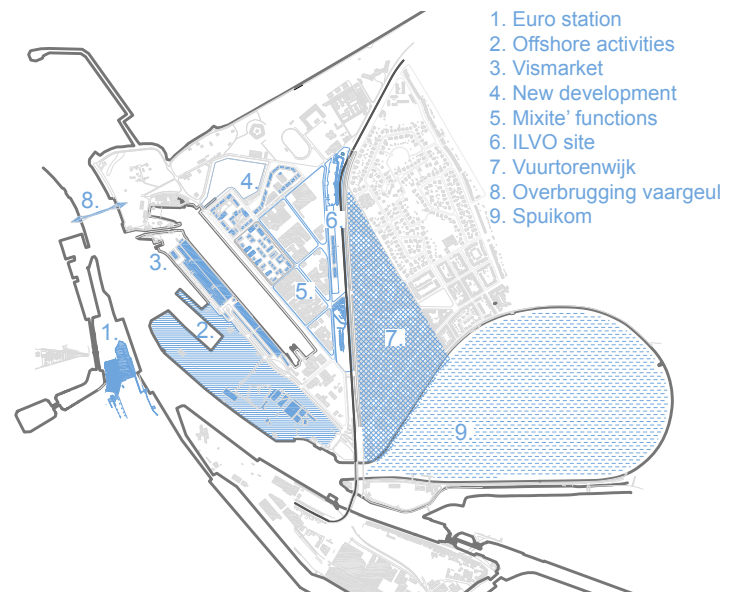
RUIMTELIJKE CONCEPTEN

SCHAAL: VAN KUST TOT STAD

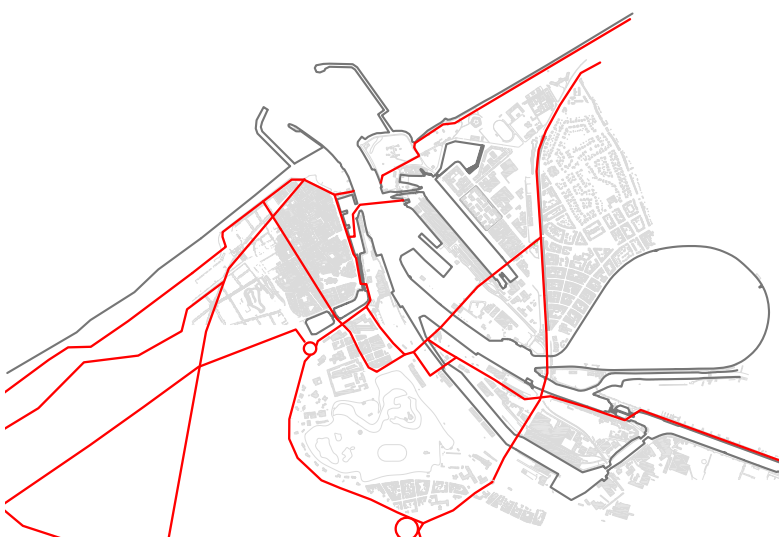


Een doorlopende Vlaamse kustlijn

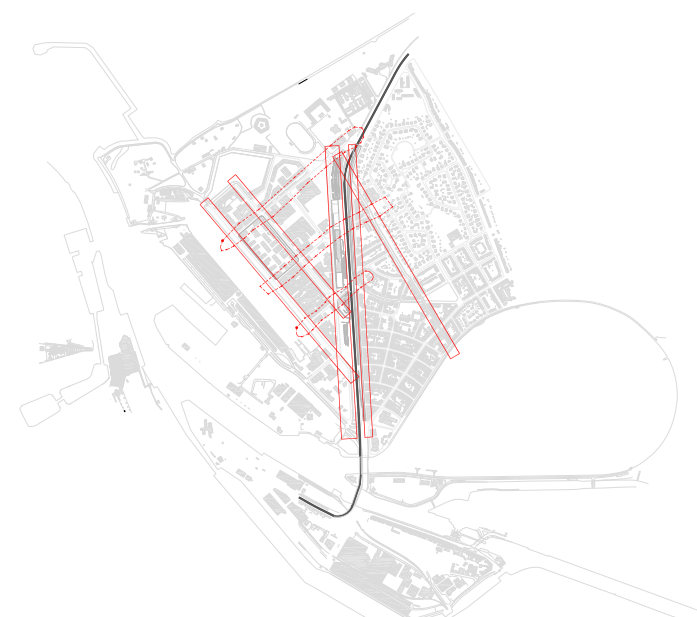
SCHAAL: HAVENGEULGEBIED EN OOSTEROEVER



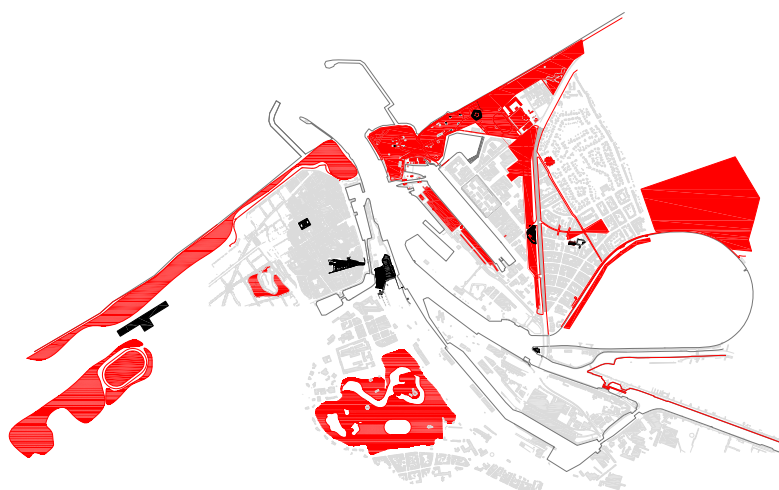
De ruimten rond de vaargeul als sterk economische knoop



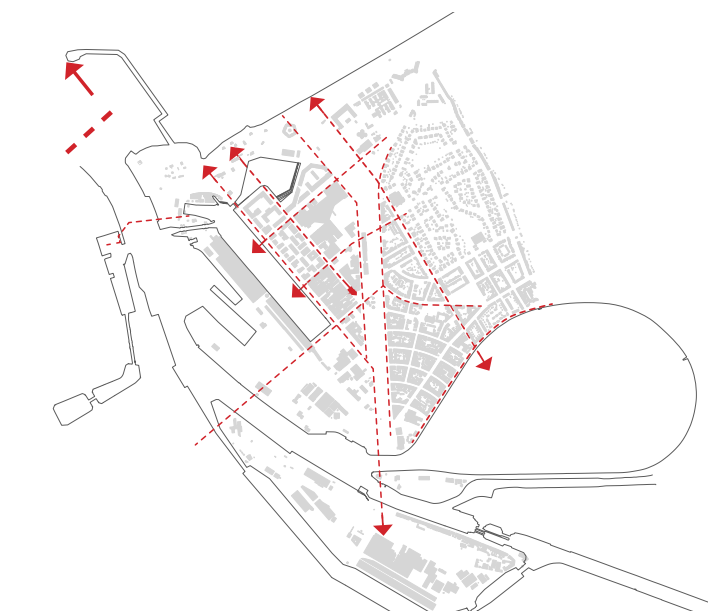
De stad Oostende als een geheel



Linkeroever: De noord-zuid verbindingen brengen sterke, specifieke ruimten samen



Versterking van de openbare ruimte (plan Georges Descombes) en koesteren van het architecturaal patrimonium



Linkeroever: Herstelling en versterking van de wegenmaas

als tussengebied; naast een lineaire infrastructuur (tram, weg) een belangrijke schakel vormen door beide sferen in zich op te nemen en te bedienen. Vanzelfsprekend bindmiddel vormt het derde ‘territorium’, dat van het duinlandschap. De Dr.Ed. Moreauxlaan wordt dan niet langer een ‘buitenmuur’, maar hooguit een binnenmuur, of beter nog, een landschappelijke loper, de verbindende gang of corridor waarop alle kamers niet allen uitkomen, maar met elkaar in verband worden gebracht.

Voor ons team geldt dat aspecten van duurzaamheid volkomen vanzelfsprekend onderdeel zijn van de praktijk. Niet slechts in het doordenken van materialen, maar evenzeer in het vertalen van de fundamentele uitgangspunten voor iedere opgave. Het bewustzijn van verantwoordelijk om te willen springen met publieke middelen leidt tot principiële keuzes, waaronder het uitgaan van bestaande kwaliteiten en het zoveel als mogelijk vermijden van het aanbrengen van nieuwe elementen. Coproductie, participatie en sociale rechtvaardigheid vormen daar op organische wijze de basis voor.

Hieronder een greep uit de voor ons relevante aspecten op het vlak van duurzaamheid binnen de specifieke context van de opgave in Oostende:

- Algemeen
- stimuleren/faciliteren langzaam verkeer

- opwaarderen openbare ruimte met duurzame materialen en beplanting
- doorheen het gehele proces – van (voor)ontwerp tot en met realisatie toekennen van een belangrijke rol aan stakeholders en het organiseren van de vorm hiervoor (zie in dit verband ook paragraaf # ‘development board’)

- Opex
- met eenvoudige middelen bestendigen en intensiveren van “schone”, ecologische recreatieve functies dicht bij huis (kinderen, gezinnen, zeilen, vissen, waterpret, wandel-en, fietsen) op korte en lange termijn

- Dr. Ed. Moreauxlaan
- beplanting (inheems / gebiedseigen/ weinig onderhoud / lange termijn, koppeling met/uitbreiden van duinbiotoop, toename biodiversiteit
- voetgangerstunnel (permanente, veilige, duurzame verbinding op sociaal, economisch en verkeerstechnisch vlak)

- Oosteroever
- historische continuïteit verzekeren
- versterken activiteiten/kennis duurzame energie
- hergebruik bestaande panden
- werkgelegenheid voor nabij wonenden
- visserij (vers voedsel van dichtbij)
- wandel-/fietstoerisme (ook door lv verbindingen)

Referentieproject: Stedelijke ontwikkeling Scheveningse haven en aanliggende woonwijk Duindorp

Datum: afgelopen 10 jaar
Oppervlakte: vergelijkbaar met haven Oostende
Budget: diverse (projectontwikkeling, gemeente, pps)



Voorbeeld van woningbouw in de scheveningse haven. Renoveren en optoppen van oude bedrijfspanden aan de kade van de Tweede Haven.



Stedelijke vernieuwing, nieuwbouwprojecten in de woonwijk Duindorp en bij het havengebied van het voormalige Norfolkterrein.

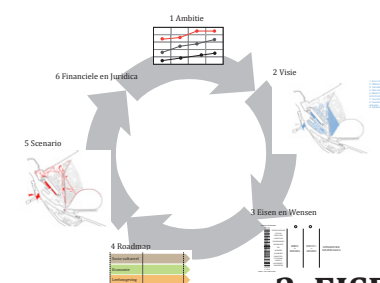
(Korte) omschrijving project:

De Gemeente Den Haag is voor de ontwikkeling van de Scheveningse haven van koers veranderd. Waar aanvankelijk woningbouw prioriteit had, wordt nu vol ingezet op het aantrekken en faciliteren van maritieme bedrijven.

Verband met opgave Dr.Ed. Moreauxlaan: gelijksoortige processen. Ontwikkeling Scheveningen loopt enkele jaren op die van Oostende vooruit. Bestuderen van de Scheveningse processen lijkt nuttig, leerzaam voor het maken van strategische keuzes. Kennis nemen van wat er goed is gegaan, tevens voorkomen van gemaakte fouten en veroorzaakte vertraging.



Kantine Visafslag Scheveningen-6
Hergebruik van panden van de visafslag, restaurant, vergaderzalen, ruimte voor evenementen.



3. EISEN & WENSEN

3.3 EISEN EN WENSEN

Het respecteren van het belang van de stakeholders in relatie tot het project

Vooruitlopen op de realiteit met een ontwerp is misleidend, kan verwarring en zelfs schade creëren.

Daarom stellen wij voor een proces van analyse en dialoog aan te gaan en gezamenlijk de van de visie af te leiden eisen en wensen te formuleren, opdat alle stakeholders zich hierin kunnen herkennen.

Daarom zijn de door ons geleverde schema's en plannen slechts "bevindingen" op basis van de informatie die we verzamelden en een eenzijdige interpretatie ervan, zonder verder diepgaand overleg. Vele stakeholders werden nog niet betrokken en gesproken.

Op deze wijze moeten de suggesties gezien worden. Elk voorstel is "niet echt", niet afdoende gefundeerd op een doorwrocht onderzoek en het SMART definiëren van eisen en ambities van de stakeholders.

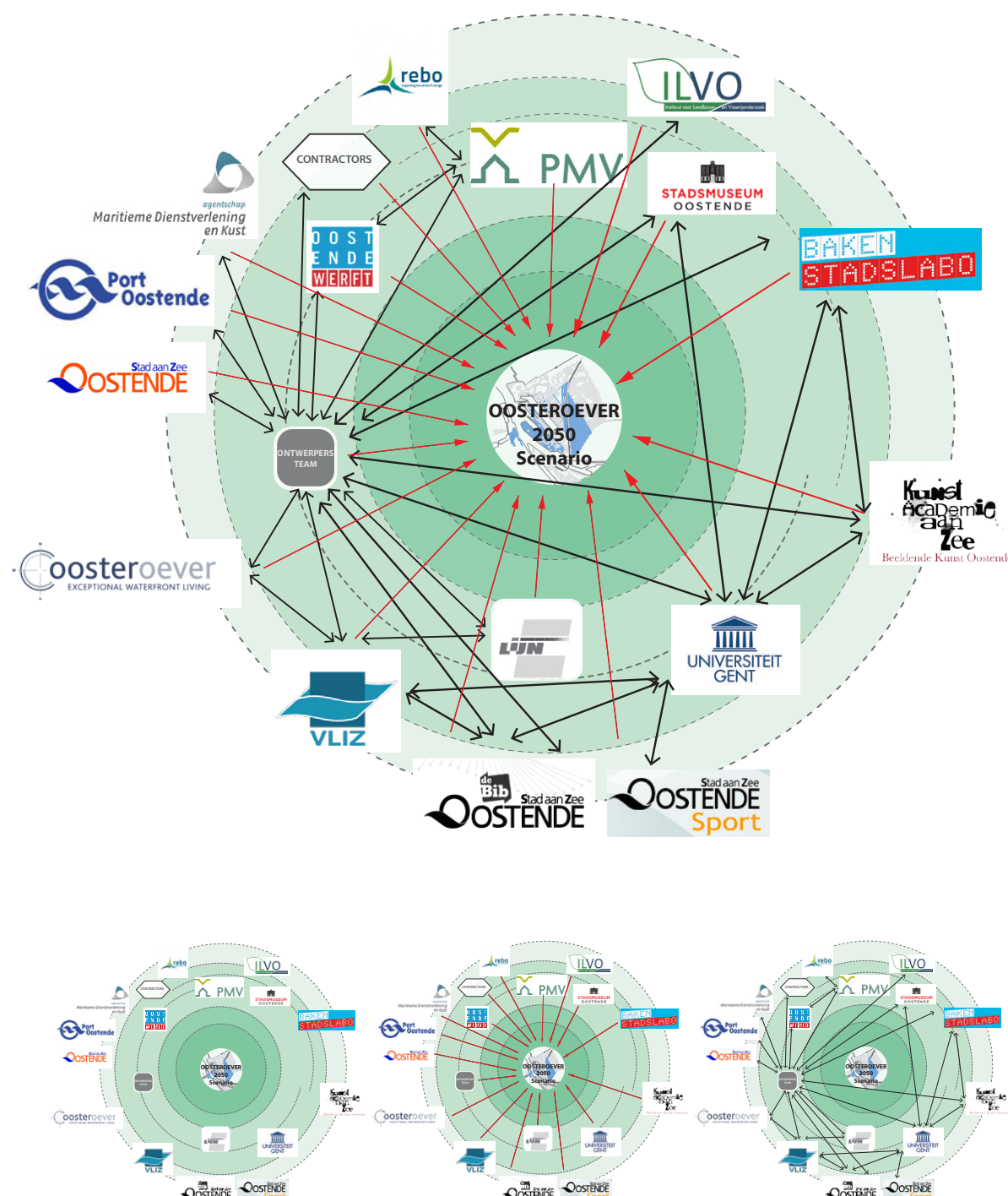
Pas dan zal het potentieel van zowel de Moreauxlaan, de aanpalende buurten en de ruimere context zichtbaar worden. Op basis daarvan kunnen verschillende toekomstscenario's uitgeschreven worden en opnieuw voorgelegd aan het stadsbestuur en de stakeholders.

Deze scenario's worden versterkt, onderbouwd, genuanceerd en verfijnd in relatie tot het belang van de betrokken partijen en de authenticiteit en de mogelijkheden van de omgeving. Ze worden afgetoetst aan referentieprojecten met vooraanstaand niveau. Het scenario wordt uitgewerkt in kritieke succesfactoren voor deze buurten en/of de stad Oostende.

Het uitgewerkte scenario wordt een gemeenschappelijk gedragen ambitieus project, met specifieke projectdoelstellingen. Hierin komen steeds dezelfde drie aspecten aan bod:

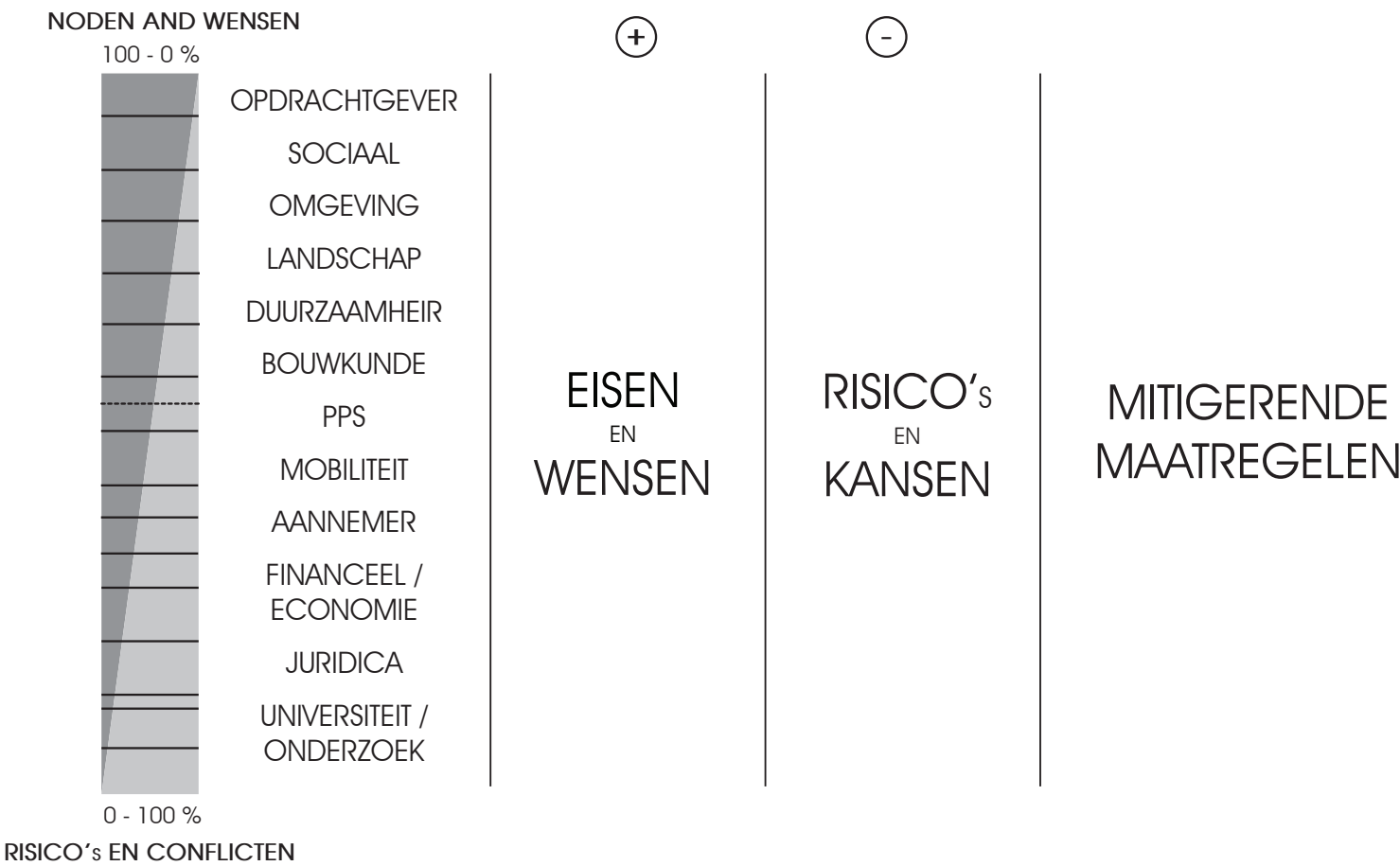
- Economie en welvaart
- Socio-culturele aspecten
- leefomgeving

In de studieopdracht zal een volledige eisen- en wensenanalyse worden opgemaakt, voor het studiegebied tot en met het niveau van Voorontwerp Masterplan en voor het plangebied tot en met het niveau van Uitvoeringsontwerp Masterplan.



Vanuit de stakeholderslijst en de omschrijving van hun belang dienen de eisen ten aanzien van het project inzichtelijk gemaakt te worden. In alle geval zal het project voor elke stakeholder meerwaarde brengen, maar evenzeer conflicten veroorzaken. Het is belangrijk de stakeholders ten opzichte van elkaar min of meer te rangschikken volgens de impact op hun belang in relatie tot het deelproject. Daarnaast dienen per stakeholder de voordelen en nade-

len helder in kaart gebracht te worden. Op basis van dit inzicht wordt opgemaakt welke knowhow noodzakelijk zal zijn om de voordelen te realiseren en te versterken, en om anderzijds de nadelen te neutraliseren of alleszins te beperken. Een aandachtige behandeling van de eisen en wensen, in samenspraak met elke individuele stakeholder is de sleutel tot een sterk verankerd, noem het integraal, en succesvol project!



3.5 SCENARIO PLAN - + STUDIEGEBIED

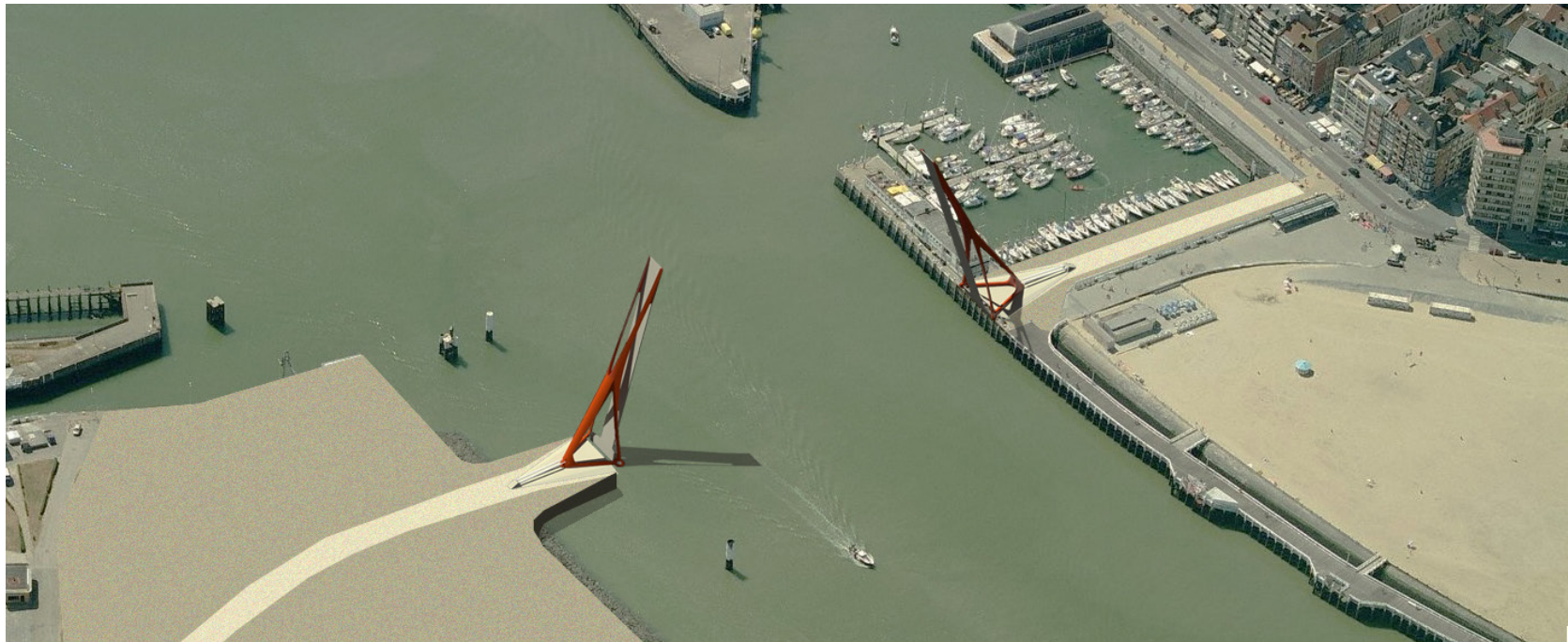
Wanneer de financiële onderbouwing van de projecten en acties in de roadmap goedgekeurd en beheerst is, kunnen de projecten geïmplementeerd worden.

In dit hoofdstuk wordt een mogelijk uitvoeringsscenario uitgewerkt. We beginnen met een inleiding waar een paar mogelijke realisaties/ontwikkelingen in het bredere studiegebied worden geïllustreerd, die een sterke impact op de ontwikkeling van Oosteroever zouden kunnen veroorzaken. Dan volgen de algemene ruimtelijke randvoorwaarden op te sommen, die in de visie (hoofdstuk 3.2 Visie) werden voorgesteld. Dan worden de ruimtelijke concepten voor de omgeving van de Moreauxlaan en het huidige industriegebied voorgesteld.

den op te sommen, die in de visie (hoofdstuk 3.2 Visie) werden voorgesteld. Dan worden de ruimtelijke concepten voor de omgeving van de Moreauxlaan en het huidige industriegebied voorgesteld.

Als onderdeel van de studieopdracht zullen we het stedenbouwkundig scenario verder uitwerken, voor het studiegebied tot en met het niveau van Voorontwerp Masterplan en voor het plangebied tot en met het niveau van Uitvoeringsontwerp Masterplan.

PROJECT VOOR OVERSTEEK TER HOOGTE VAN DE VAARGEUL: FIETS- EN VOETGANGERSBRUG



Op het hoogste abstractieniveau is er de doelstelling om “te verbinden”, zowel letterlijk als figuurlijk. Hierin past de concrete vraag de Dr. E. Moreauxlaan te herwerken en daardoor het barrière-effect tussen de aangrenzende buurten zoveel mogelijk weg te werken.

Door op cruciale plekken in de stad te verbinden zullen deelgebieden zich hier natuurlijkerwijs naar aanpassen, een meer optimale relatie mee aangaan. Misschien is de meest cruciale plek om te verbinden, in alle betekenissen, wel de plek waarlangs Oostende ooit is ontstaan: de vaargeul bij het binnenvaren vanop zee naar het land (daar

waar nu de veerboot op bepaalde tijdstippen de verbinding maakt). Daardoor loopt de Belgische kust niet langer van De Panne tot Oostende en van Knokke tot Oostende maar van De Panne tot in Knokke, met Oostende in het midden. Door deze voetgangers- en fietsersconnectie zou de Opexwijk, maar ook alle ontwikkelingen aan Oosteroever, veel dichterbij het stadscentrum komen te liggen. Deze verbinding zal ongetwijfeld een nieuwe hoofdslagader worden in het mobiliteits- en stedenbouwkundig weefsel van Oostende en daardoor nieuwe ontwikkelingen in de stad mogelijk maken.

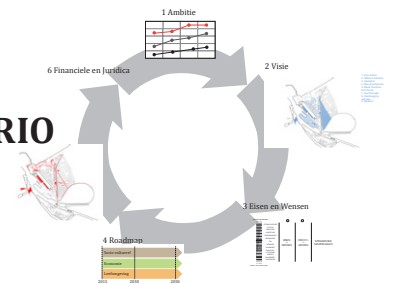
Dit project is een idee en typisch voorbeeld waar veel vragen en bemerkingen kunnen en zullen over rijzen over de onhaalbaarheid omwille van windbelastingen en de drukke vaarroute. Hierop vooruitlopen en oordelen zou een gemiste kans kunnen zijn alle eisen dienen in acht genomen te worden om tot een duurzaam en realistisch project te komen.

Het hoeft geen betoog dat de realisatie ervan een uitdrukking zou zijn van nieuwe ambities die Oostende uitdrukt naar de toekomst toe. Het object weerspiegelt en realiseert:

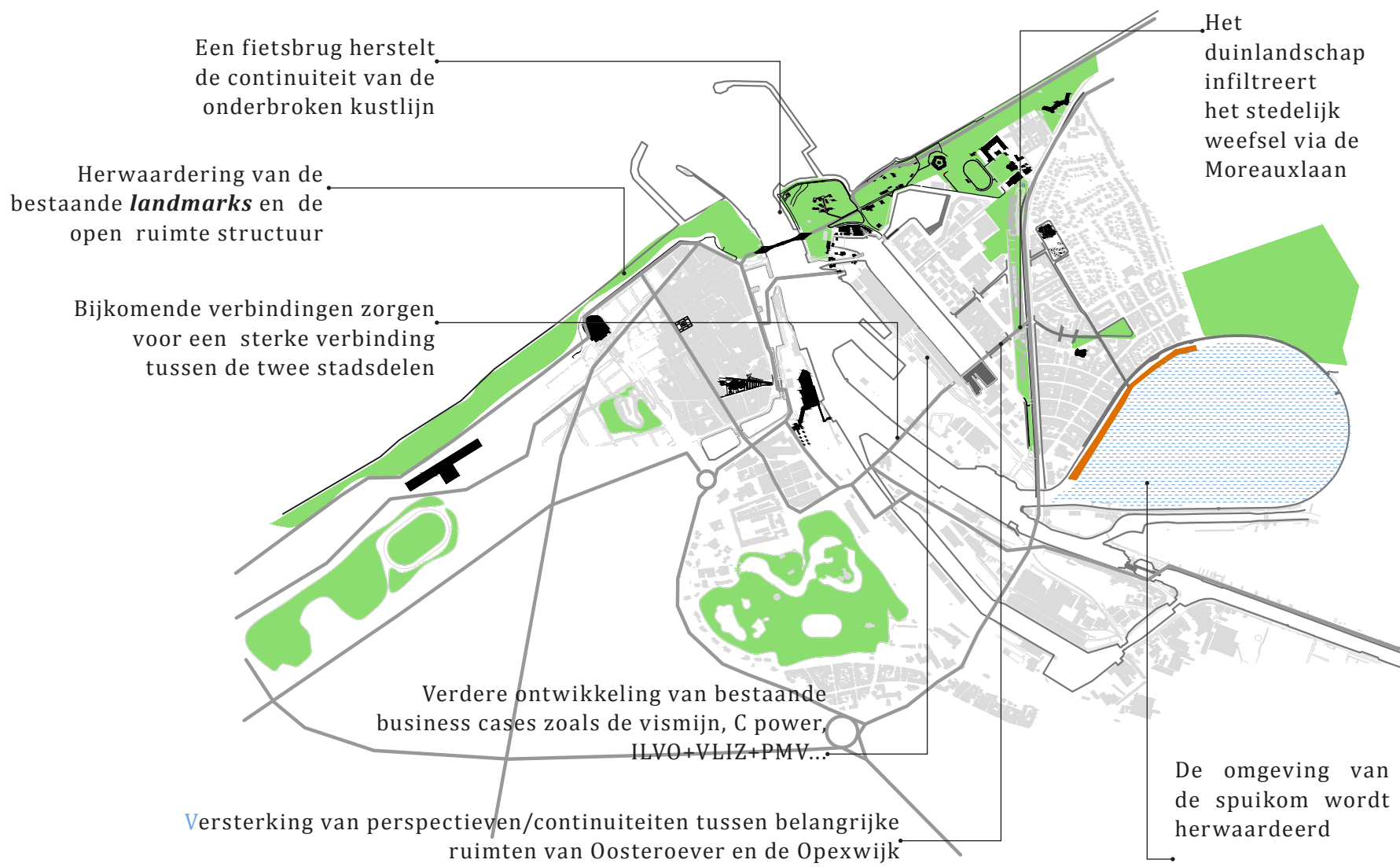
- een nieuwe infrastructuur voor hedendaags en toekomstig duurzaam vervoer langsheen de kustlijn
- het ontlasten van verkeer op de E. Moreauxlaan, zowel de zwakke weggebruiker maar ook minder lokaal autoverkeer
- een centraal uitkijkpunt op zee en haven
- een stedenbouwkundige en landschappelijke plek en referentie in de stad
- een ambitie van de stad en, of beter, van Vlaanderen
- een uitdrukking van hedendaagse Vlaamse cultuur en knowhow.



5. SCENARIO



Ruimtelijke randvoorwaarden voor Oosterever - samenvattende schema



HET POTENTIEEL VAN DE SPUIKOM

De Spuikom in Oostende is het enige oppervlaktewater in Vlaanderen met de wettelijke bestemming 'schelpdierwater'. Los van de kwaliteit die dit met zich meebrengt, kunnen er daardoor oesters worden gekweekt – de Ostendaise – die door bijzondere maritieme condities (relatief ondiep, veel voedsel) van opmerkelijke kwaliteit zijn. Andere biologische bijzonderheid: de spuikom is overwin-

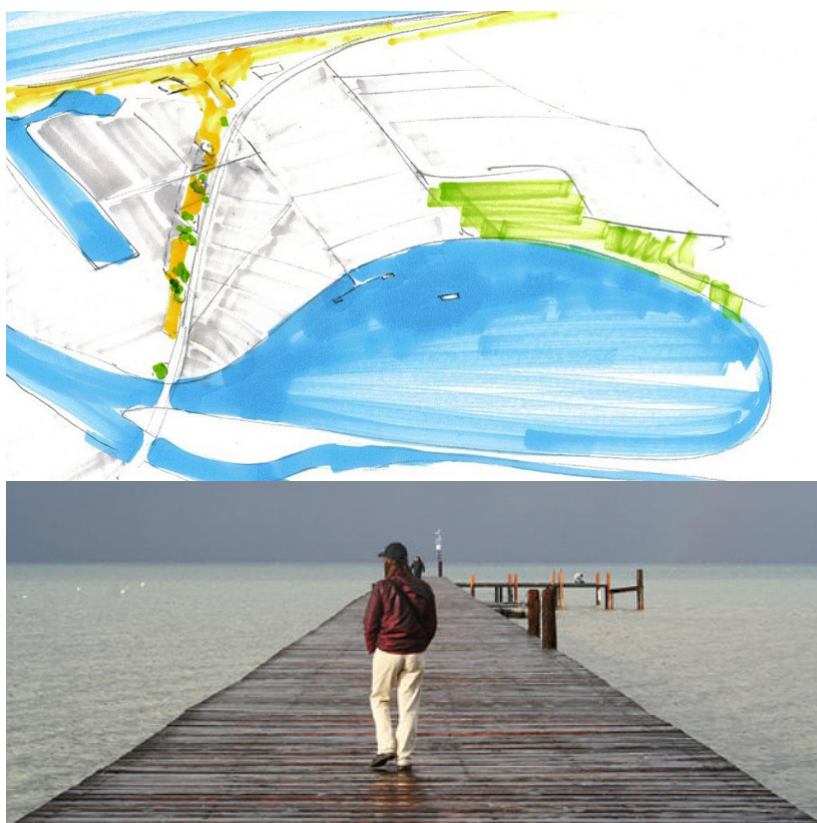
teringsgebied voor een groot aantal zeldzame en kwetsbare watervogelsoorten.

Ook wetenschappelijk staat de Spuikom al lang in de belangstelling. Zo werd met een vernieuwde inventarisatie van het bodemleven van de Spuikom het onderzoek naar de organismen die er voorkomen opnieuw leven ingeblazen door de Universiteit Gent.

De voor een binnenwater in Vlaanderen uitzonderlijke schaal en de ligging nabij het centrum en direct tegen de Opexwijk, leiden tot een perfecte omgeving voor (beginnende) watersporters; Zeilen, roeien, duiken, vissen en kano's varen kan er relatief veilig uitgeoefend worden. Voor met name gezinnen en kinderen lijkt de Spuikom daarmee de ideale recreatieplas.

Maar hoewel de openbare ruimte en de oevers recent zijn opgeknapt, getuigt de inrichting van het landschap maar heel beperkt van alle bijzondere kwaliteiten en activiteiten. Van wetenschappelijk onderzoek, natuur-educatieprojecten, oesterteelt en duikcursussen is nauwelijks iets waarneembaar.

Ons team ziet dan ook grote opportuniteiten om met eenvoudige middelen – van landschappelijke inrichtingselementen tot een discreet informatiesysteem – tot een veel sterker identiteit van de Spuikom en daarmee van de Opexwijk te komen. Hetgeen in relatie tot de ontwikkelingen aan de Oosteroever voor een belangrijk evenwicht kan zorgen in eigenheid en beleving.



3.5.1. SCENARIO: DEEL MOREAUXLAAN

Om zowel de veiligheid, de efficiëntie als het verplaatsingscomfort van de verschillende mobiliteitsmodi te verbeteren is het noodzakelijk de zwakke weggebruiker een volledig fysiek afzonderlijke infrastructuur te geven. Dit is fundamenteel in ons voorstel voor de Dr.E.Moreauxlaan en haar kruispunten. Belangrijk hierbij zijn uiteraard de vloeiende aansluitingen in plan aan de bestaande stedenbouwkundige assen. In verticale zin is het van groot belang de hoogteverschillen van alle verkeersverbindingen optimaal op elkaar af te stemmen zodat een maximaal comfort voor alle weggebruikers gerealiseerd wordt. Hier moet in de praktijk een evenwicht gezocht worden tussen de tramlijn, de weg en de te overbruggen hoogteverschillen voor fietsers en voetgangers.

Er doen zich in hoofdzaak drie locaties voor om de Dr.E. Moreauxlaan optimaal te kruisen en daarmee stedenbouwkundige verbanden te leggen tussen de zones errond.

1. Kruising ter hoogte van de bestaande kruising Napoleonlaan – Jacobsenstraat

Vanuit de Opexwijk gezien is deze misschien wel de meest belangrijke stedenbouwkundige as. Hij verbindt het kerkplein en park naar de locatie van de vuurtoren, centraal gelegen langs de Dr.E.Moreauxlaan en daarmee tevens in het centrum van de zone Oosteroever. Ervan uitgaande dat er een herlocatie komt van het gebouw van ILVO, is er hier meer dan voldoende ruimte om een veilige en kwalitatieve ondergrondse kruising te realiseren en dit in combinatie met kwalitatieve publieke verblijfsruimten.

2. Kruising in het verlengde van de Stroombanklaan, ter hoogte van het bestaande kruispunt Militair Hospitaal

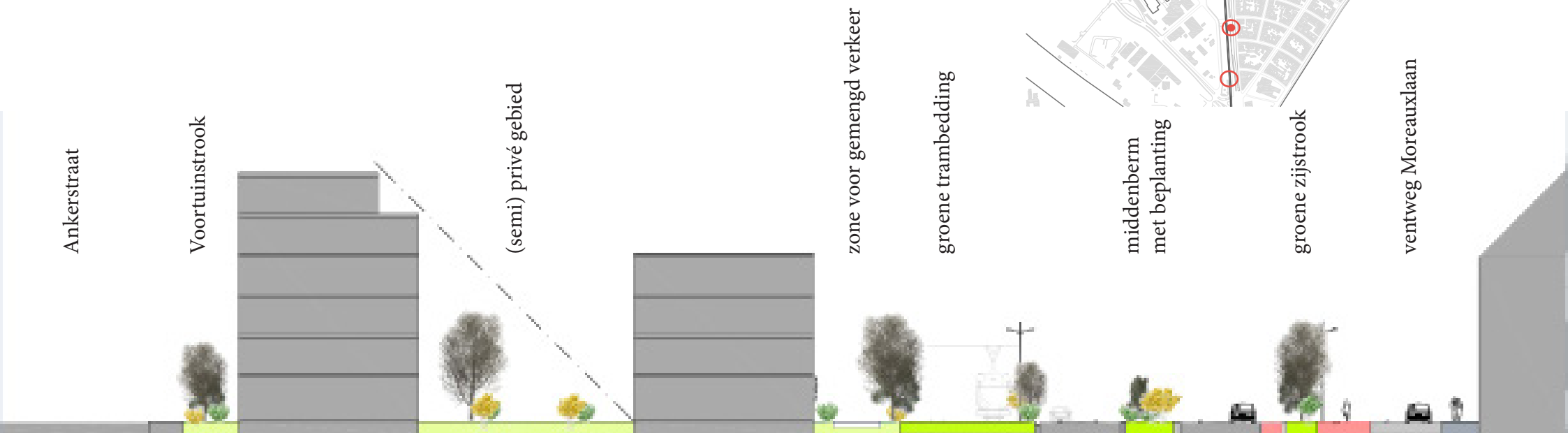
Door hier een vlotte en veilige kruising te maken voor fietsers en voetgangers wordt de Opexwijk en Bredene ongehinderd ontsloten in de richting van de duinen en het strand. Gezien de reeds bestaande verbinding tussen beide oevers ter hoogte van de vaargeul, brengt de inplanting van deze ondergrondse kruising ook meerwaarde naar de relatie naar het stadscentrum en de dijk. Indien de verbinding ter hoogte van de vaargeul verbeterd wordt, zal deze onderdoorgang in waarde stijgen maar zal dit ook een aanzienlijke impact kunnen krijgen op het ontlasten van het verkeer op de Dr.E.Moreauxlaan zelf, die nu als bijna enige volwaardige kruising van de haven alle verkeer dient te verwerken. Het spreekt voor zich dat het ongelijkvloers kruisen en daarmee het ontlasten van het bestaande kruispunt op deze locatie een duidelijk positieve invloed zal hebben op het auto en tramverkeer.

3. Kruising ter hoogte van Vismijnlaan en Voorhavenlaan op de Dr.E.Moreauxlaan.

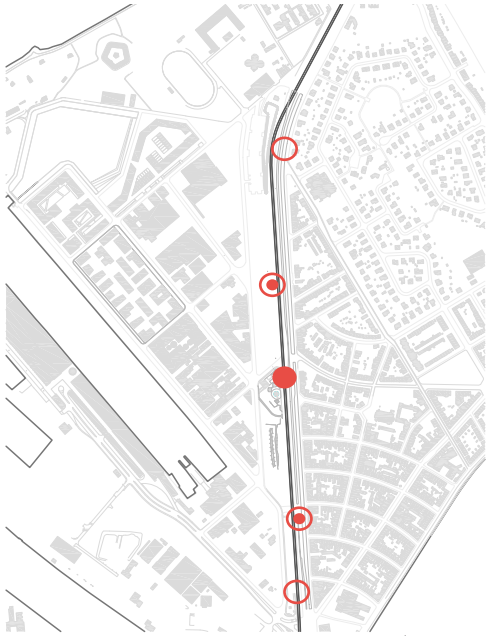
Een ongelijkvloerse kruising op deze locatie zal op korte termijn de grootste impact hebben op het verbinden van de beide zones rond de Dr.E.Moreauxlaan om de eenvoudige reden dat de veiligheid, de capaciteit, en het samenkomen (of het niet kunnen samenkomen) van de verschillende vervoermodi op deze locatie het grootst is. Daarnaast is de leesbaarheid en kwaliteit van het kruispunt en de stedenbouwkundige ruimte hier voor alle weggebruikers het meest problematisch. Een verkeerstechnische visie, op basis van een studie op een hoger niveau, is hier noodzakelijk om duurzame uitgangspunten te kennen voor het ontwerp van een kwalitatieve oplossing en bijhorende kruisingen. Nu reeds lokale oplossingen gaan voorstellen zou onvoldoende gefundeerd en duurzaam zijn.

OVERSEEKPLAATSEN

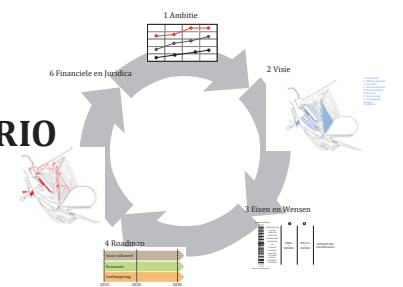
- Bestaande oversteken (op maaiveldniveau)
- Nieuw/voorgestelde ondergrondse doorgang
- Nieuw/voorgestelde oversteek



Dwarsdoorsnede Moreauxlaan ter hoogte van de nieuwe ontwikkelingen met hogere, dichtere vegetatie



5. SCENARIO

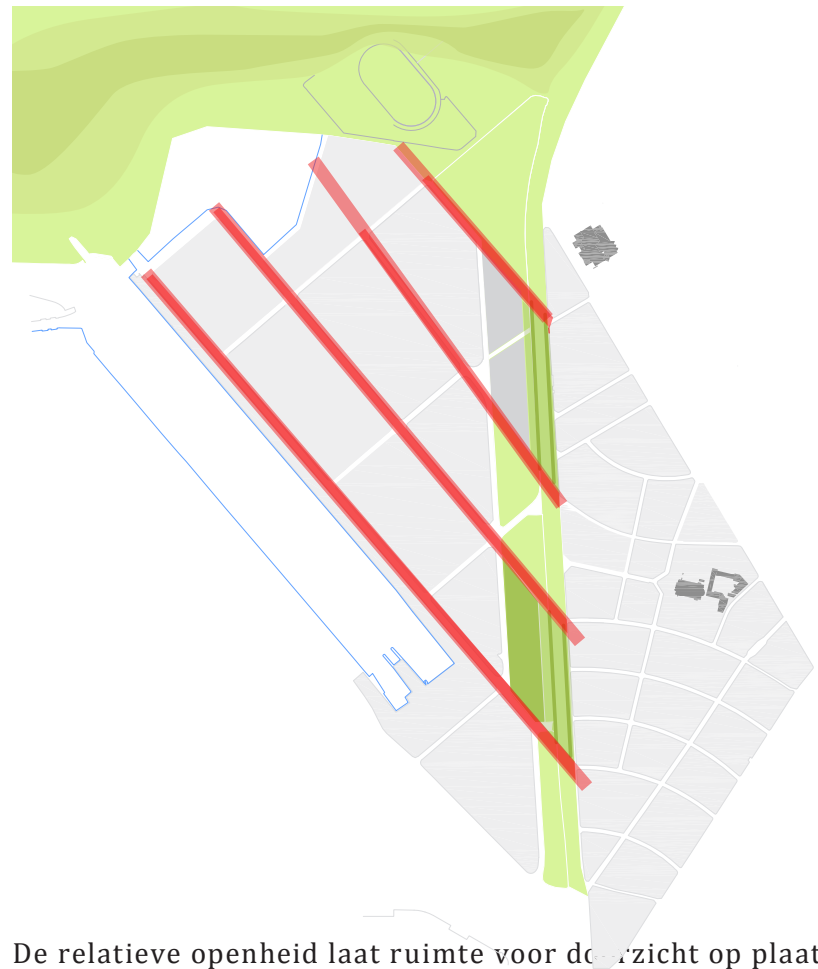


Voor de Moreauxlaan wordt een “haakse” organisatie voorgesteld, die gematerialiseerd wordt door een alternatie tussen open ruimten en meer gesloten gebieden (met bebouwing en hogere, dichtere vegetatie in de aanleg van de openbare ruimte).

De effecten van dit ruimtelijk systeem zijn de volgende:

1. Het doorbreken van de monotone continuïteit van de Moreauxlaan (met mogelijks een gevolg op het rijgedrag van de autobestuurders)
2. Het accentueren van de oriëntatie Opexwijk – Oosteroever
3. De benadrukking van het verband met de opening naar de Duinen toe
4. De verlenging van perspectieven naar de duinen toe
5. De creatie, aan de westelijke rand van de Moreauxlaan, van een straatgevel met verschillende dieptes, met als gevolg de “betrekking” van het industrieel gebied tot de ruimte van de Moreauxlaan
6. De toeëigening van de publieke ruimten in deze nieuwe ontwikkeling door de omwonenden

Wat vegetatie betreft wordt de haakse structuur van de Moreauxlaan verwezenlijkt door middel van kleine boomgroepen, zgn. Clumps, te voorzien in een verder relatief open ‘duin’landschap met specifieke soorten. (Bomen, struiken en planten die zowel ongevoelig zijn voor de sterke zeewind ter plaatse als geschikt voor de schrale bodem). Steeds op de hoeken van de ritmische blokken worden die clumps aangeplant. Als markering van de doorgangen en met als neveneffect het alert maken van het gemotoriseerde vervoer op een overgang. De te planten soorten zijn nader te bepalen – Zachte berk komt in aanmerking, evenals enkele Populus- of Salixsoorten. Als struiken kan gedacht worden aan Kardinaalsmuts, Duindoorn, Duinroos, Liguster...).



De relatieve openheid laat ruimte voor de zicht op plaatsen waar dat gewenst is. Duindoorn en Duinroos kunnen als onderbegroeiing ingezet worden op plaatsen waar betreding niet gewenst is. Liguster kan als begeleidende haag dienen en Kardinaalsmuts als onderdeel van meer ornamentele elementen. Talloze bijzondere bloeiende planten (Blauwe zeedistel, Duinviooltje, Aardaker, Zandblauwtje, etc.) tonen dan een breed spectrum aan kleuren en vormen van een duinbiotoop. Verder kan gedacht worden aan het bestemmen van één of meerdere blokken als gemeenschapstuin/schooltuin of nutsstuin.

Project: Herinrichting Zwin Natuurcentrum (België)



Opdracht beschrijving:

Analyse landschap; concept/visievorming opdracht; herinrichting landschap met gebiedseigen beplantingen; ontwerp infrastructuur en landschaps/belevingselementen, waaronder steigers, een knuppelpad en een tiental ‘hutten’ met verschillende functies (o.m. vogel-observatie, laboratorium, ringstation, luisterhut, vogelvoederhut).

Relevantie Zwin met betrekking tot Oostende:

Bij de herinrichting van het Zwin natuurpark is ervoor gekozen het voormalige terrein van het vogelpark en het omliggende ‘parklandschap’ terug aan te sluiten bij het bestaande kust/duinlandschap van de Zwinvlakte. Voor een deel door grondverzet (aanleg poelen en duinen), anderszids door aanplanting van gebiedseigen soorten en zoveel als mogelijk door het bieden van ruimte voor spontane gebiedseigen flora-ontwikkeling.

Voorts wordt veel aandacht besteed aan landschappelijke belevingselementen (o.m. door de aanleg van een wandelinfrastructuur en het inplanten van een observatiehut, labohut, vogelvoederhut, etc.)

3.5.2. SCENARIO: DEEL INDUSTRIEZONE

Hier worden ruimtelijke concepten voorgesteld die de ontwikkeling van Oosteroever mede kunnen bepalen. De bedoeling is om de stedendouwkundige visie te realiseren,

rekening houdend met de aanwezige structuren, en de intrinsieke kwaliteiten van de site.

Uitzonderlijke lokaties binnen het plangebied

In het projectgebied kunnen programma's gelokaliseerd worden op basis van andere programma's in hun directe omgeving:

1. Panden aan het water langs het Visserijdok - "zichtbare programma's" (bv.: ILVO)
2. Panden tegenover de nieuwe woonontwikkelingen - programma's gelinkt aan de woonfunctie (bv: horeca, diensten, cultuur, handelszaken)
3. Panden met een gevel aan de multifunctionele ruimte van de Moreauxlaan > ruimte voor programma's gelinkt aan de woonfunctie (horeca, diensten, cultuur, handelszaken)
4. Bestaande bijzondere (plein)ruimten > mogelijkheden voor de toekomst, eventueel als stedelijke pleinen

Organische ontwikkelingen - eigendomsstructuur

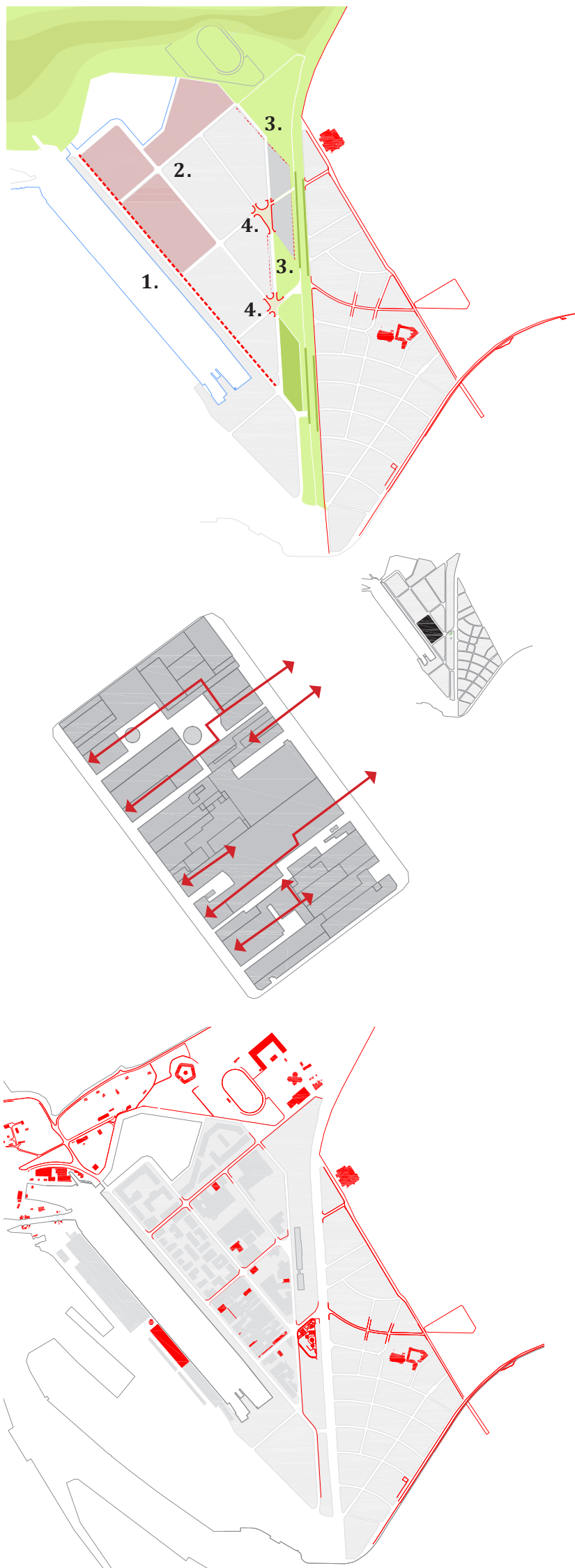
Twee schalen bepalen de bouwblokken van de site: de grote industriële dimensies van Oosteroever, en de domestieke schaal van de Opexwijk.

De nieuwe, kleinschalige maar dichte bouwblokken langs de Moreauxlaan verankeren de Opexwijk aan de kant van Oosteroever.

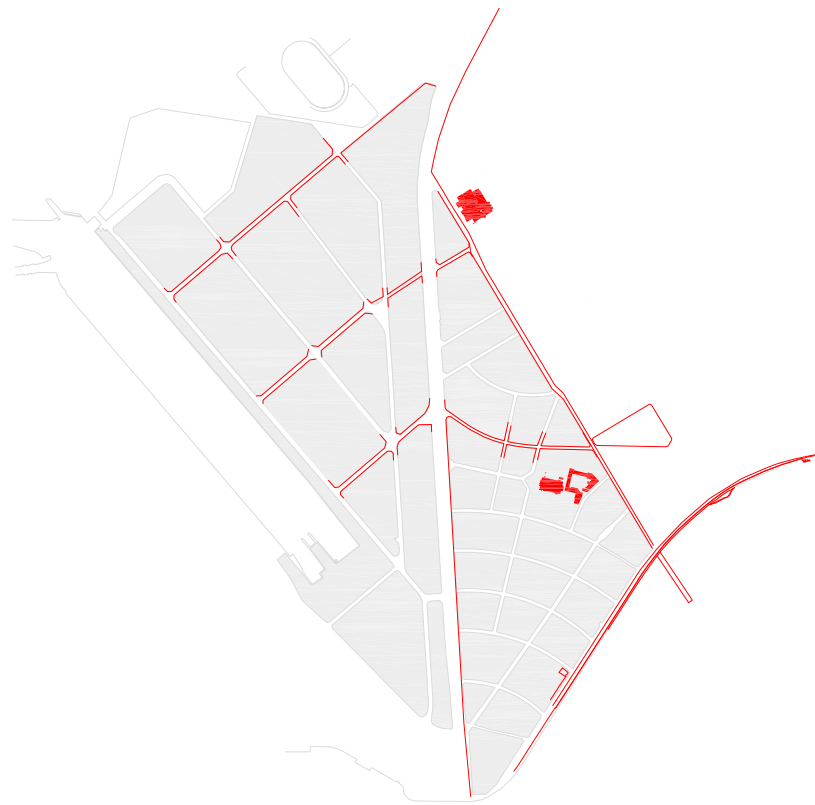
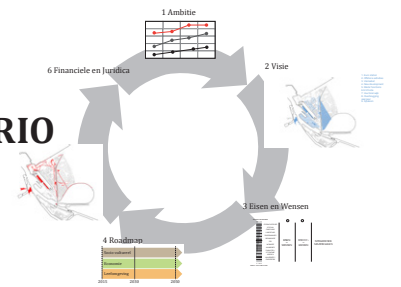
Om het industrieel karakter van Oosteroever te handhaven zouden specifieke kenmerken zoals rooilijnen, perceelstructuur en doorgangen zoveel mogelijk behouden moeten worden, samen met het industrieel patrimonium.

Organische ontwikkelingen - industrieel patrimonium

Gebouwen met een architecturale kwaliteit dienen behouden te worden, ten behoeve van bijzondere programma's, zoals Kunst en Cultuur, Jeugdbewegingen, bedrijvencentra, als het niet over de bestaande economische activiteiten gaat.



5. SCENARIO



Verbindingen tussen openbare ruimten, stadsdelen en wijken

Om de verbindingen tussen wijken en karaktervolle openbare ruimten - zoals de Hendrik Baelskaai te versterken, dienen specifieke programma's langs langs die verbindingen voorzien te worden: men denkt aan functies met een bijzondere relatie met de openbare ruimte zoals, winkels (al dan niet water gerelateerd), expo ruimten, horeca, enz.

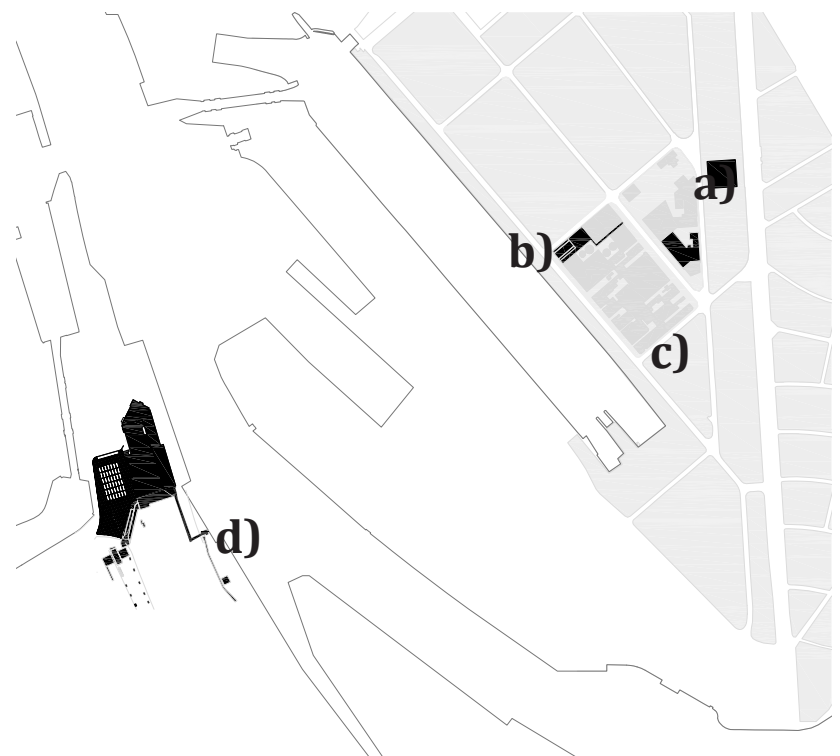
Case study ILVO

Het bestaande ILVO gebouw blokkeert verschillende zichtassen, met als gevolg dat de continuïteit tussen de Opex wijk en Oosteroever verhindert wordt. Ook is het gebouw naar de binnenkant van het industriegebied gekeerd.

Het gebouw biedt ook geen echte architecturale waarde, en de typologie biedt een zeer lage dichtheid.

Zoals eerder aangekondigd bestaat er een opportuniteit voor IVLO om in samenwerking met VLIZ en PMV een wereldbekende kenniscluster te realiseren.

De locatie van dit nieuwe gebouw is nog te bepalen, maar we stellen hieronder enkele mogelijkheden voor, met een eerste oplijsting van voor en nadelen.



a)

Stationgebied

- + Relatie met stad en toerisme
- Geen zeewater pijplijn

c)

Zuidgevel Ankerstraat

- + Zichtbaarheid vanuit Moreauxlaan
- + Aanwezigheid zeewater pijplijn
- + Gebruik van grond industriegebied
- + Verbindingsfunctie tussen stedelijke ontwikkelings- en industriegebied
- Afstand van stad, maar verbinding met tram (en LV verbindingen)

b)

Visserijdok

- + Zichtbaarheid vanuit open ruimte
- + Sterk punt aan de uiteinde van een verbinding van de Moreauxlaan met de Visserijdok
- Mogelijkheid doortrekken zeewater pijplijn?

d)

Noordgevel Ankerstraat

- + Zichtbaarheid vanuit Moreauxlaan
- + Aanwezigheid zeewater pijplijn
- Gebruik van grond industriegebied
- Afstand van stad, maar verbinding met tram (en LV verbindingen)





3.6 SAMENWERKING EN FINANCIËRING

In dit hoofdstuk gaan wij in op de mogelijke samenwerking en financieringsmodellen. Daarbij maken we onderscheid in het programmaniveau en het projectniveau. Voor wat betreft het programma hebben wij in Hoofdstuk 3 reeds een voorstel gedaan voor het governance model. Aan het eind van deze paragraaf komen we nog kort terug op de financiering van het governance model. In de rest van deze paragraaf zullen we uitgebreid ingaan op de samenwerkings- en financieringsmodellen op projectniveau.

FINANCIERINGSVORMEN OP PROJECTNIVEAU

In deze paragraaf geven we een nadere toelichting op mogelijke samenwerkings- en financieringsmodellen op projectniveau. Daarbij sluiten we aan op de in de roadmap en het scenario voorgestelde projecten. Deze hebben we gebundeld tot een drietal categorieën:

1. Publieke voorzieningen

In de roadmap en het scenario stellen wij een aantal publieke voorzieningen voor zoals langzaam verkeer verbindingen, groenvoorzieningen, steigers (Spuikom). Deels liggen deze werken binnen het plangebied en deels buiten het plangebied. Initiatiefnemer voor deze verbindingen kan de stad Oostende en/of het Vlaams gewest zijn. De initiatieven binnen het plangebied kunnen echter ook genomen worden binnen het programma van projecten van de Development Board, bv. door een NV die zorgdraagt voor alle publieke voorzieningen. De financiering van deze voorzieningen kan op verschillende wijzen gerealiseerd worden. Gedacht kan worden aan de bijdragen vanuit de private ontwikkeling van residentieel vastgoed, co-financiering vanuit de betrokken overheden en/of verenigingen, maar ook aan crowd funding. In dit laatste verband wordt verwezen naar de Luchtsingel in Rotterdam (zie: <http://www.luchtsingel.org>) die deels met crowd funding is gefinancierd.

2. Stimuleren/faciliteren activiteiten

Een tweede belangrijke pijler in onze Roadmap is het stimuleren van activiteiten op het vlak van bedrijvigheid/maakindustrie, recreatie, toerisme/bezienswaardigheden en horeca. Dit is bij uitstek een activiteit die past binnen het programma van de Development Board. Voor de uitvoering van deze activiteiten kan gedacht worden aan het oprichten van een NV of PPS die tot doel heeft om nieuwe activiteiten te stimuleren/faciliteren en die startende bedrijven ook financieel kan ondersteunen op basis van een subsidie of revolving fund. Voor deze activiteiten is het interessant om samen op te trekken met reeds op dit vlak aanwezige initiatieven zoals Greenbridge, het co-creatietraject in de Vuurtorenwijk, het Streekfonds West-Vlaanderen, enz. Op basis van gesprekken met betreffende partijen kan een maatwerk samenwerking worden opgezet. Daarnaast kunnen vanuit een NV of PPS ook zelf ontwikkelingen in het plangebied in gang worden gezet. Gedacht kan worden aan het ontwikkelen van een bedrijfsverzamelgebouw voor start-ups op het gebied van marietiem, visserij, offshore activiteiten en horeca.

3. Faciliteren van een te ontwikkelen kenniscluster

Een derde ontwikkeling is de realisatie van een kenniscluster. Ook hier kan de Development Board een belangrijke rol in spelen. Op basis van inventariserende gesprekken met reeds aanwezige onderwijs- en onderzoeksinstellingen (bv. ILVO, VLIZ)

kan een proces in gang gezet worden waarbij doelstellingen, eisen, wensen en budgetten voor een te ontwikkelen kenniscluster worden geïnventariseerd. Daarnaast kan gesproken worden over de samenwerkingsvorm en de financiering. De bestaande locaties kunnen verkocht worden om vervolgens op een nieuwe locatie te ontwikkelen.

4. Gesprekspartner voor ontwikkelaars van residentieel vastgoed

Tot slot is de Development Board een georganiseerde gesprekspartner voor ontwikkelaars van residentieel vastgoed. De Development Board vertegenwoordigt immers de overheid, de bedrijven, de bewoners en de onderwijsinstellingen. In nauwe afstemming met de Development Board kan de ontwikkeling van residentieel vastgoed hand in hand gaan met de geplande realisatie (en financiering) van publieke voorzieningen of kunnen gemengde functies van wonen en werken gecreëerd worden.

FINANCIERING VOORZIENINGEN OPENBAAR DOMEIN

Voor wat betreft de ontwikkeling van vastgoed blijft de rol van de stad Oostende ten allen tijde een hele belangrijke. De stad heeft immers wettelijk de mogelijkheden om een basis te creëren voor het verhalen van kosten voor inrichting van het openbaar domein en het stellen van eventuele inrichtingseisen.

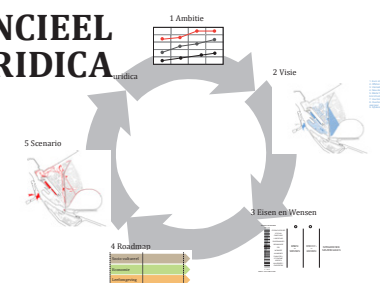
Voor de ontwikkeling in en rond de Moreauxlaan lijkt een organische gebiedsontwikkeling gecombineerd met een uitnodigingsplanologie voor de hand te liggen. Dit betreft een vorm van grondbeleid waarbij de overheid particulieren, projectontwikkelaars en andere maatschappelijke actoren uitnodigt een gebied te (her)ontwikkelen. Niet de overheid maar andere partijen voeren de grondexploitatie en dragen de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid zoals dat door de overheid is gedefinieerd.

Het kenmerk van voorzieningen in het openbaar domein is dat de kosten voor een bepaald ontwikkelgebied als geheel worden gemaakt en niet voor een enkel kavel daarbinnen.

Binnen het onderhavige plan is sprake van binnenplanse en bovenplanse voorzieningen.

- Binnenplanse voorzieningen: Betreft een deel van het openbaar domein, zoals plantsoenen, wijkwegen, trottoirs en parkeerplaatsen, waarvan alleen het plangebied profiteert, deze voorzieningen kunnen min of meer gelijktijdig worden ontwikkeld met het vastgoed. De financiering van deze voorzieningen kan meer traditioneel via het zogenaamde 'profijtbeginsel' plaatsvinden via de uitgifte van grond of kostenverhaal bij verlening van noodzakelijke vergunningen.

- Bovenplanse voorzieningen: Dit betreft voorzieningen in het openbaar domein waarvan het nut verder reikt dan het plangebied alleen. Dit deel van het openbaar domein wordt niet automatisch gelijktijdig met het vastgoed gerealiseerd. Het betreft hier met name ontsluitingswegen en ongelijkvloerse kruisingen zoals in het onderhavige geval de aanpassingen aan de E. Moreauxlaan en de verbindingen naar het stadscentrum. Een ingreep op de infrastructuur van de E. Moreauxlaan heeft zowel positieve effecten in de Vuurtorenwijk als de Oosterlijke oever. Deze voorzieningen kennen vanwege hun specifieke kenmerken een eigen financieringsstructuur.



Referentie: Stadswerf Oostenburg, Amsterdam

Datum: 2012 tot heden (anterieure overeenkomst)

Oppervlakte: ca 11 ha voormalig industrieterrein

Budget: Niet van toepassing

Korte omschrijving opdracht:

De ontwikkeling van Stadswerf Oostenburg, een soort schiereiland - kent overeenkomsten met de onderhavige case in Oostende. Het betreft een ontwikkeling waarbinnen de gemeente geen grondeigendom had, wel een woningcorporatie, het rijksvastgoedbedrijf en een institutionele belegger. Aanpassing van de ontsluiting richting het centrum door middel van onder andere een fietsbrug. Het stadsdeel (gemeente) en de private partijen hebben een overeenkomst gesloten (concessiemodel) waarbij de private partijen ook de openbare voorzieningen voor hun rekening hebben genomen. De ontwikkeling van het gebied is vraaggestuurd, in kleine stappen ontwikkelen inclusief de aanleg van de publieke voorzieningen.

Verband met opgave Moreauxlaan:

- Organische gebiedsontwikkeling met realisatie publiek domein
- Samenwerkings- en financieringsmodel op basis van privaatrechtelijk kostenverhaal
- Procesaanpak i.p.v. productaanpak
- PPS



Het te ontwikkelen gebied – waaronder begrepen de E. Moreauxlaan zelf - is in eigendom van verschillende eigenaren, zowel publiek en privaat, waardoor het gebied in 1 doorlopende, efficiënte bouwstroom ontwikkelen niet mogelijk is. Dit maakt dat investeringen in de kwaliteit van de openbare ruimte en noodzakelijke ontsluitingswegen c.q. infrastructurele zaken als tunnels en bruggen veelal achter blijven of zelfs niet worden gerealiseerd. Bij gebiedsontwikkeling kunnen een aantal financieringsstructuren worden toegepast om toch tot de noodzakelijke investeringen in de openbare ruimte te komen.

Op basis van een eerst door het team op te stellen globaal ontwikkelplan, dat betreft een totale ontwikkelvisie voor het gebied, zal een basis financieel plan worden geschreven, zowel met alle betrokken overheden als privé-partijen. Met het bepalen van een geschikte manier van kostenverhaal moet rekening worden gehouden met de specifieke context en omstandigheden waaronder het proces van de gebiedsontwikkeling plaatsvindt.

Bij dit financiële plan geldt in eerste instantie dat als een partij, ongeacht of dit de ontwikkelende partij betreft, voordeel heeft van de uitvoering bij het plan deze er ook voor zal moeten betalen. Het basisprincipe bij de financiering zal in beginsel zijn gebaseerd op een systematiek van kostenverhaal. Een voorgestelde verbreding op de bestaande systematiek van kostenverhaal is echter dat dit profijtbeginsel wordt losgelaten, niet ontwikkelen maar wel profiterende partijen gaan meebetalen aan de realisatie/herinrichting van het openbaar gebied.

Het toepassen van het profijtbeginsel is afhankelijk van formele instituties zoals reeds geldende wet- en regelgeving. Hierbij geldt het volgende:

- Vlaanderen kent vrijwel geen wettelijke basis inzake kostenverhaal.
- Privaatrechtelijk is kostenverhaal mogelijk door middel van een overeenkomst met een ontwikkelaar.
- Als alternatief voor het privaatrechtelijk kostenverhaal is publiekrechtelijk kostenverhaal mogelijk bijvoorbeeld door middel van het verbinden van een (financiële) last aan vergunningen, in het bijzonder de verkavelingsvergunning. Voorbeeld is het op kosten van de vergunninghouder bouwen of renoveren van wegen, groene ruimte en ruimte voor openbaar nut. Een last kan ook inhouden dat de eigenaar grond waarop de voorzienin-

gen worden gerealiseerd in eigendom overdraagt aan de gemeente.

- Eveneens bestaat een systeem van planbatenheffing. Deze heffing is gekoppeld aan specifiek wettelijk benoemde bestemmingswijzigingen in een ruimtelijke uitvoeringsplan of bijzonder plan van aanleg. In essentie gaat het om bestemmingswijzigingen van minder profijtelijke naar meer profijtelijke bestemmingen. De heffing is in dat geval gebaseerd op een vermoede meerwaarde per m². De opbrengsten van de planbatenheffing gaan deels naar gemeenten waar de bestemmingswijzigingen plaatsvonden, er bestaat evenwel geen bestedingsvrijheid van de opbrengsten. Wettelijk is vastgelegd waaraan de opbrengst mag worden besteed. Publieke ruimtelijke voorzieningen behoren daar niet toe. Planbatenheffing in de huidige vorm is dan ook geen instrument van kostenverhaal.

Vlaanderen kent aldus een beperkt aantal wettelijke mogelijkheden om tot kostenverhaal bij infrastructuur en openbare voorzieningen over te gaan. Zonder in deze fase verder uitputtend op deze mogelijkheden in te gaan is tot nu toe in de praktijk gebleken dat de bestaande mogelijkheden ontoereikend zijn om tot de gewenste (mede) ontwikkeling van het openbaar domein te komen.

In het onderhavige plan zal worden getracht tot een systematiek te komen waarbij de bekostiging van voorzieningen in het openbaar domein minder afhankelijk zijn van de daadwerkelijke vastgoedontwikkeling. Het te ontwikkelen gebied kan bijvoorbeeld door de gemeente door middel van een publiek besluit/verordening als Bedrijveninvesteringszone worden aangemerkt. Hiermee creëert de gemeente mogelijk een publiekrechtelijke basis om tot publiekrechtelijk (fiscaal) kostenverhaal bij de profiteerende partijen over te gaan. Het is echter de vraag of deze bekostigingssystematiek niet als discriminerend wordt aangemerkt ten opzichte van overige inwoners/grondeigenaren van Oostende.

De aanpak is daarom om langs privaatrechtelijke weg te trachten met alle betrokken grondeigenaren en initiatiefnemers een basis tot kostenverdeling te creëren.

Vanwege de extreem lage rentestand zou via de gemeente een langjarig structuurfonds voor het te ontwikkelen gebied kunnen worden opgezet van waaruit investeringen kunnen worden gefinancierd. Door een privaatrechtelijke betrokkenheid

van de belanghebbende partijen bij dit fonds kunnen eventuele opbrengsten c.q. afdrachten terugvloeien in dit fonds. Private grondeigenaren kunnen door het op basis van een privaatrechtelijke overeenkomst realiseren van openbare voorzieningen aanspraak maken op een bijdrage uit dit structuurfonds in ruil voor bijvoorbeeld de overdracht van het gerealiseerde openbare gebied.]

Wat betreft de E. Moreauxlaan zal de mogelijke publieke eigenaar van de weg c.q. tramlijn eveneens een verantwoordelijkheid hebben ten aanzien van de ingrepen in de infrastructuur. Deze partij(en) zullen naast de private partijen nadrukkelijk moeten worden betrokken c.q. deelnemen in het op te zetten privaatrechtelijke structuurfonds. Met private (investerende c.q. bouwende) partijen kan op basis van een langlopend PPS-model, het tegen een jaarlijkse vergoeding voor lange tijd – bijvoorbeeld 25/30 jaar - beschikbaar stellen van openbare voorzieningen en deze tevens beheren, een overeenkomst worden aangegaan. Na afloop van de betreffende concessie kunnen de voorzieningen bijvoorbeeld in eigendom aan de gemeente worden overgedragen. Een resultante is het ontwikkelen van privaat aangelegd en beheerd maar publiek toegankelijk gebied [referentie Amsterdam Oostenburg].

Indien blijkt dat het langs privaatrechtelijke weg verzekeren van het kostenverhaal niet lukt dan zou kunnen worden teruggeval-

len op het publiekrechtelijke instrumentarium.

De hierboven genoemde bekostigingsmethodieken, zowel publiek als privaat, kunnen eveneens in gecombineerde vorm worden toegepast. De afweging daartoe hangt af van de uitkomst van het ontwikkelplan dat wordt gelegd over de eigendomsverhoudingen en overige posities in het gebied. Dit dient na opdrachtverlening verder te worden uitgewerkt door de Development board en de gemeente en met de betrokken partijen te worden overeengekomen. Hierbij zal ook de aanbestedingsregelgeving als toetsingskader worden meegenomen.

FINANCIERING DEVELOPMENT BOARD

Aan het eind van deze paragraaf willen we nog kort ingaan op de financiering van de Development Board structuur. De Development Board wordt veelal gefinancierd door de vertegenwoordigingen van de overheid, bedrijven en het onderwijs. De menskracht die ten behoeve van de Board zelf wordt ingezet, wordt meestal niet vergoed (gesloten beurzen beginsel). Het is niet ongebruikelijk dat beschikbare subsidies ten behoeve van economische structuurversterking door de Board worden beheerd en ingezet. Naast de bijdragen van de deelnemers kan hieruit de staf van de Board c.q. het Procesmanagement worden betaald.

Wij kunnen desgewenst ook expertise inbrengen met betrekking tot de herontwikkeling van diverse zeehaven- en werklocaties in het gebied en de kosten en baten van verbeterde verkeersverbindingen tussen het onderzoeksgebied en het centrum van Oostende. De inschrijver beschikt over (internationaal en academisch) erkende methoden en technieken om kosten en baten rond economische en maatschappelijke investeringen te bepalen. We beschikken over kengetallen (uit onder meer andere Vlaamse steden en havens) om kosten en baten van investeringen in herontwikkeling van zeehavens en bedrijven-terreinen en van de verbeterde bereikbaarheid (reistijdwinsten, minder emissies, etc.) op een transparante manier in beeld te brengen. We hebben ruime ervaring met het opstellen en toepassen van zogenaamde maatschappelijk kosten baten analyses. Hiervoor is in Nederland een methodiek/leidraad ontwikkeld,

die ook door diverse onderzoeksbureaus en universiteiten in diverse Vlaamse studies wordt gehanteerd. Gezien de beschikbare budgetten voor deze studie, zal op verzoek van opdrachtgever (optioneel, nu niet voorzien in ons budget) een MKBA op hoofdlijnen kunnen worden uitgevoerd om relatief snel een betrouwbaar beeld te krijgen van de kosten en de baten (niet alleen bedrijfseconomisch, maar ook maatschappelijk). Specifiek voor dit project wordt die leidraad getoetst op de juiste Vlaamse parameters. Die data zijn af te leiden uit diverse MKBA-analyses die recent in Vlaanderen zijn uitgevoerd (voor investeringen in havens en een verbeterde bereikbaarheid van steden). Op basis van diverse studies zal een set kengetallen voor dit Oostende's project worden samengesteld. Die zullen worden geverifieerd bij een aantal externe experts (van onder meer de universiteiten van Gent en Antwerpen).

4. PLANNING, ORGANISATIE EN RAMING

4.0 INLEIDING

In dit hoofdstuk lichten wij de planning, organisatie en raming voor de studieopdracht toe.

4.1 PLANNING

In onderstaande tabel is de planning van de Studieopdracht weergegeven. Er is onderscheid gemaakt in 4 fasen. Na de installatie van de werkzaamheden wordt aangevangen met Fase 2, het Voorontwerp Masterplan. In het Voorontwerp Masterplan ligt het accent op aanscherping van de stappen 1 t/m 6 uit onze projectaanpak als beschreven in hoofdstuk 3 en resulterend in een actualisatie en aanscherping van de ambitie, projectdefinitie, visie, eisen en wensen en roadmap voor het studiegebied. Vanaf fase 3 wordt gefocust op het plangebied. In fase 3, het Definitief Ontwerp

Masterplan, worden ruimtelijke concepten onderzocht en projecten gedefinieerd. Tevens wordt ingezoomd op kansrijke samenwerkings- en financieringsmodellen op zowel programma- als projectniveau. Tot slot worden in Fase 4, het Uitvoeringsontwerp Masterplan, de projecten nader uitgewerkt in termen van ambitie, programma van eisen en wensen, stakeholders, planning, globale raming en visualisaties. Tevens worden in deze fase op programma- en projectniveau concrete voorstellen gedaan voor samenwerkingsvormen en financieringsmodellen.