

**MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR**

STRATEGISCH PLAN VOOR DE HAVEN BRUGGE-ZEEBRUGGE

Procesnota - aangepaste versie naar aanleiding van
de vergadering van de stuurgroep dd. 4 mei 2001



INHOUDSOPGAVE

1. WOORD VOORAF 2

2. DOEL EN FINALITEIT VAN HET STRATEGISCH PLAN . 4

3. METHODISCH KADER 5

4. GEFASEERDE AANPAK 7

5. COMMUNICATIE EN OVERLEG

Krachtlijnen van het communicatie- en overlegproces 11

Organisatie van het overleg 13

Besluitvorming 17

Informatieverschaffing. 18

PROCESVERLOOP 19

BIJLAGE 1: BIJZONDER ONDERZOEK

1. Economische positionering in internationale context van de haven van Brugge-Zeebrugge 20

2. Onderzoek naar de invulling van het economisch ruimtegebruik 22

3. Onderzoek 'kwaliteitsobjectieven inzake de leefbaarheid van nabijgelegen stedelijke gebieden en woonkernen' 24

4. Onderzoek 'ontsluiting van de haven' 26

5. Onderzoek 'ecologische infrastructuur' 27

6. Onderzoek 'landschapsbouw en beeldkwaliteit van de haven' 29

7. Onderzoek 'behandeling en berging van baggerspecie en grondoverschotten' 30

8. Onderzoek 'toerisme en recreatie' 30

BIJLAGE 2: SAMENSTELLING PLANGROEP 32

BIJLAGE 3: SAMENSTELLING STUURGROEP 33

BIJLAGE 4: SAMENSTELLING MAATSCHAPPELIJKE KLANK- BORDGROEP 34

BIJLAGE 5: SAMENSTELLING SUBREGIONAAL OVERLEGOR- GAAN 35

BIJLAGE 6: NUTTIGE ADRESSEN 36

1. WOORD VOORAF

In het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 13 juli 1999 (deel 4, hoofdstuk 2, punt H) is de opmaak van een geïntegreerd strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge in het vooruitzicht gesteld.

Het plan zal multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven beschrijven en zijn relatie met de omgeving op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar). Dit wordt vertaald in een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en op langere termijn.

Het regeerakkoord bepaalt terzake dat een maximale bescherming van de omliggende woonzones en het behoud en versterken van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en een zuinig ruimtegebruik moeten samengaan met de economische expansie van de haven.

Het strategisch plan zal de leidraad zijn voor het nemen en het uitvoeren van een pakket maatregelen om de haven, rekening houdend met zijn naaste ruimtelijke omgeving, de functie van strategische poort voor Vlaanderen te laten vervullen.

De ruimtelijke vertaling van de doelstellingen van het strategisch plan zal gebeuren door de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het strategisch plan is derhalve maatgevend voor de definitieve afbakening van het zeehavengebied.

Noch de opmaak van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, noch de definitieve afbakening zijn onderdeel van de huidige opdracht. Maar de betrokken beleidskaders, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Havendecreet en de Europese Vogel-

en Habitatrichtlijnwetgeving, zijn richtinggevend voor de finaliteit van het strategisch plan.

Het decreet houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (2 maart 1999, Belgisch Staatsblad 8 april 1999, artikel 2, paragraaf 7) definieert het 'havengebied' van Brugge-Zeebrugge als "de havens en aanhorigheden gelegen aan of in de nabijheid van het Zeekanaal van Brugge naar Zeebrugge, met inbegrip van de buitenhaven van Zeebrugge".

Voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stemt het "zeehavengebied" overeen met de oppervlakte voorzien in de vigerende gewestplannen (1.750 ha) en het Koninklijk Besluit van 2 februari 1993 houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen aan het Vlaamse Gewest.

Opdrachtgever voor de huidige studie is de Vlaamse minister van mobiliteit, openbare werken en energie. De opdracht wordt, voor wat betreft de formele en administratieve aspecten, opgevolgd door een projectteam bestaande uit afgevaardigden van de administraties die de opdracht tot opmaak van het strategisch plan hebben gegund.

De opdracht voor deze beleidsstudie is toevertrouwd aan een samenwerkingsverband van WES, Economisch en Maatschappelijk Studie- en Adviesbureau, Groep Planning en CIBE centrum voor overheidscommunicatie met als partners West-Vlaamse Intercommunales (WVI), Idea Consult en externe deskundigen.

De studie verloopt in nauwe samenwerking met alle betrokken besturen en organisaties. Er wordt ruim aandacht besteed aan communicatie en overleg. Visie en voorstellen moeten immers

maximaal gedragen worden door de partners op de verschillende bestuursniveaus.

Het streefbeeld zal vooral zijn waarde ontleen aan de ontwikkelingsrichting van het zeehavengebied; een richting die gebaseerd is op een consensus tussen overheden en andere partners die belangen hebben in en rond het zeehavengebied. Via samenwerking en overleg worden in onderlinge afstemming vooral die activiteiten uitgevoerd die de gewenste richting zo soepel mogelijk realiseren.

Voor de opmaak van het strategisch plan wordt een specifieke methodiek toegepast: het Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid (GGB). Bij de GGB-aanpak wordt zeer veel aandacht besteed aan het te doorlopen proces.

De opmaak van dit strategisch plan leunt zeer sterk aan bij de methodiek die is voorgesteld voor de opmaak van een MER. Bij het opmaken van een plan-MER zullen drie criteria gelden:

openbaarheid;

kwaliteit van de informatie;

onderzoek van alternatieven.

Op heden is het nog wachten op de nodige uitvoeringsbesluiten. Onder meer omtrent de juridische geldigheid(stermijn) van een plan-MER bestaat nog onduidelijkheid.

Behalve op het vlak van het afwegen van verschillende scenario's (alternatieven), voldoet de opdracht voor het opmaken van een strategisch plan voor de haven van Zeebrugge vrij goed aan de gestelde criteria. Tijdens de realisatie van de opdracht zal de Plangroep blijvend aandacht hebben voor de vereisten op het vlak van de plan-MER en beogen een meerwaarde te realiseren met het oog op de opmaak van een plan-MER voor het studiegebied.

De procesnota beschrijft het doel en de uitgangspunten van het strategisch plan, de verschillende stappen in het planningsproces en de wijze van overleg en communicatie. Het uitgetekende procesverloop biedt het traject om doelmatig aan deze studie te werken. De procesnota is een onderdeel van de zogenaamde agenderingsnota.

2. DOEL EN FINALITEIT VAN HET STRATEGISCH PLAN

Het doel van de opdracht is een strategisch plan waarin de ontwikkelde visie verder wordt uitgewerkt in een dynamisch plan dat eerder richtinggevende ontwikkelingsschetsen aangeeft dan wel vaststaande eindbeelden

Het geïntegreerd strategisch plan (GSP) voor de zeehaven bestaat uit:

Een streefbeeld (eerste deel) met:

een visie op de gewenste ontwikkelingen in het gebied, op de gewenste toestand en de strategieën om deze te bereiken;

een plan van actie op lange termijn met weergave van de acties die binnen deze strategieën moeten worden ondernomen.

Een plan van actie op korte termijn (tweede deel) met:

een pakket voorstellen van concrete beleidsdoelstellingen en -maatregelen; de realisatie ervan is afhankelijk van de aanwezigheid van de nodige opportuniteiten en middelen in het publieke en private havenlandschap in de ruimste betekenis;

een pakket voorstellen van beleidsovereenkomsten;

een plan van aanpak dat het verloop van de implementatie beschrijft en de organisatiestructuur hiervoor uitwerkt.

Op basis van het geïntegreerd strategisch plan zal het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de betrokken zeehaven worden opgemaakt (dit is geen onderdeel van onderhavige opdracht). Dit plan legt de afbakening van het zeehavengebied, de gewenste

ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden vast. Het strategisch plan zal hiervoor de nodige structurele elementen aanreiken via de maatregelenpakketten op korte en lange termijn.

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden bestemmingen gedifferentieerd om:

de milieuhygiënische impact naar de nabijgelegen bebouwing door een interne zonering te beperken;

buffering waar nodig mogelijk te maken;

de ontsluitingsinfrastructuur noodzakelijk voor het economisch functioneren aan te geven;

de structurele natuurelementen maximaal te vrijwaren;

de ecologische infrastructuur te laten functioneren.

Voorzover dit niet door andere decretale bepalingen is geregeld, kan het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ook het beheer over gebieden regelen. Het geïntegreerd strategisch plan zal die elementen op hoofdlijnen uitklaren die in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gedetailleerd worden uitgewerkt.

3. METHODISCH KADER

Het methodisch kader voor de opmaak van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge wordt aangereikt door enerzijds het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat ook de finaliteit aangeeft (een afbakeningsplan) en anderzijds door de opmaak zelf van het strategisch plan gebaseerd op de methodiek van het Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid (GGB).

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Op 23 september 1997 is het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen door de Vlaamse regering goedgekeurd. Het zet de krijtlijnen uit voor de ruimtelijke organisatie van Vlaanderen en is het kader voor een 'vernieuwende' wijze van ruimtelijk beleid.

De nieuwe methodiek, de ruimtelijke structuurplanning, heeft de ambitie een beleidsmatig antwoord te bieden op het ruimtelijk ontwikkelingsproces. Dit beleid wordt nu geconcretiseerd in de afbakening van zeehavengebieden: het trekken van een beleidsmatige lijn omheen het havengebied.

Deze benadering vraagt aandacht voor het procesmatig karakter waarbij naast de planvorming het accent expliciet komt te liggen bij het proces van besluitvorming. Aangezien de overheid in dit domein niet alleen het beleid kan maken, wordt ook meer aandacht besteed aan het belang van breed gedragen beslissingen. Een grotere openheid en transparantie, aandacht voor communicatie en draagvlakvorming, samenwerking en overleg tussen diverse partijen zijn de sleutelwoorden.

De grote uitdaging is om een integrerende en open planvorming concreet bestuurlijk-organisatorisch vorm en inhoud te geven. Het proces is gericht op een aanpak die het kritisch vertrouwen tussen in wezen ongelijkwaardige partijen kan laten groeien om samenhang in het beleid gestalte te geven. Het komt er op aan om in onderhandelingen tot besluiten te komen waarin de betrokken partners zichzelf terugvinden en waarbij terzelfdertijd de basisopties van het beleid op het niveau van de Vlaamse overheid overeind blijven.

GEÏNTEGREERD GEBIEDSGERICHT BELEID (GGB)

De GGB is een aanpak, specifiek voor een bepaald gebied en gericht op een complexe problematiek, die het mogelijk moet maken de specifieke vragen rond de haven van Brugge-Zeebrugge uit te klaren.

Zeer veel aandacht wordt besteed aan het te doorlopen proces, waarbij tegelijkertijd gezocht wordt naar een afstemming van het beleid in meerdere beleidsvelden (ruimtelijke ordening, economie, milieu, mobiliteit en andere) en naar een draagvlak voor de besluitvorming zowel op hoger als op lokaal niveau.

In het kader van de geïntegreerde gebiedsgerichte beleidsvorming staat de aandacht voor bestuurlijk overleg en communicatie voorop. De benadering brengt publieke en private partijen samen die een inbreng hebben in de beslissingen over de uitvoering van de gewenste ontwikkeling van de haven en zijn omgeving.

De beleidsvorming moet daarnaast ook aandacht schenken aan de acceptatie door deze groepen en individuen die te maken krijgen met de gevolgen van het beleid zonder dat hun bijdrage wordt verwacht in de uitvoering van de maatregelen. Ook het betrekken van deze actoren (bewoners, bewonersgroepen, milieu- en natuurgroepen enz.) in de vroege fases van het planningsproces is van groot belang. Het draagvlak van het beleid wordt vergroot en de kans op tegenwerking van de maatregelen bij de ordening en inrichting van het gebied vermindert.

4. GEFASEERDE AANPAK

AGENDERINGSFASE > AGENDERINGSNOTA

Overeenkomstig de GGB-methodiek wordt in de agenderings- en startfase gezocht naar een gemeenschappelijke probleemperceptie. Hierbij zijn volgende elementen belangrijk:

- de inhoudelijke begrenzing van de opdracht;
- de vaststelling van alle betrokken actoren;
- de afbakening van het onderzoeksgebied;
- het uittekenen van de procesarchitectuur.

Afspraken rond deze vier elementen worden opgenomen in de agenderingsnota.

Ook wordt duidelijk aangegeven hoe zal omgegaan worden met de beschikbare informatie en hoe de lopende studies bijdragen tot de opmaak van het strategisch plan. Leemten in de kennis en prioriteiten in het onderzoek worden duidelijk onder meer met betrekking tot de noodzakelijke onderzoeksmatige bouwstenen van het proces.

Bij de voorbereiding van de agenderingsnota heeft een eerste bevragingronde plaats met de betrokken actoren/stakeholders:

- gebruikers : werknemers, bedrijfsleiders, vrachtvervoerders, toeristen, bewoners ...;
- beslissers over de inrichting van het gebied en uitvoerders;
- overige (ambtelijke) deskundigen.

In eerste instantie worden de leden van de stuurgroep aangesproken; in tweede instantie de maatschappelijke actoren/groepen die deel kunnen uitmaken van de klankbordgroep. Tenslotte kan de groep van te bevragen actoren uitgebreid worden.

Deze eerste bevraging van de actoren gebeurt afzonderlijk na de installatie van de stuurgroep op basis van een semi-gestructureerde open vragenlijst. Aandacht gaat uit zowel naar de globale perceptie van deze actoren ten aanzien van het functioneren van de haven als economische poort en haar ontwikkeling in relatie tot de omgeving als naar specifieke aandachtspunten.

Bijzondere aandacht gaat in deze fase ook uit naar de overeenkomst met andere planningsprocessen en projecten. Inhoudelijke en procedurele raakvlakken en terugkoppelingsmomenten worden verkend en in kaart gebracht, de verschillende planhorizonten van beleidsdocumenten en lopende planningsprocessen komen in beeld. Een 'afstemmingsmatrix' zal opgemaakt worden als een praktisch hanteerbaar overzicht van de verschillende planningsprocessen. Voor elk proces wordt aangegeven waar raakvlakken zijn met het strategisch plan en wie over welke aspecten 'bindend' beslist. Deze confrontatie zal aangeven over welke processen met wie en over welke aspecten bijkomend overleg noodzakelijk is. Zo wordt een 'afstemmingstraject' uitgetekend dat beschrijft wanneer en in welke context met de vastgestelde inhoudelijke en procedurele raakvlakken wordt omgegaan.

Gezien het belang in internationale context wordt in deze fase gestart met het bijzonder onderzoek naar de economische ontwikkeling en positionering van de haven. Deze eerste

verkenning heeft enkel als doel om de kansen en bedreigingen op internationaal vlak, later in dit strategisch planningsproces, en in een duurzaam ontwikkelingsperspectief te vatten.

Dit gebeurt evenwel zonder uitspraken te doen die de verdere opbouw van het strategisch plan zouden hypothekeren.

Voor de andere bijzondere onderzoekselementen start de voorbereiding, namelijk :

toerisme en recreatie in de omgeving van de zeehaven;

ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied;

mobiliteit, toegankelijkheid en multimodaliteit;

behandeling en berging van baggerspecie;

leefbaarheid van de nabijgelegen stedelijke gebieden en woonkernen en

vraag- en aanbodzijde van het ruimtegebruik in de haven uitgaande van de duurzame ontwikkeling van de haven zelf en van zijn relaties met de omgeving.

Later zullen de voorbereidingen starten voor het bijzonder onderzoek inzake landschapsbouw en beeldkwaliteit van de haven.

Als bijlage is een uitvoerige beschrijving opgenomen van de voorziene inhoud en aanpak van elk van de bijzondere onderzoekselementen. Voor elk van deze onderzoekssporen wordt in de schoot van de stuurgroep een ondersteunende werkgroep geïnstalleerd.

STARTFASE > STARTNOTA

Inventarisatie van visies en doelstellingen komen samen in de startnota. Op dat ogenblik zijn de meeste bijzondere onderzoekssporen opgestart en zullen deze ook elementen aanleveren.

Essentieel in de startnota is de formulering van een duidelijke en heldere definitie van de probleemstelling en een set van planningsopgaven. Aansluitend bij de werkzaamheden van de zoekfase worden de betrokken actoren en partijen verder bevraged en documenten kritisch nagelezen. De voorbereiding van het leefbaarheidsonderzoek start.

Het uitklaren van de planningsopgaven in het gebied verloopt op volgende werksporen:

Analyse van het beleidskader en juridische context: bestaande plannen en projecten. De bestaande plannen en projecten van de verschillende bestuursniveaus worden nagegaan op hun voor het strategisch plan relevante elementen. Op stapel staande projecten van diverse overheden of grote private projecten/investeringsplannen worden in kaart gebracht.

Analyse van de ruimtelijke toestand (bestaande ruimtelijke structuur) en het globaal functioneren (functies in en rond het zeehavengebied). De elementen van de bestaande ruimtelijke structuur komen in beeld: nederzettingsstructuur, economische activiteiten, infrastructuur, structuur van de open ruimte, landschap enz. Aandacht gaat uit naar de ruimtelijk structurerende elementen van het havengebied en omgeving. De wijze waarop de verschillende functies zich in het gebied manifesteren wordt beschreven en verklaard, trends worden aangegeven.

Analyse van de economische rol van de haven: verklaringsgronden van de actuele economische positie, positionering binnen een dynamische internationale context, relevante beleidsmatige trends en marktontwikkelingen enz. Deze

analyse klaart de elementen uit die van belang zijn om de toekomst van de haven van Brugge-Zeebrugge in een duurzaam ontwikkelingsperspectief te vatten.

Samenbrengen van alle gekende analyse-elementen uit de diverse onderzoekssporen.

De startnota bevat ook een eerste hypothese van ontwikkelingsvisie (lange termijn visie of concept streefbeeld) en een aanduiding van de aspecten waarover nog verder onderzoek moet gebeuren om de gedetecteerde leemten in de informatie aan te vullen.

Gelet op het actiegericht karakter van het proces worden nu reeds haalbare strategische en/of voorbeeldprojecten geïdentificeerd. Het zijn 'kansrijke' projecten waar snel tot actie kan overgegaan worden zonder dat de overige actoren het hiermee oneens zijn of zonder dat dit een hypotheek legt op de verdere globale strategievorming.

Strategische projecten (uitvoeringsprojecten of onderzoeksprojecten) spelen in op herkenbare problemen en kansen. Het geheel van strategische projecten vormt een win-win-pakket voor alle deelnemende actoren.

PLAN- EN BESLUITVORMINGSFASE > STREEFBEELD & PLAN VAN ACTIE

Het planvormingsproces is het geheel van activiteiten (inventarisatie, onderzoek, afweging, visievorming en uitwerking van de voorstellen en het programma van acties) die worden opgezet en uitgevoerd om tot een deskundig onderbouwd en afgewerkt strategisch plan te komen. Dit planvormingsproces is door middel van communicatieve acties en overlegmomenten gekoppeld aan het besluitvormingsproces. De nadruk ligt nu ook op afweging en afstemming tussen verschillende aanspraken in en rond het zeehavengebied.

In deze fase worden alle elementen (visie, doelstellingen, ruimtelijke principes en concepten) uitgewerkt en samengebracht om te komen tot een voorstel van streefbeeld en een plan van actie op korte en lange termijn. Het bijzonder onderzoek over landschapsbouw en beeldkwaliteit start op.

Bij de opmaak van een streefbeeld ligt de nadruk op een open en leesbaar planvormingsproces dat het uitklaren van een probleem- en oplossings situatie beoogt en het uitdenken en aangeven van de gewenste inrichting. Het streefbeeld is een ruimtelijke vertaling van verschillende, samenhangende, ruimtelijke doelstellingen, principes en programma's over de rol van het zeehavengebied in relatie tot zijn omgeving.

Het streefbeeld wordt uitgedrukt in een visie en in één of meerdere ruimtelijke beelden, ruimtelijke concepten. Ruimtelijke concepten zijn de concrete vertaling van de visie op de gewenste rol, ze drukken een intentie uit, iets wat we willen nastreven. Ze geven kernachtig in woord en beeld weer hoe de beleidsactoren hiertegen aankijken. Ruimtelijke concepten zijn essentieel bij de opmaak van het streefbeeld.

Voor de realisatie van het streefbeeld van het zeehavengebied wordt nu gezocht naar samenhangende acties.

Deze acties en maatregelen worden ingedeeld in grote inhoudelijke samenhangende pakketten. Naast de inhoud ervan worden ook de initiatiefnemers, de tijdsfasering en de prioriteiten aangeduid.

Kortetermijnacties worden meer gedetailleerd weergegeven onder de vorm van projectfiches, het betreft onder meer een ruwe kosten/batenraming. De meest prioritaire kortetermijnacties, waarvan de inhoud en de financiering voldoende vaststaan, worden gebundeld in het plan van actie waarover beleidsovereenkomsten worden afgesloten.

Essentieel voor de samenhang in dit uitvoeringsprogramma is de gelijktijdigheid en de koppeling van de acties in verschillende (sectorale) luiken of volgens verschillende thema's. Deze moeten garanderen dat gelijktijdig met of voorafgaand aan acties ten behoeve van bijvoorbeeld 'economie en infrastructuren' ook acties effectief en effectvol plaatsvinden in de domeinen 'leefbaarheid, landschap en ecologische infrastructuur'. Het uitvoeringsprogramma zal trouwens duidelijk aangeven wie de 'uitvoerder' van een bepaalde actie zal zijn.

Streefbeeld en plan van actie worden neergeschreven in het eindrapport van het strategisch plan. Dit plan schetst evenwel geen eindbeeld. De uitvoering van het streefbeeld op korte en lange termijn vindt plaats in een veranderende omgeving. Dergelijke wijzigingen in de toekomst kunnen vooral de acties die voor de langere termijn zijn voorzien in een ander licht plaatsen. Dit kan ertoe leiden dat zij in de toekomst worden gewijzigd of vervangen. Het strategisch plan geeft dus eerder richtinggevende ontwikkelingsschetsen aan dan vaststaande eindbeelden.

Het streefbeeld is een referentiekader voor handelingen en beslissingen van betrokken beleidsactoren. De overlegstructuren moeten daarom een duurzaam karakter hebben om op eenzelfde, consensusvormende wijze, het streefbeeld bij te stellen, waarbij de wijzigingen even zorgvuldig worden voorbereid.

VERVOLGPROCES

Het strategisch plan schetst geen eindbeeld. De uitvoering van het streefbeeld op korte en lange termijn vindt plaats in een veranderende omgeving. Wijzigingen in de toekomst kunnen de lange termijnacties in een ander licht plaatsen waardoor zij wijzigen of vervangen worden. Dit kan gevolgen hebben voor de keuzes die in het streefbeeld worden gemaakt.

Aangezien het streefbeeld een referentiekader is voor handelingen en beslissingen van beleidsactoren is het wenselijk dat de afgesproken overlegstructuren een duurzaam karakter hebben teneinde op eenzelfde, consensusvormende wijze het streefbeeld bij te stellen.

5. COMMUNICATIE EN OVERLEG

KRACHTLIJNEN VAN HET COMMUNICATIE- EN OVERLEGPROCES

Het opstellen van het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge is een beleidsstudie met een procesmatig karakter waarin veel aandacht uitgaat naar de rol van de communicatie. De voorgestelde studiemethodiek is deze van het 'Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid' waarbij tegelijkertijd een afstemming van het beleid in meerdere beleidsvelden en een draagvlak voor de besluitvorming op hoger en lokaal niveau moet bewerkstelligd worden.

Volgende specifieke aandachtspunten zijn verwerkt in de projectorganisatie voor het opstellen van het strategisch plan.

Er bestaat reeds zeer veel studiemateriaal (op alle bestuurlijke niveaus) en diverse actoren hebben reeds een standpunt ingenomen over specifieke ontwikkelingen. Tijdens de studieopdracht moet bestaand materiaal doelgericht gesynthetiseerd worden en zal intensief overleg nodig zijn met verschillende partners.

Wellicht zal er bijkomend onderzoek nodig zijn. Tijdens het overlegproces zal duidelijk worden waarover voldoende inzichten bestaan en waar bijkomend onderzoek moet gebeuren. De resultaten van het overlegproces zijn richtinggevend voor het te voeren onderzoek. Op deze wijze wordt een perfecte finaliteit bekomen van het plannings- en overlegproces.

Er zal een sterk interactieve vorm van communicatie met de verschillende betrokkenen nodig zijn. Het (ultiem) overleg zal plaatsvinden in het formeel overlegorgaan van de stuurgroep

waarin vertegenwoordigers zetelen van de belangrijkste bestuurlijke organisaties.

Alhoewel de stuurgroep het centraal overlegorgaan is, zal tijdens het proces geregeld bijkomend of bijzonder overleg plaatsvinden met diverse groepen. De stuurgroep wordt gevoed met de resultaten van informatie- en standpuntuitwisseling uit andere minder formele gespreksmomenten. Deze gespreksmomenten zijn belangrijk als voorbode op en 'ontmijner' van eventuele discussies in de stuurgroep. Dit bijzonder overleg is belangrijk om bijkomende informatie in te winnen, om standpunten uit te diepen en uit te praten en in fine om vooruitgang in het proces te bestendigen. Dit overleg zal zowel met bestuurlijke, ambtelijke en maatschappelijke groepen/personen plaatshebben als met deskundigen en direct betrokkenen van een specifiek thema. Het zal verschillende vormen aannemen en zeer doelgericht verlopen (welk resultaat willen we bereiken ?) om te voorkomen dat verschillende groepen zich 'ingraven'. Gezien het occasioneel en doelmatig karakter van dit overleg kan dit verschillende vormen aannemen (individuele diepte-interviews, focusdiscussiegroepen, workshops, brainstormings, bilateraal overleg, informatievergaderingen, deskundigenoverleg e.d.). Er zullen eveneens afzonderlijke technische werkgroepen opgericht worden met het oog op het uitdiepen van een of ander deelaspect.

Het overleg in de stuurgroep moet geënt zijn op discussiemateriaal (visies, concepten e.d.) en niet zozeer op de feitelijke resultaten van survey en inhoudsloze tekstkritiek. Het overleg wordt voorbereid in de plangroep.

Naast de stuurgroepvergaderingen zal er op occasionele momenten een vergadering van een zogenaamde klankbordgroep plaatsvinden. In de klankbordgroep (ook in de werkgroepen) zetelen afgevaardigden van een ruime groep van maatschappelijke organisaties en instellingen. Doelstelling van het overleg in de klankbordgroep is een 'maatschappelijke' toetsing door te voeren van de voorstellen van de stuurgroep. Een afvaardiging van de stuurgroep legt de voorstellen er voor.

Vooraleer het strategisch plan voor advies wordt voorgelegd aan het eventueel op te richten Subregionaal Overlegorgaan zal een algemeen forum plaatsvinden in de regio. Het voorontwerp van strategisch plan wordt er officieel voorgesteld en bediscussieerd in werkgroepen die zowel een thematische als gebiedsgerichte invalshoek kunnen hebben.

De organisatie van het globale planningsproces en van het overleg worden opgevolgd door de tandem van procesbegeleiders (inhoudelijke procesbegeleider en communicatie-verantwoordelijke). Samen met de opdrachtgever en opdrachthouders sturen zij het planningsproces binnen de coördinatiegroep waar praktische afspraken worden gemaakt en het procesverloop wordt opgevolgd.

Om een efficiënte werking van de overlegorganen uit te bouwen wordt een secretariaat geïnstalleerd dat instaat voor de uitnodigingen, de voorbereiding, de coördinatie en de ondersteuning van de vergaderingen, het verzamelen van reacties en het ter beschikking stellen van informatiemateriaal. De leden van de overlegorganen krijgen steeds vooraf de uitnodiging, de agenda en de te bespreken documenten toegestuurd. Zo verlopen de overlegvergaderingen inhoudelijk sterk en gestructureerd en kan de terugkoppeling naar het eigen niveau gebeuren. De opdrachthouder staat in voor de verslaggeving van alle overlegvergaderingen.

De communicatieverantwoordelijke treedt bij alle overlegvergaderingen op als gespreksleider en neemt een actieve rol op in het bijkomend overleg (uitwerken gespreksmethodieken, organisatie overleg e.d.).

ORGANISATIE VAN HET OVERLEG

Het geïntegreerd strategisch plan zal het resultaat zijn van intensief overleg met vele betrokkenen. Het uiteindelijk doel van het overlegproces is om bij de betrokken bestuursniveaus en partners overeenstemming te bekomen over het strategisch plan en een engagement te creëren. Dit houdt in dat zij de beleidsovereenkomst onderschrijven.

Het overleg zal diverse vormen aannemen en naargelang het geval een regelmatig of een occasioneel karakter hebben.

Overlegmodel

Voor het regelmatig karakter van het overleg worden formele overlegorganen samengesteld: plangroep en stuurgroep. De stuurgroep koppelt de resultaten van haar overleg terug via een toetsing in klankbordgroepen (maatschappelijk of gebiedsspecifiek).

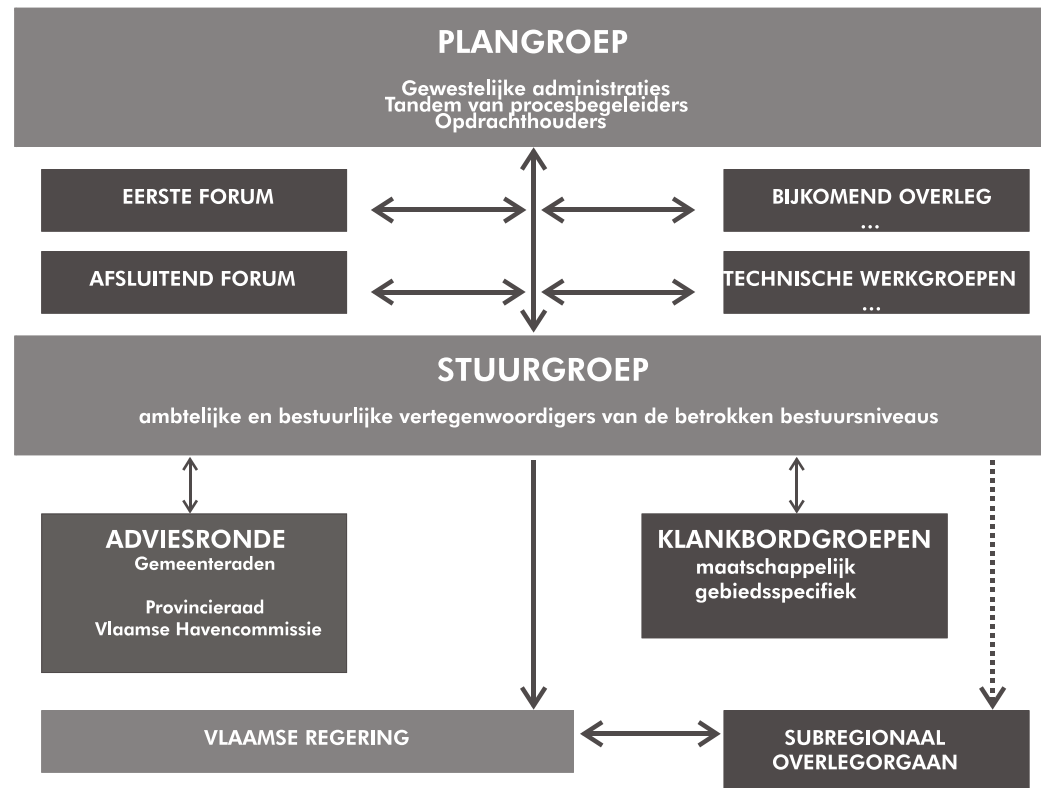
Occasioneel of bijkomend overleg is bedoeld om bepaalde inzichten inhoudelijk en eigenlijke conflictsituaties feitelijk uit te klaren en het heeft in die zin dus een meer informeel karakter.

Het overleg in de werkgroepen heeft plaats in functie van het uitvoeren van bijzonder onderzoek. Studiedagen worden georganiseerd in functie van een ruime informatieverrijking en toetsing met het ruime publiek.

Plangroep

De plangroep bereidt de documenten voor die in uitwerking van het strategisch plan aan bod komen in de stuurgroep of in andere overlegorganen. De plangroep krijgt vanuit dit en ander overleg (werkgroepen, bijkomend overleg, studiedagen) impulsen met het oog op de verfijning van het plan.

In die zin is de plangroep een voorbereidend discussieforum voor de besprekingen in de stuurgroep.



De plangroep neemt geen beslissingen tenzij deze die betrekking hebben op de gevolgde methodiek in het planningsproces.

De plangroep zal voor de uitwerking van zijn nota's o.a. putten uit specifiek overleg. Bijkomend overleg, werkgroepen en studiedagen leveren hierin een belangrijke bijdrage. De resultaten van deze overlegmomenten ondersteunen de werking van de plangroep en de stuurgroep (zie verder).

De plangroep bestaat uit de opdrachtgever aangevuld met vertegenwoordigers van bijzondere besturen, de tandem van procesbegeleiders en de medewerkers van de opdrachthouders die elk vanuit hun specifieke discipline een bijdrage leveren.

De plangroep wordt voorgezeten door de afgevaardigde van de secretaris-generaal van het departement leefmilieu en infrastructuur. De gespreksleiding is in handen van de communicatieverantwoordelijke. Het secretariaat wordt waargenomen door een afgevaardigde van de afdeling Beleid. De opdrachthouder zorgt voor de verslaggeving (samenstelling van de plangroep als bijlage).

Bijzonder overleg

Uit het overleg in de plangroep en de stuurgroep zal blijken wanneer bijzonder overleg gewenst is. De doelstelling hier is om meer informatie in te winnen en om bepaalde knelpunten en conflictsituaties uit te klaren.

Dit bijzonder overleg is occasioneel en niet vooraf te bepalen. De procesbegeleiders zullen in functie van de vooruitgang van het planningsproces aanzetten geven tot het organiseren van bijzonder overleg met organisaties, deskundigen, gemeenten, Provincie enz. Sommige deelnemers van het bijzonder overleg zullen wellicht lid zijn van de stuurgroep of klankbordgroepen.

Bijzonder overleg zal in ieder geval frequent opgezet worden. Het kan verschillende vormen aannemen: individuele diepte-interviews,

focusdiscussiegroepen, workshops, brainstormings, bilateraal overleg, informatievergaderingen, deskundigenoverleg e.d.

Technische werkgroepen

Aan de stuurgroep zal voorgesteld worden om specifieke technische werkgroepen op te richten in functie van het opzetten van bijzonder onderzoek, namelijk: internationale economische positionering, toerisme en recreatie, ecologische infrastructuur, ontsluiting, invulling economisch ruimtegebruik, baggerspecie, leefbaarheid en landschapsbouw.

De technische werkgroepen zijn tegelijk sturend en toetsend voor de hun toegekende materie. Dit wil zeggen dat de leden informatie inbrengen in functie van het behandelde aspect en de haalbaarheid ervan toetsen.

De technische werkgroepen behandelen in die zin geen geïntegreerde materies, maar werken eerder sectoraal of thematisch. De integratie van het materiaal gebeurt in de plangroep die deze ter bespreking voorlegt in de stuurgroep. De opdrachthouders brengen daarom in de plangroep verslag uit van de werking van de technische werkgroepen.

De technische werkgroepen worden in tegenstelling tot het bijkomend overleg wél formeel opgezet. De plangroep formuleert een voorstel van samenstelling (deskundigen, ambtenaren, besturen, direct betrokkenen, maatschappelijke geledingen enz.), aan de stuurgroep. Het voorstel van samenstelling kan aangevuld worden met geïnteresseerde leden uit de stuurgroep. Ook andere personen kunnen zelf voorstellen om toe te treden tot een werkgroep.

Aangezien het technische werkgroepen zijn, worden hier geen afgevaardigden van maatschappelijke groepen opgenomen. De toetsing gebeurt in de klankbordgroepen. Dit sluit evenwel niet uit dat met bepaalde groepen bijkomend overleg kan plaatsvinden.

Het is de stuurgroep die de samenstelling goedkeurt en de technische werkgroepen installeert. De werkgroepen worden geleid door een afzonderlijke voorzitter, trekker. Deze persoon is inhoudelijk sterk verbonden met het onderwerp, maar is tezelfdertijd aanvaardbaar voor de betrokken partners en geniet bij voorkeur in het gebied of in het vakdomein een bijzonder aanzien.

De technische werkgroep wordt inhoudelijk ondersteund door de dienstverlener die hiervoor een specifieke werkleider aanduidt. Stuurgroepleden kunnen omwille van hun deskundigheid of betrokkenheid deel uitmaken van de werkgroepen. De inhoudelijke procesbegeleider en/of zijn medewerker/vervanger nemen deel aan de bijeenkomsten van de werkgroepen. Bij cruciale momenten is deelname van de communicatieverantwoordelijke gewenst.

Het secretariaat wordt waargenomen door een afgevaardigde van de afdeling Beleid. De opdrachthouder zorgt voor de verslaggeving.

Forums

In de aanvangsfase van het proces heeft een eerste forum plaats voor een ruimere groep van afgevaardigden van bestuursniveaus, deskundigen, betrokken organisaties, maatschappelijke groepen en sectoren. De personen die deel uitmaken van de verschillende overlegorganen worden vanzelfsprekend uitgenodigd.

Doelstelling van deze studiedag is niet alleen om op een ruime schaal te informeren over het hoe en waarom van het uitwerken van dit strategisch plan, maar ook om kleinere workshops op te zetten die een eerste inzicht geven in de visies, knelpunten en conflictpunten over de toekomst van het zeehavengebied.

De studiedag wordt bekendgemaakt via de website, de nieuwsbrief, een ruim te verspreiden leaflet en een perstekst of persontmoeting. Alle leden van alle overlegorganen (plangroep, werkgroepen, stuurgroep, klankbordgroep enz.) worden door het secretariaat rechtstreeks uitgenodigd op de forums.

Vooraleer het eindrapport wordt neergelegd en de stuurgroep en het eventueel op te richten Subregionaal Overlegorgaan haar advies geeft, zal een afsluitend forum plaatshebben met het ruime publiek, zowel direct betrokkenen als de ruime bevolking.

Dit forum kan voorafgegaan worden door een tentoonstellingsperiode en tegelijkertijd kan een beknopte brochure de essentie van het strategisch plan weergeven.

De uitnodiging voor dit forum zal gebeuren via de bestaande bestuurlijke informatiekanalen, de website, de nieuwsbrief, de pers, een specifieke uitnodigingsfolder (leaflet) enz. De deelnemers ontvangen de brochure en het dossier op aanvraag.

De bedoeling van dit forum is het doorstaan van een globale toetsing na maanden van voorafgaand overleg met de direct betrokkenen. Het forum heeft plaats voor de laatste stuurgroepvergadering. De resultaten ervan zijn adviserend voor de stuurgroep.

Stuurgroep

Het centraal overlegorgaan in het uitwerken van het strategisch plan is de stuurgroep.

De stuurgroep geeft richting aan het planvormingsproces. Hij bespreekt en stuurt de discussienota's van de plangroep. De stuurgroepleden brengen alle nuttige informatie in vanuit hun achterban.

De werking van de stuurgroep wordt zo opgevat dat van in het begin van het overlegproces discussiemateriaal ter tafel ligt en er op zeer regelmatige tijdstippen wordt samengekomen.

De stuurgroep adviseert en keurt de verschillende documenten goed (agenderingsnota, startnota, streefbeeld en langetermijnactieplan, kortetermijnactieplan, eindrapport).

De stuurgroep legt zijn voorstellen ter toetsing voor aan verschillende klankbordgroepen en tenslotte ook aan een ruim publiek via een afsluitend forum.

De stuurgroep installeert specifieke werkgroepen in functie van bijzonder onderzoek. In de schoot van de stuurgroep wordt over de resultaten van de diverse onderzoeksluiken toelichting gegeven worden. Zo blijft de stuurgroep nauw betrokken bij de voortgang in de werkgroepen en gaan deze laatste, door de betrokkenheid van de stuurgroep(leden) en de procesbegeleider, geen eigen leven leiden.

Het is de stuurgroep die beslist en haar voorstellen voorlegt aan de Vlaamse regering. In de mate dat het Subregionaal Overlegorgaan voor de haven van Brugge-Zeebrugge reeds geïnstalleerd is, zal de Vlaamse regering advies inwinnen van dit overlegorgaan. Vandaar dat de stuurgroep bij voorkeur minstens een afspiegeling is van het eventueel samen te stellen Subregionaal Overlegorgaan (zie bijlage). Op deze wijze wordt de besluitvorming in dit orgaan voorbereid.

De stuurgroep bestaat uit een ruime groep van ambtelijke en/of bestuurlijke vertegenwoordigers van de verschillende betrokken bestuursniveaus (gemeenten, provincies, gewest) en van de onder hen ressorterende organen die direct betrokken zijn bij de havenproblematiek.

De stuurgroep wordt voorgezeten door de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen. De gespreksleiding is in handen van de communicatieverantwoordelijke. Het secretariaat wordt waargenomen door een afgevaardigde van de afdeling Beleid. De opdrachthouder zorgt voor de verslaggeving.

Klankbordgroepen

De voorstellen van de stuurgroep worden meermaals (bij voorkeur met afgeronde documenten) getoetst in verschillende klankbordgroepen. Doel van deze toetsing is na te gaan of er een maatschappelijk draagvlak bestaat voor de voorstellen. Er wordt

een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de gebiedsspecifieke klankbordgroepen.

De maatschappelijke klankbordgroep bestaat uit een vast aantal leden afgevaardigd door verschillende maatschappelijke groepen en organisaties uit de regio. De maatschappelijke klankbordgroep zal drie- tot vijfmaal samenkomen. Een beperkte afvaardiging van de stuurgroep legt de voorstellen ter toetsing voor.

Sommige personen of organisaties uit deze klankbordgroep kunnen ook betrokken worden bij momenten van bijzonder overleg.

De klankbordgroepen (zowel maatschappelijk als gebiedsspecifiek) worden voorgezeten door de afgevaardigde van de secretaris-generaal van het departement leefmilieu en infrastructuur. De gespreksleiding is in handen van de communicatieverantwoordelijke. Het secretariaat wordt waargenomen door een afgevaardigde van de afdeling Beleid. De opdrachthouder zorgt voor de verslaggeving.

Om een nog ruimer klankbord te hebben zal op een beperkt aantal momenten ook een gebiedsspecifieketoetsing plaatsvinden, bv. voor de inwoners van een bepaald dorp of gebied. Deze toetsing richt zich vooral tot de inwoners in de dorpen (in en langs het havengebied). Deze toetsing heeft vooral betrekking op het aspect 'leefbaarheid van nabijgelegen stedelijke gebieden en kernen' en zal daarom ook kaderen in het (actiegericht) onderzoek terzake.

Vertrekpunt is dat bewoners op een bijzondere participatieve wijze bij de totstandkoming van de inrichting van hun leefomgeving betrokken worden. Er wordt gekozen voor een aanpak die samen met de bewoners problemen verkent en oplossingen genereert. Eenzelfde aanpak wordt voorgesteld met betrekking tot de aspecten toerisme en recreatie waar beleidsmakers op lokaal niveau van nabij betrokken worden.

BESLUITVORMING

Het geïntegreerd strategisch plan voor de haven Brugge-Zeebrugge zal finaal door de Vlaamse regering worden goedgekeurd. Het strategisch plan vormt dan de leidraad voor het nemen en uitvoeren van een heel pakket maatregelen om de haven de functie van strategische poort voor Vlaanderen te laten vervullen.

Tijdens de vele overlegmomenten wordt de besluitvorming voorbereid. Alle bestuursniveaus, vele administraties en maatschappelijke groepen worden maximaal bij het overleg betrokken om dit geïntegreerd strategisch plan in een afgewogen vorm aan de Vlaamse regering voor te leggen.

Globaal gezien zijn er drie belangrijke momenten in de besluitvorming.

Adviesronde

Vooraleer de stuurgroep zijn eindrapport neerlegt bij de Vlaamse regering is het wenselijk dat de meest betrokken besturen en organen hierover formeel hun advies, aan de stuurgroep, geven tijdens een zogenaamde adviesronde. De stuurgroep zal het voorlopig eindrapport bezorgen aan het provinciebestuur, de gemeentebesturen, de Vlaamse Havencommissie en andere formele organen of besturen. Deze organen of besturen brengen binnen een bepaalde periode hun advies uit waarbij zij zelf autonoom over hun adviesprocedure beslissen. Tijdens deze adviesronde zal er bijkomend overleg plaatsvinden met de besturen.

De stuurgroep neemt kennis van alle adviezen van de besturen en stelt haar eindrapport op. Eventueel worden wijzigingen aangebracht op basis van de geformuleerde adviezen. In haar eindrapport aan de Vlaamse regering zal de stuurgroep de verschillende adviezen expliciet opnemen.

Adviezen van het Subregionaal Overlegorgaan

Het eventueel op te richten Subregionaal Overlegorgaan geeft op het einde van het planningsproces zijn formeel advies aan de Vlaamse regering.

Om maximaal vooruitgang te boeken in het planningsproces kan het wenselijk zijn om ook tussentijds advies in te winnen van het Subregionaal Overlegorgaan (voor zover dit reeds is samengesteld).

Goedkeuring geïntegreerd strategisch plan

Op basis van het eindrapport en het eventuele advies van het Subregionaal Overlegorgaan zal de Vlaamse regering beslissingen nemen aangaande de afbakening van het zeehavengebied, de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan en eventuele andere maatregelen op Vlaams niveau.

Ook voor de andere bestuursniveaus kan het geïntegreerd strategisch plan een leidraad zijn voor het uitvoeren van bepaalde acties.

INFORMATIEVERSCHAFFING

Informatieverschaffing ondersteunt globaal het creëren van een bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor het strategisch plan, meer specifiek door op permanente en ruime basis informatie te verstrekken over de draagwijdte, de visies, de stand van zaken, de voorliggende documenten en de mogelijkheden tot deelname aan publieke overlegmomenten.

Deze permanente informatiestroom zal op gang gebracht worden door het initiëren van een website en het verspreiden van een nieuwsbrief. Op het einde van het planningsproces heeft een 'informatiemaand' plaats.

Website

Een website wordt het centrale informatiekanal over het geïntegreerd strategisch plan. Op de website van WES (www.wes.be) is een link gemaakt naar informatie over het strategisch plan.

Deze website zal permanent gevoed worden met de meest actuele informatie beschikbaar tijdens het planningsproces. Iedereen zal er die documenten kunnen downloaden die door de stuurgroep zijn goedgekeurd en voor publicatie vrijgegeven.

Daarnaast zal de website fungeren als informatiebron voor het overleg: data van de vergaderingen, agenda, voorliggende documenten, verslag enz. Deze informatie zal enkel toegankelijk zijn voor de leden van de respectieve overlegorganen.

Nieuwsbrief

Gedurende het planningsproces is minstens driemaal de verspreiding van een nieuwsbrief voorzien (eerste forum, tussentijds bij voorstel van streefbeeld, afsluitend forum). De nieuwsbrief zal informeren en werven voor publieke overlegmomenten.

De nieuwsbrief wordt zowel geadresseerd als vrij verspreid. Voor de verspreiding van de geadresseerde nieuwsbrieven wordt een mailing samengesteld op basis van de adressen van de bestuurders in de regio (parlementairen, gemeente- en provincieraadsleden), de ambtenaren met ruimtelijke of sectorale bevoegdheden in de regio, de provinciale en gemeentelijke adviesraden met ruimtelijke of sectorale bevoegdheden, de streekintercommunales, de streekplatforms en de georganiseerde bevolking, de pers en alle geïnteresseerden die zich aanmelden.

Niet-geadresseerde nieuwsbrieven worden voor de ruime bevolking verspreid op diverse plaatsen in de regio (gemeentehuizen, bibliotheken, culturele centra, postkantoren, ...).

Informatiemaand

Op het einde van het planningsproces wanneer een afgerond voorstel van strategisch plan met streefbeeld en actieplan voorligt, wordt dit aan het ruime publiek bekendgemaakt tijdens een zogenaamde 'informatiemaand'.

Tijdens deze maand worden diverse initiatieven ondernomen om het voorstel maximaal bekend te maken, toe te lichten en te bediscussiëren. Er kan een informatieve tentoonstelling opgezet worden, samen met een beknopte brochure over het voorstel van geïntegreerd strategisch plan. Via diverse informatie-initiatieven kan het voorstel toegelicht worden en tijdens het afsluitend forum heeft een afrondende discussie plaats.

6. PROCESVERLOOP

Uit wat voorafgaat blijkt het grote belang van een goede en intensieve procesbegeleiding, procescoördinatie en procesopvolging. Het uittekenen van een strategisch plan met diverse belanghebbenden is een complex proces dat niet volledig vooraf en rechtlijnig is uit te tekenen.

Daarom wordt veel belang gehecht aan de procesbegeleiding die een afzonderlijke en expliciete taak is in de opdracht. De procesbegeleiding is in handen van een tandem van procesbegeleiders bestaande uit de inhoudelijke procesbegeleider en de communicatieverantwoordelijke.

De procesbegeleiders komen minstens maandelijks met de opdrachthouders en een afgevaardigde van de opdrachtgever samen in de zogenaamde coördinatiegroep. Het zijn (informele) werkvergaderingen met het oog op de bewaking van de vooruitgang in het proces, zowel op het vlak van de planvorming, het overleg als de informatieverschaffing. De coördinatiegroep beslist na samenspraak met de plangroep/stuurgroep met wie en wanneer overleg gewenst is en op welke wijze dit zal gebeuren.

De procesbegeleiders worden voor wat betreft de formele en administratieve aspecten bijgestaan door een secretariaat (afdeling Beleid) dat instaat voor de uitnodigingen, het vastleggen van afspraken, het verspreiden van voorliggende documenten enz.

Om alle elementen die te maken hebben met planvorming, overleg en communicatie in elkaar te doen passen, tekenen de procesbegeleiders een duidelijk en volledig traject uit tijdens hetwelk het geïntegreerd strategisch plan tot stand komt. Dit traject vindt zijn weerslag in een gedetailleerd procesverloop met timing.

Het uitgetekende procesverloop is het middel om doelgericht te werken. Het verloop en de interne samenhang van het planningsproces worden actief gestuurd en bewaakt door de procesbegeleiders. Zij coördineren en sturen de werkzaamheden binnen de plangroep en de stuurgroep. In deze overlegorganen worden concrete afspraken gemaakt met betrekking tot het procesverloop en waar nodig wordt dit bijgestuurd.

BIJLAGE 1: BIJZONDER ONDERZOEK

Het planvormingsproces om tot een deskundig onderbouwd en afgewerkt strategisch plan te komen wordt gevoed door bijzondere onderzoeksopdrachten. Deze onderzoekswerkzaamheden worden, met uitzondering van het uitvoeringsgericht onderzoek landschapsbouw en beeldkwaliteit van de haven, opgestart in het eerste werkjaar van het planningsproces.

Hierna zijn, richtinggevend, de op dit ogenblik relevant geachte aspecten van de verschillende onderzoeksopdrachten geschetst. De precieze programmatie van iedere onderzoeksopdracht (invalshoek, afbakening en finaliteit ten behoeve van het planvormingsproces) is onderwerp van verdere bespreking in de stuurgroep en respectievelijke technische werkgroep en is functie van de vaststellingen en bevindingen in de agenderingsnota (c.q. startnota).

1. ECONOMISCHE POSITIONERING IN INTERNATIONALE CONTEXT VAN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE

Deze bijzondere opdracht onderzoekt de economische rol van het gebied. Doel is het aangeven van een duurzaam ontwikkelingsperspectief van de haven zelf in relatie met zijn omgeving (dit wordt onder meer aangegeven door andere onderzoeksopdrachten).

De analyse van de economische rol van het gebied vertrekt vanuit een kritische lezing van de bestaande visies over de economische positionering van Zeebrugge. Deze visies en eventueel strategische plannen worden getoetst aan de trends op internationaal en nationaal vlak (in het bijzonder aan de ontwikkelingen van het maritiem transport in het algemeen: containerisatie, evolutie scheepsgrootte, het mondiaal verschuiven van productie- en verwerkingscentra, de rol van distributie in de transportsector, evolutie met betrekking tot ro-ro en andere trafieken in de range Le Havre-Hamburg in het bijzonder).

De aldus verkregen inzichten en kritische analyse van de bestaande opportuniteiten worden getoetst aan een bevraging van bevoorrechte deskundigen.

Bestaande projecten, opportuniteiten en voorstellen worden binnen dit kader getoetst. Havenprojecten kunnen geëvalueerd worden naar de mogelijkheden van het havengebied zelf en naar hun afstemming met de ontwikkelingen in de maritieme sector.

Een prospectieve economische positionering is omkleed met vele onzekerheden en situeert zich in het veld van een complexe en multidimensionale zeehavenconcurrentie.

Factoren die bij een positioneringsonderzoek van de haven van Brugge-Zeebrugge aan bod komen zijn:

differentiëring van havenactiviteiten naar categorieën zoals open overslag, distributie en consolidatie en havengebonden industrieën en dienstverlening;

differentiëring van zeehavenactiviteiten naar scheepvaartsectoren en transportfuncties zoals ro-ro, container feeder en container mainline, stukgoed, droog en nat bulkvervoer en vervoer van gassen;

de bestaande en mogelijke toekomstige marktposities en marktniches;

de bestaande en toekomstige plaats in de range-concurrentie Le Havre-Hamburg;

de bestaande en mogelijke toekomstige marktaandelen in specifieke tariefcategorieën (diversificatie van de trafiekportfolio);

bestaande en toekomstige plaats in een logistiek perspectief (als havenknooppunt, ketennetwerkvorming/integrale logistieke keten enz.);

de huidige (gekende) behoeften;

de schaal-, uitrustings- en capaciteitsmogelijkheden van de haven in relatie tot de toekomstige goederenstromen waarvoor de haven van Brugge-Zeebrugge de optimale schaal, uitrusting en capaciteit kan aanbieden;

de (gekende, te verwachten en eventueel bijkomende) investeringsperspectieven;

de ontwikkelingen van het soort activiteiten en diensten;

verklaringsgronden van de actuele economische positie;

...

Naast de analyse van deze (bestaande) aspecten wordt ook aandacht besteed aan de dynamische context van de havenconcurrentie. Analyse van beleidsmatige trends (bijvoorbeeld inzake Europese regelgeving en transportbeleid) en marktontwikkelingen verduidelijken en actualiseren deze aspecten inzake de economische positie van de haven van Brugge-Zeebrugge.

Bovenstaande aspecten worden betrokken in een analyseschema (samengevat in een matrix) dat volgende elementen definieert: enerzijds de intrinsieke sterkten en zwakten en anderzijds de externe kansen en potenties van de haven in het range-concurrentiegebied. Externe trends situeren zich op economisch, organisatorisch en technologisch vlak. De opportuniteiten en bedreigingen kunnen afhankelijk zijn van specifieke trends op het vlak van maritiem transport of uit de evolutie van de concurrentiële omgeving. Sterkten en zwakten zijn eveneens functie van de evolutie in deze concurrentiële omgeving (bijvoorbeeld de wijzigingen in de relatieve aantrekkelijkheid van de haven in de range).

Om de prestaties van de haven te beoordelen wordt zonnodig een bijkomende shift-shareanalyse uitgewerkt waarbij onder meer het 'share'-effect wordt nagegaan op de groei van de haven wanneer het marktaandeel van de haven in de range ongewijzigd blijft. Daarnaast wordt het 'share'-effect nagegaan op de groei van de haven bij een gunstige of ongunstige evolutie van de specialisatie of concurrentiële kracht van de haven. Tenslotte kan middels bijzonder onderzoek de sterkte en zwakte van de haven van Brugge-Zeebrugge getoetst worden bij een aantal referentieactoren mocht dit uit de bestaande kennis niet blijken.

2. ONDERZOEK NAAR DE INVULLING VAN HET ECONOMISCH RUIMTEGEBRUIK (RUIMTEVRAAG VERSUS BESCHIKBAARHEID AAN RUIMTE)

Een essentieel onderdeel in het formuleren van een ruimtelijke ontwikkelingsvisie op de haven van Zeebrugge is het verwerven van inzicht in de nood aan beschikbare ruimte in en rond het havengebied ten behoeve van maritiem-portuaire en aanverwante logistieke, industriële en tertiaire activiteiten. Dit houdt in dat de ruimtelijk-economische ontwikkelingsperspectieven van de haven van Brugge-Zeebrugge en aanverwante terreinen op korte, middellange en lange termijn worden ingeschat. Hierbij staat de vraag centraal welke de huidige en toekomstige ruimtebehoeften zijn (vraagzijde).

Daarnaast is het noodzakelijk een inzicht te verwerven in de beschikbaarheid aan ruimte (aanbodzijde). Afweging van beide elementen geeft inzicht in de vraag of dit aanbod volstaat en/of geen hogere benuttingsgraad moet nagestreefd worden. Deze afweging wordt afgestemd met andere ruimtelijke kwaliteitseisen en eisen aan duurzame ontwikkeling die aan de havenontwikkeling kunnen gesteld worden. Deze eisen worden tevens geformuleerd vanuit de relatie met de omgeving en hebben aandacht voor aspecten zoals: milieuzonering, buffering, logistieke organisatie, ecologische infrastructuur enz.

2.1. INVULLING VAN DE RUIMTEVRAAG

Deze ontwikkelingsperspectieven worden vertaald in de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtevrage. Zonodig worden hiervoor een aantal scenario's ontwikkeld waarbij volgende aspecten van belang zijn :

Ontwikkeling havendoorzet genererende factoren

Dit betreft de economische ontwikkeling van het potentiële achterland uitgedrukt in bijvoorbeeld Bruto Binnenlands Product

(B.B.P.) en de ontwikkeling van specifieke industrieën en activiteiten die lading genereren.

Het BNP is vooral van belang voor het transport van stukgoedladingen, containers en ro/ro. Het gaat hierbij om groeperingen van vele soorten goederen die niet elk afzonderlijk behandeld kunnen worden, maar wel als aggregaat. Bij het doen van voorspellingen gaat het dan om het vinden van statistische relaties tussen deze goederenstromen en het BNP. Voor het containervervoer, het ro/ro-vervoer en het personenvervoer is dit een gebruikelijke aanpak.

Het vervoer van bulkkladingen is veelal gebonden aan specifieke industrieën die ook vaak gebonden zijn aan een bepaalde haven ('gebonden' of 'captive' ladingen) en het is zaak uitspraken te doen over de toekomstige ontwikkeling van deze duidelijk te identificeren industrieën.

Ontwikkeling toekomstige vervoersstromen tussen het achterland en voorland

Op grond van de toekomstige ontwikkeling van de hierboven genoemde havendoorzet genererende factoren en de relatie tussen deze factoren en havendoorzet, kan de ontwikkeling van de toekomstige ladingstromen worden bepaald. Dit betreft de stromen tussen het achterland en het voorland verdeeld naar handelspartners zoals het Noordzeegebied, overig shortsea en deepsea, verdeeld naar een aantal categorieën zoals Verre Oosten, Noord-Amerika en overige gebieden.

Ten aanzien van de gebonden ladingen zijn de toekomstige doorzetten nu bekend. Ten aanzien van de niet-gebonden of 're-routable'-ladingen geldt dat niet en dient men de concurrentiepositie van Zeebrugge in ogenschouw te nemen.

Bepaling marktaandeel Zeebrugge

Bij de niet-gebonden of 're-routable' ladingstromen moeten uitspraken gedaan worden over het marktaandeel van Zeebrugge.

Hierbij kan men uitgaan van een expliciet model of een meer subjectieve marktinschatting. Voor het West-Europese containervervoer wordt soms gebruik gemaakt van expliciet geformuleerde modellen, waarbij vervoerskosten worden geoptimaliseerd of waarbij afwegingen worden gemaakt tussen kosten en kwaliteitsaspecten betreffende het achterlandvervoer.

In relatie met de resultaten van het onderzoeksluik 1, de inschatting van welke haalbare economische ontwikkelingsperspectieven van de havens van Brugge-Zeebrugge op korte, middellange en lange termijn kunnen nagestreefd worden en welke ruimtelijk-economische strategie moet gevolgd worden om deze na te streven, wordt nu aangegeven welke ruimte hiervoor moet worden aangeboden: in soort, locatie, ontsluiting, uitrusting en oppervlakte.

Op grond van voorspellingen van de toekomstige vraag naar havendoorzet kan het ruimtebeslag worden bepaald voor elk van bovengenoemde sectoren en activiteiten. Een directe proportionele relatie tussen havendoorzet en ruimtebeslag hoeft niet te bestaan. Er dient daarom rekening te worden gehouden met de toekomstige ontwikkeling van ruimtebesparende technologieën.

Een belangrijke invalshoek om tot controleerbare prognoses van de ruimtebehoefte van de verschillende activiteiten in de haven van Zeebrugge te komen, kan de analyse zijn van de reeds uitgegeven terreinen. Van belang hierbij is een gedetailleerde inventarisatie van terreinen, opgesplitst naar aard van de activiteit. Op basis van de toedeling van de havenpercelen aan de aard van de activiteit kan het huidige ruimtegebruik per activiteitenklasse in kaart gebracht worden. Zo kan inzicht verworven worden in de ruimtelijke en andere kwaliteitseisen van deze activiteiten en in de trends en mogelijke wijzigingen van het ruimtebeslag en kwaliteitseisen.

2.2 ANALYSE VAN HET AANBOD

Bij de analyse van de aanbodzijde zijn twee aspecten van belang : de differentiatie in terreintypes en de bepaling van het aanbod op de globale schaal van het zeehavengebied. Ook zal nagedacht

worden over een aanzet tot de opmaak van instrumenten voor een zuinig en efficiënt ruimtegebruik en zullen specifieke locaties voor een multimodaal logistiek park onder de aandacht gebracht worden.

Type economische activiteiten in het zeehavengebied

Bij de analyse van de vraagzijde en aanbodzijde van het ruimtegebruik in het zeehavengebied zal een indeling van activiteiten opgesteld worden die toelaat doelgericht de relatie te leggen tussen vraag- en aanbodzijde. Er wordt, met andere woorden, eenzelfde typering van bedrijfsactiviteiten gehanteerd.

Aanbod gedifferentieerd naar terreintypes

Het aanbod aan terreinen in de haven wordt aan de hand van een viertal invalshoeken gekwalificeerd:

juridisch-statutaire invalshoek.

Bij deze invalshoek wordt het aanbod onderverdeeld naargelang de planologische bestemming en de terreinbeheerder;

invalshoek van de milieu- en veiligheidskenmerken.

Hiervoor hanteren we milieubeoordelingsmethoden waarmee ruimtelijke keuzes kunnen onderbouwd worden. Uitgangspunt zijn normatieve zoneringsmethoden waarbij in de eerste plaats wordt gekeken naar beperkingen van het ruimtegebruik die ontstaan vanuit afstandsnormen ten opzichte van bijvoorbeeld de omgevende woonkernen, de te respecteren veiligheidsafstanden en de eventueel vervuilde en te saneren gronden;

ruimtelijke invalshoek.

Een andere belangrijke invalshoek voor de evaluatie van het aanbod aan gronden is het ruimtelijk kenmerk van de gronden. Het onderscheid tussen benutte en onbenutte gronden is hierbij essentieel. Ook de aard en het mogelijke tijdstip van de 'uitgeefbaarheid' is relevant. Op deze wijze kan het aanbod bepaald worden dat in de toekomst voor haven-, logistieke en overige economische activiteiten kan benut worden.

Dit ongewogen aanbod aan gronden kan verder gedifferentieerd worden op basis van de grootte (diepte) van de terreinen, ligging ten opzichte van de havenfaciliteiten en de ontsluitingsmogelijkheden via het water en over het land;

bedrijfseconomische invalshoek.

De bedrijfsgronden worden ingedeeld volgens type activiteit en bedrijfsperceel. Een relevante en haalbare differentiatie wordt nagestreefd.

3. ONDERZOEK 'KWALITEITSOBJECTIEVEN INZAKE DE LEEFBAARHEID VAN NABIJGELEGEN STEDELIJKE GEBIEDEN EN WOONKERNEN'

Bij het formuleren van een ontwikkelingsvisie voor de haven Brugge-Zeebrugge wordt onderzocht of aan de nabijgelegen stedelijke gebieden (onder meer Knokke-Heist) en de woonkernen van het buitengebied (onder meer Zwankendamme, Lissewege, Dudzele en Ramskapelle) een leefbare ontwikkeling/bestaan kan gegarandeerd worden.

Uitgangspunt bij dit onderzoeksluik is uiteraard dat in de beginfase van het onderzoek (agenderingsfase) op een expliciete wijze de uitspraak genomen of herhaald wordt van welke stedelijke woongebieden, inclusief de toeristische verblijfgebieden en woonkernen in het buitengebied, de leefbaarheid gegarandeerd kan worden (of onderzocht moet worden).

Deze leefbaarheids-elementen worden in eerste instantie afgewogen ten aanzien van de huidige situatie inzake de ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge. Op de tweede plaats wordt een afweging gemaakt vanuit een mogelijk toekomstscenario dat, onder voorwaarden bekomen uit andere onderzoeksluiken, het zeehavengebied tot 'volledige' ontwikkeling laat komen. Hiervoor zal tijdens het onderzoeksproces een hypothese ontwikkeld worden.

Op deze wijze kan ook ingeschat worden of in de toekomst de leefbaarheid van bestaande woonkernen en van stedelijke gebieden kan gegarandeerd worden. Zo ja, dan kunnen de verbeteringsacties, in overeenstemming met de beoogde kwaliteitsobjectieven, aangescherpt en/of aangevuld worden.

Zo nee, dan worden de mogelijke strategische keuzes aangegeven. Deze betreffen ofwel de bijstelling van het ontwikkelingsscenario van de haven van Brugge-Zeebrugge ofwel/en bijstelling van de toekomstperspectieven van de woonkernen en de stedelijke gebieden. Finaal worden in het streefbeeld de

leefbaarheidsaspecten van de gekozen ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge uitgeklaard.

Hier moeten terugkoppelingsafspraken naar gemeentelijke en provinciale ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen (bijvoorbeeld de afbakening van de kleinstedelijke gebieden Blankenberge en Knokke-Heist) en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (bijvoorbeeld de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Brugge) gelegd worden.

Hierna gaan we in op de aspecten die betrekking hebben op de stedelijke woongebieden en de woonkernen.

Het onderzoek streeft in deze gebieden en woonkernen de verbetering van de kwaliteit na, met betrekking tot de nodige gemeenschapsvoorzieningen, de woon- en verkeerssituatie, de beeldkwaliteit en het milieu. Hierbij worden ook - in aansluiting met het ruimtelijke beleidskader - uitspraken opgenomen over de gewenste grootte en draagvlak.

Het onderzoek analyseert de leefbaarheid van de genoemde woongebieden en woonkernen om van hieruit randvoorwaarden en kwaliteitseisen voor de ruimere ontwikkeling aan te geven. Het bepalen van kwaliteitsobjectieven steunt op twee basissen: de randvoorwaarden en eisen inzake milieu enerzijds en de ruimtelijke aspecten anderzijds.

De milieuaspecten werden mede aangegeven door (eventuele bijkomende) gerichte onderzoeken inzake milieu, in het bijzonder kan dit betrekking hebben op een onderzoek naar de gecumuleerde milieubelasting, een hinderenquête en een onderzoek naar de veiligheidsaspecten/risico's in het havengebied. Uiteraard wordt ook rekening gehouden met de resultaten uit de andere, parallelle, eventueel bijzondere onderzoeken.

Het onderzoek naar de leefbaarheidsaspecten van de woongebieden en woonkernen heeft aandacht voor diverse aspecten: het voorzieningenniveau, de woonbehoefte en

woonwensen, de kwaliteit van het openbaar domein (dorpsplein, hoofdstraat of poorten), stads- en dorpsranden (overgangszones naar het havengebied of open ruimte) en voor de inpassing van de grote infrastructuur in de dorps- en woonomgeving.

Globaal wordt geconcludeerd over de kwaliteitsobjectieven (minimale kwaliteitsniveaus) en worden de te verbeteren ruimtelijke elementen gebundeld in een schets die de gewenste ruimtelijke structuur van elk woongebied en elke woonkern aangeeft. In een actieplan worden de noodzakelijke ingrepen (verbeterpunten) om deze gewenste ruimtelijke structuur te realiseren aangegeven. De finaliteit van het onderzoek van de leefbaarheid wordt, met andere woorden, in een aantal objectieveerbare en, met andere woorden door het beleid na te streven, normen gevat.

Leefbaarheid begrijpen we als een concept om de collectieve, subjectieve appreciatie van de leefsituatie aan te duiden. Leefbaarheid meet dus de mate waarin een (woon-)milieu is afgestemd op de fundamentele en afgeleide behoeften. Van belang is daarom deze leefbaarheidsaspecten telkens opnieuw nader te specificeren.

Bij deze onderzoeksbenadering beschouwen we bewoners als ervaringsdeskundigen van hun leefomgeving. Het onderzoek gaat dan ook uit van een actieve verkenning van problemen en oplossingen bij de bewoners zelf; er werd getracht de meningsvorming van bewoners bij het onderzoek en het uittekenen van voorstellen te betrekken. Een kwalitatieve onderzoeks-benadering is aangewezen waarbij we kwalitatief peilen naar leefbaarheidsvragen en woontevredenheid van bewoners.

Op basis van de bestaande en verzamelde kennis wordt per stedelijk woongebied en per woonkern een voorstel van kwaliteitsobjectieven en verbeterpunten opgemaakt. De voorstellen gelden enerzijds als een toetskader voor de verdere beleidsontwikkeling van het strategisch plan maar zijn anderzijds ook reeds de aanzet voor een concreet plan van aanpak. De

hierboven voorgestelde groepsgesprekken zijn een middel om met bewoners te communiceren over de opzet van het strategisch plan. Na deze instap in de woonkern is de terugkoppeling in de verdere fase van het onderzoek van nog groter belang bijvoorbeeld bij het ontwerp-streefbeeld. Dit wordt gekoppeld aan een communicatie via één van de drie nieuwsbrieven.

Deze onderzoeksmethode meet de leefbaarheid van de woonkernen en het aanliggend stedelijk gebied en stelt criteria voor een basiskwaliteit voorop.

Het resultaat van dit onderzoek zal de basis vormen voor het formuleren van een instrumentarium voor het nastreven en handhaven van kwaliteitsobjectieven en het formuleren en uitvoeren van verbeterpunten inzake de leefbaarheid van de aanliggende stedelijke gebieden en woonkernen.

4. ONDERZOEK 'ONTSLUITING VAN DE HAVEN'

In een eerste fase worden alle bestaande studies op het vlak van verkeer en mobiliteit geanalyseerd. Daaruit dienen elementen van overeenkomsten, tegenstrijdigheden en hiaten in het bestaande onderzoekspotentieel gedetecteerd. Vervolgens zal een gerichte synthese omtrent deze bestaande studies worden opgesteld, aangevuld met eigen inzichten. Tenslotte zal een gerichte inventarisatie van de relevante elementen qua verkeer en mobiliteit (gebruikskennmerken) binnen het studiegebied en omgeving worden opgesteld.

De problematiek van de economische ontsluiting wordt geplaatst binnen het geheel van de mobiliteitsafwikkeling op het niveau van het gebied, de ruimere omgeving en volgens de verschillende modi (interne verkeersafwikkeling in de haven, directe relatie tussen haven en omgeving (woon-werkverkeer), toeristisch verkeer van en naar de (Oost)kust en internationaal transport enz.).

In een tweede fase zal een analyse worden doorgevoerd van het planningskader op het vlak van verkeer en mobiliteit.

In een getrappt onderzoek terzake zullen de diverse bestaande beleidskaders worden geanalyseerd en dit op het Vlaams, provinciaal en gemeentelijk vlak:

Vlaams en provinciaal kader:

Hierbij zullen achtereenvolgens de krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (onder andere selectie en categorisering van wegen, waterwegen en spoorwegen), van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen en van het gewestplan worden geanalyseerd. Aansluitend worden de specifieke studies inzake de AX (tussen Westkapelle en de Blauwe Toren (Brugge)), de opwaardering van de N31 en de hinterlandverbinding onderzocht.

Gemeentelijk vlak:

Achtereenvolgens worden de krachtlijnen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, van de diverse BPA's in en rond het havengebied en van het gemeentelijk mobiliteitsplan (zowel van de stad Brugge als van de aangrenzende gemeenten) geanalyseerd.

In een derde fase zal een gebiedsgericht (zowel binnen het specifieke havenareaal als ten aanzien van het ruimere hinterland) voorstel van beleidsplanning op het vlak van verkeer en mobiliteit worden aangereikt vanuit het perspectief van de havenontwikkeling in evenwicht met de omgeving. Hierbij dienen volgende aspecten uitgediept : algemene bespreking inzake het goederenvervoer, richting geven aan de streefbeelden voor de N49, de AX, de herinrichting van de N31, behandeling van havengerichte spooraccommodatie, multimodale ontsluiting van de haven (ontsluiting via de waterwegen, ontsluiting via spoorwegen, ontsluiting over de weg).

In een vierde fase zal als deelproject een gewenste ruimtelijke structuur qua verkeer en mobiliteit binnen diverse toetsingskaders (toerisme, wonen, havenactiviteiten e.d.) worden opgemaakt. Daarvoor zal de haalbaarheid op korte, middellange en lange termijn worden onderzocht.

In een vijfde en laatste fase zal er opnieuw een terugkoppeling worden doorgevoerd naar het in de tweede fase verrichte onderzoek over het beleidskader op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk vlak. Hieruit worden vaststellingen van overeenkomsten en tegenstrijdigheden gedetecteerd en wordt een oplossingskader geschetst op korte, middellange en lange termijn.

5. ONDERZOEK 'ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR'

In een eerste fase worden alle bestaande studies op het vlak van natuur en ecologie geanalyseerd. Daaruit dienen elementen van overeenkomsten, tegenstrijdigheden en hiaten in het bestaande onderzoekspotentieel gedetecteerd. Vervolgens zal een gerichte synthese omtrent deze bestaande studies worden opgesteld, aangevuld met eigen inzichten. Tenslotte zal een gerichte inventarisatie van de relevante elementen qua natuur en ecologie binnen het studiegebied en omgeving worden opgesteld.

In een tweede fase zal een analyse worden doorgevoerd van het planningskader op het vlak van natuur en ecologie. In een getrappt onderzoek zullen de diverse bestaande juridisch gerichte beleidskaders worden geanalyseerd en dit op het Europees, Vlaams, provinciaal en gemeentelijk vlak :

Europees kader:

Het voor deze regio vastgestelde Europese Vogelrichtlijngebied (op basis van de Europese Richtlijn 79/409/EEG dd 2-4-1979, uitgevoerd bij besluit van de Vlaamse Executieve van 17-10-1988) en het Habitatgebied hebben het 'poldercomplex' met een aantal delen van het Brugs grondgebied, waaronder een gedeelte van het Zeebrugs achterhavengebied als dusdanig vastgelegd. Binnen deze gebieden moet het Vlaamse Gewest een gebiedsgericht beleid terzake uitvoeren. Binnen de uitvoering van de Europese Verordening 20/78 van 1992 werden bij MB van 4/6/1999 eveneens bepaalde 'beheersgebieden weidevogels' afgebakend waarin delen van de achterhaven van Zeebrugge gelegen zijn. In deze gebieden kunnen gerichte beheersovereenkomsten afgesloten worden. Ter uitvoering van de Habitatregeling 92/43/EEG zijn een aantal percelen aangeduid die een speciale bescherming genieten. Het betreft in hoofdzaak de bescherming van zogenaamde Zilte poldergraslanden.

Vlaams en provinciaal kader:

Hierbij zullen achtereenvolgens de krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (onder andere de in het richtinggevend gedeelte vastgestelde 5%-norm qua oppervlakte van alle zeehavengebieden die moeten worden ingericht als oppervlakte voor ecologische infrastructuur), van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, van het gewestplan, van het Duinendecreet en van het uitvoeringsbesluit van het decreet op het natuurbehoud (Besluit van de Vlaamse regering van 23 juli 1998) geanalyseerd worden. Ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud (art. 7 en volgende) is door de Vlaamse Regering een uitvoeringsbesluit opgemaakt (Besluit van de Vlaamse Regering van 21 juli 1998) waarbij een aantal vegetaties worden opgesomd die een volledige bescherming genieten ongeacht de gewestplanbestemming. In functie van voorliggende opdracht gaat het om zogenaamde Rietlandvegetaties Mr, Mz en Da.

Gemeentelijk vlak:

Achtereenvolgens worden de krachtlijnen van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, van de diverse BPA's in en rond het bedoeld havengebied en van het GNOP geanalyseerd.

In een derde fase zal een confrontatie en analyse van de bestaande elementen van natuur en ecologie diverse toetsingskaders doorgevoerd worden. Dit zal zo aangepakt worden dat specifieke evaluatiematrixen inzicht geven in de gedetecteerde overeenstemmende en confronterende elementen.

In een vierde fase zal de haalbaarheid van de voorgestelde ontwikkeling van natuur en ecologie binnen diverse toetsingskaders worden nagegaan, met inachtnaam van eventuele voorstellen van noodzakelijk geachte compensatie-elementen en bepaling van daarvoor vast te stellen locatie(s).

Daaruit dienen structuurschetsen van de gewenste natuurlijke en ecologische structuur met inachtnaam van de verschillende fases qua realisatie opgemaakt.

In een vijfde en laatste fase zal er opnieuw een terugkoppeling doorgevoerd worden naar het in de tweede fase verrichte onderzoek over het juridische beleidskader op Europees, Vlaams, provinciaal en gemeentelijk vlak.

6. ONDERZOEK 'LANDSCHAPSBOW EN BEELDKWALITEIT VAN DE HAVEN'

Bij de verdere ontwikkeling van het havengebied en de omgeving is een verbetering van het imago en de beeldkwaliteit van groot belang. Zowel voor de opwaardering van de stedelijke woongebieden en woonkernen, als voor de aantrekking van de gewenste havenactiviteiten en bedrijvigheden, als voor de ondersteuning van de toeristische positie van het gebied is dit van cruciaal belang. We voeren een onderzoek uit dat aandacht schenkt aan de landschapsbouw en de beeldkwaliteit : de vormgeving van het gebied.

De havenfunctie, de woon- en de toeristische functie hebben behoefte aan krachtige beelden, in of nabij respectievelijk de belangrijkste bedrijvenzones, de infrastructuuromgevingen, de woonkernen en toeristische plaatsen. Hiertoe moeten enerzijds de bestaande beeldelementen worden versterkt en moeten anderzijds op een aantal plekken nieuwe beeldbepalende elementen van hoge kwaliteit worden uitgebouwd. De omgeving van het havengebied blijft immers voor velen, ook toeristen en dagjesmensen, de toegangspoort tot de kust.

Globaal stellen we voor het gebied van de haven van Brugge-Zeebrugge een aanpak voor die als volgt is opgebouwd:

landschapsanalyse en -evaluatie in functie van de opmaak van het landschapsbouwplan (casco-benadering). We vertrekken vanuit een analyse en evaluatie van de aanwezige natuurlijke en culturele landschappen in de kanaalzone en de directe omgeving ervan. Bij de evaluatie wordt onder meer aandacht besteed aan de verschraving van de betrokken landschappen en aan de bedreigingen voor de identiteit van verschillende landschappen. Centraal staan de visueel-ruimtelijke elementen en esthetische kwaliteit, het ecologisch functioneren en het bruikbaarheidsaspect van het landschap;

de formulering van een visie inzake de gewenste landschappelijke opbouw en beeldkwaliteit;

de concretisering van deze visie in principes en concepten inzake de gewenste landschapsbouw en de beeldkwaliteit;

de strategische vertaling in enkele goed gekozen voorbeeldprojecten. Hierbij hoort een concept voor de inrichting van deze voorbeeldprojecten en een strategie voor realisatie (dit alles wordt ondersteund met referentiebeelden en schetsen).

Doel van de hier aangereikte onderzoeksmethodiek is na te gaan in welke mate en hoe de landschappelijke structuur richtinggevend of kader is voor functionele ontwikkelingen en hoe aan deze structuur een visueel aantrekkelijke vormgeving kan worden gegeven. Er wordt nagegaan in welke mate nieuwe ontwikkelingen kunnen ingepast worden binnen de bestaande landschappelijke structuur en waar de ontwikkeling van een nieuwe landschappelijke structuur noodzakelijk is.

De casco-benadering is geschikt voor deze opgave. Aldus kan aangegeven worden in welke gebieden het bestaande landschapspatroon het uitgangspunt kan vormen en versterkt kan worden en in welke gebieden een nieuwe landschappelijke structuur zal moeten worden ontworpen. Aangegeven kan worden in welke gebruiksruimten wordt gestreefd naar een imago-ondersteunende functionaliteit, eigenheid en beeldkwaliteit. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar bakens en zichtlocaties.

7. ONDERZOEK 'BEHANDELING EN BERGING VAN BAGGERSPECIE' EN GRONDOVERSCHOTTEN

Op basis van het bestaand functioneren van de haven (diepgang, nautische toegang) en bestaande kennis wordt ingeschat welke de hoeveelheid baggerspecie is die op welke termijn moet geborgen worden. Alternatieven worden nagegaan en vergeleken met de (on-)mogelijkheden van de bestemmingsvoorschriften.

Daarnaast wordt nagegaan welk grondverzet vrijkomt bij welke havenwerken (graven van dokken, verdiepen van kanalen enz.). Van beide species wordt de kwaliteit ingeschat. Nagegaan wordt hoe en in welke mate de vrijgekomen specie kan gebruikt/gedeponerd worden in afstemming met de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied en omgeving. Aangegeven wordt welke instrumenten ontwikkeld moeten worden om aan deze problematiek een antwoord te bieden.

Dit onderzoeksluik heeft aandacht voor de wijze waarop eventuele grondoverschotten bij de aanleg van havenfaciliteiten en/of het baggeren gebruikt kunnen worden bij landschapsbouw en aanleg van bufferzones. Een aanzet tot uitvoeringsprogramma wordt geformuleerd waarbij aangegeven wordt welke hoeveelheid, van welke kwaliteit, waar en waarvoor kan worden gebruikt.

8. ONDERZOEK 'TOERISME EN RECREATIE'

In dit onderzoeksluik worden de problemen en kansen van leefbare ontwikkelingen van toerisme in de omgeving van de zeehaven nagegaan.

In de eerste plaats worden de bestaande toeristische en recreatieve functies in kaart gebracht. Hierbij is aandacht voor de aard van de activiteit, de temporele kenmerken, de schaal en omvang, de maatschappelijke doelgroep en de situering en hindergevoeligheid ten opzichte van de zeehaven.

Er zullen toeristische kwaliteitsplannen ingezet worden voor de evaluatie van het bestaand en potentieel toeristisch product in de omgeving van de zeehaven en de zeehaven zelf als toeristisch product in al zijn relevante aspecten.

We definiëren het toeristisch product breed. Het omvat zowel:

ruimtelijke aspecten: toegang, parkeermogelijkheden, openbaar domein, natuurlijke omgeving enz.;

toeristisch-recreatieve uitrusting en voorzieningen: logies, attracties, evenementen en kenmerken daarvan zoals comfortniveau, variëteit enz.;

menselijke aspecten zoals dienstverlening, gastvrijheid enz.

De kern van de kwaliteitsaudit van het toeristisch product van de zeehaven en omgeving (in relatie tot de zeehavenactiviteit) wordt gevormd door:

een analyse van bestaand materiaal;

twee groepsdiscussies met huidige klanten (toeristen);

een bevraging van de lokale beleidsmakers.

Daarna heeft het onderzoek aandacht voor de kwantitatieve toetsing van de verkregen resultaten uit de groepsdiscussies. Het doel is de bevindingen uit de groepsdiscussie op een grotere schaal uit te testen door een mondelinge enquête af te nemen bij een steekproef van verblijfgasten in de toeristische bestemmingen in de omgeving van de haven. De enquêtes worden afgenomen aan de hand van een gestructureerd enquêteformulier bij verblijftoeristen die hun vakantie grotendeels beëindigd hebben.

Het resultaat van dit onderzoeksluik, aangevuld met eventueel bijkomend onderzoek, heeft betrekking op de formulering van een kwalitatieve visie en actieplan met betrekking tot:

bepaling van de prioriteiten ten aanzien van de te ontwikkelen activiteiten op het vlak van kwaliteit van het toeristisch product van de zeehaven en omgeving;

de hergroepering van deze prioriteiten in sterktes, kansen en zwaktes per sector (publiek, privaat);

aanreiken van een methodiek voor het realiseren van de verbetering van de vastgestelde probleempunten en het aangrijpen van kansen voor de ontwikkeling van het toeristisch product;

een voorstel van structuur voor het opvolgen van de aanbevelingen van de kwaliteitsaudit en het bestendigen van de inspanningen.

BIJLAGE 2: VOORSTEL SAMENSTELLING PLANGROEP

- Henri Serruys (secretariaat generaal - afdeling Beleid) - voorzitter
- Danny Claeys (CIBE) - gespreksleiding, communicatie-verantwoordelijke
- Wouter Vankeirsbilck (secretariaat-generaal - afdeling Beleid) - secretaris
- Rik Houthaave (WES) - inhoudelijke procesbegeleider
- Leden van het opdrachthoudend team :
 - Diederik Franco (WES), verslaggeving
 - Piet Gellynck (Groep Planning)
- Mark Meersman, kabinetsafgevaardigde Vlaams minister van mobiliteit, openbare werken en energie
- Afgevaardigden van de opdrachtgevende administraties (projectteam)
 - Herbert Smits (Administratie Waterwegen en Zeewezen - afdeling Beleid)
 - Paul Hanssens (Administratie Waterwegen en Zeewezen - afdeling Kust)
 - Luc Van Damme (Administratie Waterwegen en Zeewezen - afdeling Kust)
 - Paul Schroé (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen)
 - Patrick Van Cauwenberghe (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen)
 - Philip Tanghe (Administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer - Directoraat generaal)
 - David Stevens (Administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer - Directoraat generaal)
 - Koenraad Heuts (Administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer - Cel MER)
 - Jean-Louis Herrier (Administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer - Natuur West-Vlaanderen)
 - Wim Pauwels (Administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer - Natuur West-Vlaanderen)
 - Geert Mertens (Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en landschappen - afdeling Ruimtelijke Planning)
 - Koen Joye (Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen - afdeling ROHM West-Vlaanderen)
 - Johan Hanssens (Administratie Wegen en Verkeer - West-Vlaanderen)
- Afgevaardigde van de Administratie Economie
- Afgevaardigden van de provincie West-Vlaanderen (aan te schrijven via bestendige deputatie)
- Afgevaardigde van de stad Brugge (aan te schrijven via college van burgemeester en schepenen)
- Afgevaardigde van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Afgevaardigde van de GOM West-Vlaanderen

BIJLAGE 3 : VOORSTEL SAMENSTELLING STUURGROEP

Paul Breyne (gouverneur provincie West-Vlaanderen) - voorzitter

Fernand Desmyter (secretaris-generaal departement leefmilieu en infrastructuur)

Danny Claeys (CIBE) - gespreksleiding, communicatie--verantwoordelijke

Henri Serruys (secretariaat-generaal - afdeling Beleid) - secretaris

Rik Houthaeve (WES) - inhoudelijke procesbegeleider

Leden van het opdrachthoudend team:

Diederik Franco (WES), verslaggeving

Ulrich Keppler (Groep Planning)

Piet Gellynck (Groep Planning)

Bestuurlijke afgevaardigden Vlaamse Gewest (aanschrijven via betrokken minister)

N. - kabinetsafgevaardigde van de Minister-President

N. - kabinetsafgevaardigde Vlaams minister van mobiliteit, openbare werken en energie

N. - kabinetsafgevaardigde Vlaams minister van economie en ruimtelijke ordening

N. - kabinetsafgevaardigde Vlaams minister van leefmilieu en landbouw

N. - kabinetsafgevaardigde Vlaams minister van tewerkstelling en toerisme

N. - kabinetsafgevaardigde Vlaams minister van binnenlandse aangelegenheden en monumenten en landschappen

N. - Afgevaardigde Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen

Ambtelijke afgevaardigden van het Vlaamse Gewest (aan te schrijven via de betrokken directeur-generaal)

N. - Administratie Waterwegen en Zeewezen

N. - Administratie Wegen en Verkeer

N. - Administratie Milieu, Natuur, Land- en Waterbeheer

N. - Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen

N. - Administratie Economie

Andere instellingen op Vlaams (Belgisch) niveau

N. - GOM-West-Vlaanderen

N. - Vlaamse Havencommissie

N. - Instituut voor natuurbehoud

N. - Vlaamse vervoermaatschappij (De Lijn)

N. - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

Bestuurlijke en/of ambtelijke afgevaardigden van de provincie West-Vlaanderen (aan te schrijven via bestendige deputatie)

Bestuurlijke en/of ambtelijke afgevaardigden van de betrokken gemeenten (aan te schrijven via college van burgemeester en schepenen)

stad Brugge

gemeente Knokke-Heist

stad Blankenberge

BIJLAGE 4 : VOORSTEL SAMENSTELLING MAATSCHAPPELIJKE KLANKBORDGROEP

Paul Breyne (gouverneur provincie West-Vlaanderen) - voorzitter

Danny Claeys (CIBE) - gespreksleiding, communicatie-verantwoordelijke

Wouter Vankeirsbilck (secretariaat-generaal - afdeling Beleid) - secretaris

Rik Houthaève (WES) - inhoudelijke procesbegeleider

Leden van het opdrachthoudend team:

Diederik Franco (WES), verslaggeving

Ulrich Keppler (Groep Planning)

Piet Gellynck (Groep Planning)

Henri Serruys (secretariaat-generaal - afdeling Beleid) - afgevaardigde van de stuurgroep

Werkgeversorganisaties en economische actoren

N. - Werkgeversbond der Belgische Havens

N. - Kamer van Koophandel Noord-West-Vlaanderen

N. - Vlaams Economisch Verbond

N. - Association Port of Zeebrugge Interests (APZI)

N. - CEWEZ

N. - Rederscentrale

N. - Kamer van Koophandel afdeling regio Brugge

N. - Unizo Brugge-Torhout-Oostkust

N. - SAV (Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest)

N. - Febetra

N. - Promotie Binnenvaart Vlaanderen

N. - Promotie Short Sea Shipping

Werknemersorganisaties

N. - ABW

N. - ACLVB Noord-West-Vlaanderen

N. - ACV

Landbouworganisaties

N. - Boerenbond West-Vlaanderen

N. - Algemeen Boerensyndicaat West-Vlaanderen

Milieuorganisaties

N. - Natuurrezervaten West-Vlaanderen

N. - Greenpeace België

N. - Bond Beter Leefmilieu

N. - Strandwerkgroep

Lokale adviesraden en comités

N. - GECORO Brugge, Knokke-Heist, Blankenberge

N. - MiNaraad Brugge, Knokke-Heist, Blankenberge

Andere

N. - Streekplatform Brugge

N. - Toerisme

BIJLAGE 5 : SAMENSTELLING SUBREGIONAAL OVERLEGORGAAN

cfr. Besluit van de Vlaamse regering houdende de organisatie en de werking van de Subregionale Overlegorganen overeenkomstig artikel 28 van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens

Voorzitter

Maximaal vier afgevaardigden van het Vlaamse Gewest, behorend tot de kabinetten van:

Vlaams minister, bevoegd voor openbare werken

Vlaams minister, bevoegd voor het vervoer

Vlaams minister, bevoegd voor het leefmilieu

Vlaams minister, bevoegd voor de landbouw

Vlaams minister, bevoegd voor het economisch beleid

Vlaams minister, bevoegd voor de werkgelegenheid

Twee afgevaardigden van het havenbedrijf in kwestie (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen)

Eén lokaal verkozen vertegenwoordiger van de deelnemende Vlaamse provincie of provincies (provincie West-Vlaanderen)

Eén lokaal verkozen vertegenwoordiger per stad of gemeente die het havengebied in kwestie op hun grondgebied hebben of waarvan het grondgebied eraan grenst (steden en gemeenten worden aangewezen door de Vlaamse minister bevoegd voor openbare werken en het vervoer na melding van hun kandidatuur)

stad Brugge

gemeente Knokke-Heist

Permanente secretariaat

BIJLAGE 6 : NUTTIGE ADRESSEN

- Opdrachtgever

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Beleid
Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, bus 2,
1000 Brussel

Henri Serruys, directeur-ingenieur
henring.serruys@lin.vlaanderen.be

- Opdrachthouders

WES Economisch en Maatschappelijk Studie en
Adviesbureau
Baron Ruzettelaan 33, 8310 Assebroek-Brugge
tel. 050 36 71 36 fax 050 36 31 86

Rik Houthaève, inhoudelijk procesbegeleider
rik.houthaeve@wes.be

Diederik Franco
diederik.franco@wes.be

Groep Planning
Sint-Jacobsstraat 68, 8000 Brugge
tel. 050 33 19 66 fax 050 33 52 43
gpbg@groepplanning.be

Ulrich Keppler
Piet Gellynck

CIBE centrum voor overheidscommunicatie vzw
Lostraat 28, 9000 Gent
tel. 09 220 78 28 fax 09 220 86 41

Danny Claeys, procesbegeleider-communicatie-
verantwoordelijke
danny.claeys@cibe-cvo.be

- Secretariaat

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Afdeling Beleid
Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, bus 2,
1000 Brussel

Wouter Vankeirsbilck, ingenieur
wouter.vankeirsbilck@lin.vlaanderen.be