

HET RUIMTELIJK STRUKTUURPLAN EN DE ONTWIKKELING VAN WEST-VLAANDEREN¹

T. Kelchtermans

*Vlaams minister van Openbare Werken,
Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden*

Inleiding

Bij de vaststelling van de gewestplannen was afgesproken dat de bestemming van de gronden na een tiental jaren opnieuw zou worden bekeken. Dit is niet gebeurd. Bovendien heeft de ruimtelijke ordening niet de nodige dynamische rol gespeeld bij de realisatie van de bestemmingen, zodat wij verzeild raakten in een ordening van 'op verzoek of bij uitzondering of in afwijking van'. In plaats van het sturen van de maatschappelijke ontwikkeling kregen wij zo een ordening van de voldongen feiten. Dit alles heeft de geloofwaardigheid van het ruimtelijk beleid uiteraard ernstig op de helling gezet. Jarenlang is er dan gestudeerd en geïnventariseerd om een nieuwe aanpak te onderbouwen. Veel werd daarbij gesproken over een allesoverkoepelend richtinggevend structuurplan, doch verder dan voorontwerpen geraakte men niet.

Structuurplan Vlaanderen in de maak

Aan die impasse wou de huidige Vlaamse regering een einde maken. Als minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening hebben wij door het Regeerakkoord immers duidelijke opdrachten meegekregen.

Zo wordt in deze legislatuur een structuurplan voor Vlaanderen opge maakt, dat via een herziening van de wet op de ruimtelijke ordening een dekretale basis zal krijgen en dat de grondslag moet vormen voor een aanpassing van de gewestplannen. Intussen hebben wij reeds enkele concrete maatregelen genomen, namelijk een herziening van het 'mini-dekreet' en een moratorium voor Bijzondere Plannen van Aanleg, die wijzigingen inhouden van de gewestplannen. Dit moratorium is, zoals U wellicht bekend, ingegaan op 6 februari 1992.

Het regeerakkoord bevat ook een aantal randvoorwaarden voor het toekomstig ruimtelijke beleid. Wij noemen slechts de voornaamste: maximale vrijwaring van de open ruimte, herwaardering van de woonkernen, inbreiding en evenwicht tussen economische leefbaarheid en zorg voor het milieu. Wanneer wij dit alles plaatsen tegenover de gangbare praktijken van enge lokale planning, van lintbebouwing, van uitzonderingsbepalingen die als algemene regel worden gehanteerd, kortom tegenover een ruimtelijke ordening van de 'vraag' en niet van de 'draagkracht', dan ligt het besluit voor de hand: er moet een radicale trendbreuk komen. Zo dringen ingrepen zich op, willen wij nog ooit tot een duurzame ordening komen.

Anderzijds kan en zal de nodige maatschappelijke ontwikkeling uiteraard niet worden stilgelegd; wèl is het de bedoeling ze voortaan te toetsen aan de gegevens van het structuurplanningsproces. Zo staan de maatregelen zoals herzieningsaanvragen van gewestplannen of BPA's, steeds in functie van de globale ordening, die wij pas later definitief vorm geven. Hoofdzaak is dat bij elk initiatief het eindperspektief voor ogen wordt gehouden.

Nood aan korte-termijnbeleid

Uit het voorgaande hebt U al begrepen dat zich logischerwijze de keuze opdroeg van een tweesporenbeleid; directe maatregelen nemen om wanorde en ongeloofwaardigheid om te buigen en terzelfdertijd een langere-termijnproces op gang brengen om straks tot de definitieve trendbreuk te komen. In die optiek hebben wij onmiddellijk *twee richtlijnen* uitgevaardigd om enkele voorschriften bij de gewestplannen te optimaliseren en *drie ontwerpen van dekreet* voorgesteld om bepaalde uitzonderingsmaatregelen bij te sturen.

De *eerste richtlijn* heeft betrekking op het *aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden*. Die aansnijding zal in het vervolg moeten kaderen in een gemeentelijke woonbehoefte studie, waarvoor een richtkader op het Vlaamse niveau is vastgesteld. De *tweede richtlijn* behelst een meer restriktieve toepassing van artikel 20 betreffende de *inplanting van gemeenschapsvoorzieningen* zoals ondermeer pijpleidingen en hoogspanningslijnen en openbare gebouwen. Hierbij worden nu op basis van de functies en het schaalniveau meer doeltreffende modaliteiten vastgelegd. De essentie is dat voor voorzieningen van het gewestelijk niveau, het gewestplan zal worden aangepast.

Naast deze richtlijnen, die straks in een Omzendbrief zullen worden omgezet, werden op 7 oktober 1992 door de Vlaamse regering *drie voorstellen van dekreet* principieel goedgekeurd die onlangs werden besproken in de Vlaamse Raad. Een eerste ontwerp stelt voor om de toepassing van de zogenaamde *opvulregel*, onmogelijk te maken. Het staat immers vast dat vooral deze regel verantwoordelijk is voor het stelselmatig uitbreiden van de lintbebouwing, daar waar hij nochtans slechts als uitzondering bedoeld was. Het tweede en derde ontwerp van dekreet hebben betrekking op het heroriënteren van het mini-dekreet inzake de *uitbreiding van gebouwen en bedrijven* en op het *verlenen van vergunningen voor zonevreemde bedrijven*. Deze beide dekreten beogen enerzijds een uit de hand gelopen toepassing van het mini-dekreet te gaan en anderzijds aan bestaan-

¹ Toespraak gehouden door minister Kelchtermans ter gelegenheid van de Algemene Informatievergadering van de GOM-West-Vlaanderen op 17 mei 1993.

de zonevreemde bedrijven de mogelijkheid te bieden toch een exploitatievergunning te krijgen. Op basis van dit korte-termijnbeleid kunnen wij de kwaliteit en de kwantiteit van de open ruimte veel beter beschermen en het vertrouwen in de ruimtelijke ordening herstellen. Parallel hiermee wordt op zeer intensieve wijze verder gewerkt aan het structuurplan voor Vlaanderen en de dekretale basis om dit operationeel te maken.

Inzake de opbouw van het nieuwe dekreet is het aangewezen een *fasering* in te bouwen en in eerste instantie alleen het meest noodzakelijke te regelen. Veel aandacht zal daarbij gaan naar het vergunningensysteem. De huidige drie- of viertrapsvergunningsprocedure wordt herleid tot twee stadia met waarborgen voor een tijdige beslissing. Ook zullen in het belang van de rechtszekerheid, nieuwe bepalingen worden opgenomen om openbaarheid van bestuur te waarborgen, beroepsmogelijkheden te verruimen, de adviesverlening deskundiger te onderbouwen en om de bouwmissdrijven effectiever aan te pakken. De verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur wordt eveneens versterkt. Kortom, essentieel voor ons zijn: eenvoudiger en kortere procedures, en geen alleen-recht voor gemachtigde ambtenaar. In een latere fase zullen andere gedeelten van de wet op de stedenbouw worden herzien, specifiek dan in functie van de vordering van de structuurplanning. Ook voor aanverwante beleidsmateries zoals stads- en dorpsherwaardering, sanering van verlaten bedrijfsterreinen, grondbeleid en dergelijke wordt als regel aangenomen: dringend optreden waar nefaste ontwikkelingen moeten worden gestopt en gedegen studie en overleg om de definitieve regeling te integreren in een coherente totaalaanpak.

Inherzieningstelling van gewestplannen

Dit tweesporenbeleid van dringende beslissingen en een planningsproces voor de toekomst roept ongetwijfeld vragen op in vele middens, ieder vanuit zijn eigen bekommernis. Zo wensen de landbouw en de natuursektor een stringente aanpak voor het behoud van het areaal. De sektor 'verkeer en vervoer' vraagt aandacht voor de mobiliteitskwestie. De economische sektor vraagt nieuwe bedrijfzonen en de sociale sektor wil bijkomende tewerkstelling. De

huisvesting wijst dan weer onder andere op woonbehoeftebestudies.

Om op die dwingende maatschappelijke noden in te spelen heeft de Vlaamse regering reeds gesteld dat tussentijdse inherzieningstellingen van gewestplannen mogelijk blijven — het werd onder meer voor de bedrijventerreinen in het arrondissement Kortrijk nog bewezen — mits een toetsing aan de doelstellingen van het Structuurplan. Dit betekent ook dat een voorstel tot inherzieningstelling moet getuigen van een bovenlokale en liefst breed-regionale visie of moet gedragen worden door een sektor in zijn geheel. Uiteraard is er ook geen probleem wanneer een inherzieningstelling past in een eerder goedgekeurde beleidsnota zoals bijvoorbeeld voor grint of infrastructuurprogramma's.

eenvoudig gezegd: moeten oplossingen mogelijk zijn via een eenvoudige procedure van het BPA of APA.

Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen

Wij kunnen hier vandaag moeilijk voorbijgaan aan het probleem van de bedrijventerreinen in West-Vlaanderen. Bij het opstellen van de gewestplannen kon men onmogelijk voorzien dat er een zo grote expansie zou zijn van de industriële sektor. De voorziene reserve bleek dus al snel te klein. Veelvuldige lokale initiatieven om deze problematiek aan te pakken resulteerden in een stortvloed van Bijzondere Plannen van Aanleg. Van enige coördinatie was echter geen sprake. Bij de vaststelling van het mo-

Het huidige korte-termijnbeleid inzake ruimtelijke ordening beschermt de kwaliteit en de kwantiteit van de open ruimte.

Parallel hiermee wordt op intensieve wijze verder gewerkt aan het Structuurplan voor Vlaanderen.

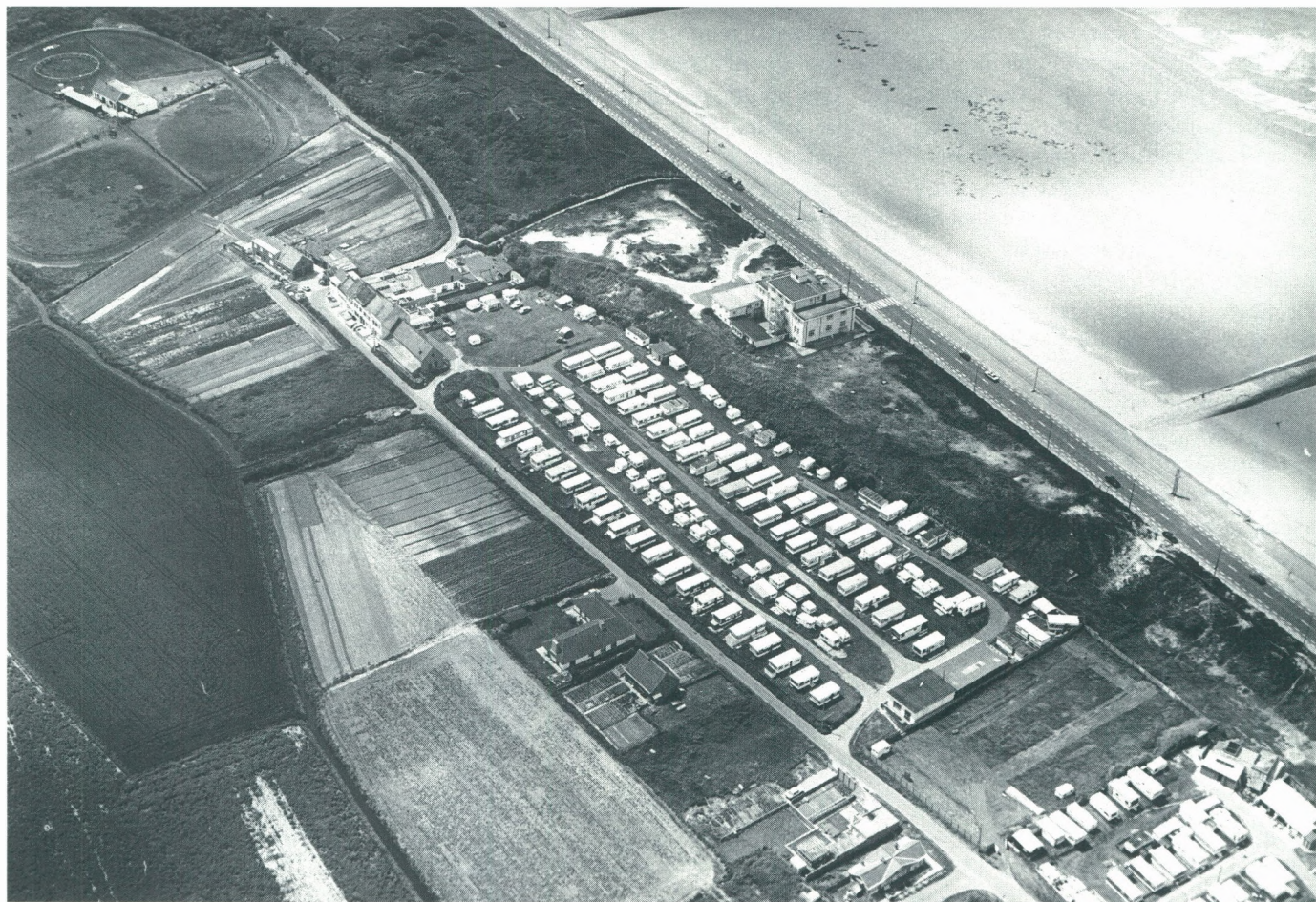
Wat betreft de BPA's die afwijken van de gewestplannen, geldt vooralsnog het gekende moratorium; ze worden dus niet meer behandeld wanneer ze door de gemeente na 5 februari 1992 werden opgestart. De stortvloed van BPA's, die nog wel voor evaluatie in aanmerking komen, heeft inmiddels bewezen dat het moratorium een korrekte maatregel was; zonder dat was de chaos en de uitholling van de gewestplannen ongetwijfeld niet meer te overzien geweest.

Indien echter de geciteerde trendbreuk-dekreten worden goedgekeurd, is er uiteraard een nieuw feit. De ordening zal dan in nieuwe banen zijn geleid, waardoor opnieuw een meer soepele opstelling verantwoord wordt. Wij nemen ons dan ook voor een selectieve aanpassing — door versoepeling — van dit moratorium aan de Vlaamse regering voor te leggen zodra over de juist genoemde dekreten is gestemd. Hetzelfde geldt voor de problemen, die voortvloeien uit de afschaffing van de opvolregel en de beperking van de uitbreiding van zonevreemde bedrijven. Mits afweging van de criteria zoals de kwaliteit van de open ruimte, de verdichting van de kernen, een meerwaarde voor het leefmilieu en dergelijke, moet ook hier een gepast samengaan van structuurplanning en gemeentelijke verantwoordelijkheid tot stand kunnen komen, of

ratorium waren wij er terdege van bewust dat een stand-still operatie ook niet houdbaar was.

Daarom zijn wij in West-Vlaanderen gestart met de *inherzieningstelling* van het *gewestplan Kortrijk*. Deze herziening, beslist op 18 november 1992, heeft betrekking op ongeveer 210 ha nieuwe bedrijventerreinen. Ook wat het gewestplan Ieper-Poperinge betreft werd op 5 mei jongstleden beslist om dit gewestplan in herziening te stellen om 35 ha bijkomende industriezones vast te leggen.

Uiteraard beseffen we best dat nog een zeer belangrijke wijziging moet doorgevoerd worden met name van het gewestplan Roeselare-Tielt. Hier zal zowel een oplossing moeten gevonden worden voor de uitbreiding van een aantal grote bedrijven aansluitend bij het bedrijf zelf als voor de uitbreiding van een aantal regionale bedrijventerreinen. Sta me toe thans reeds te stellen dat een bijkomende vraag van ongeveer 460 ha die betrekking heeft op zowel de regionale terreinen, de BPA's die nog in onderzoek zijn en de uitbreiding van individuele terreinen met grote omzichtigheid dient benaderd. De voorstellen, die het resultaat zijn van een zeer gedegen onderzoek, zullen wij op korte termijn toetsen aan de uitgangspunten van het nieuwe ruimtelijk beleid, zodat we



J.J. Soenen, Oostende

Noodzaak aan ruimtelijke planning voor de Kustzone.

de beslissing inzake Roeselare-Tielt in juni kunnen voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Na Roeselare-Tielt zullen dan de andere voorstellen van de GOM-West-Vlaanderen voor de *gewestplannen Brugge-Oostkust, Veurne, Oostende en Diksmuide-Torhout* aan bod komen.

Strukturplan West-Vlaanderen

Het Strukturplanningsproces zal en mag evenwel niet tot stand komen boven de hoofden heen. In elke fase, zowel op het Vlaams niveau als op het niveau van de provincies en de gemeenten, zal een samenwerkingsmodel fungeren waarin de bestuurders, de sectoren en de bevolking hun inbreng doen.

Tegen einde 1993 hopen wij dan een eerste ruimtelijke struktur op het niveau van het Vlaamse gewest te kunnen voorleggen. Daarin zullen reeds de opties vastliggen met betrekking tot globale gegevens voor Vlaanderen zoals de stedelijke complexen, de gewestelijke tewerkstellingsgebieden, de grote infrastructuur en de open ruimte (zoals ondermeer de groene en gele hoofdstructuur deze zullen aangeven). Uiter-

aard wordt daarbij een gedegen inbreng verwacht van de bedrijfssectoren. Ook moeten de provincies als gelijkwaardige gesprekspartners kunnen optreden. De provincie West-Vlaanderen speelt daarbij in Vlaanderen een voortrekkersrol, mede onder impuls van de GOM.

Zo verheugt het ons vandaag te kunnen vaststellen dat voor de eerste maal in Vlaanderen op provinciaal niveau een deelstrukturplan gestalte krijgt. We verwijzen hier uiteraard naar het *provinciaal strukturplan voor het kustgebied*. Wat de methodiek betreft is een bepaalde denkpiste gevolgd; namelijk een sectorbenadering met daarna een integratie die voor- en nadelen biedt. De integratie van de verschillende verzuchtingen zal uiteraard nog een moeilijke oefening worden waarin wellicht alle aktoren en verzuchtingen zullen beloond worden. Wat we hier echter vooral toejuichen is dat ook op provinciaal niveau van een studiefase naar een operationele fase wordt overgeschakeld. Alleen op deze wijze zal een maatschappelijk draagvlak gecreëerd worden, zullen we de sterke en zwakke kanten van het proces leren kennen. Een leefbaar Vlaanderen behelst ook een leefbare

ekonomie. Ik nodig de sektor dan ook uit om aktief te participeren en dit aspekt van leefbare ekonomie, en de ruimtelijke konsequenties ervan, in het planningsproces in te brengen en te evalueren. Slecht door een aktieve deelname van alle sectoren in dit planproces zullen wij immers tot een strukturplan komen dat goed onderbouwd is en gedragen wordt door een brede basis.

Belang van de kusthavens

Laat mij hier in West-Vlaanderen ook even ingaan op het belang van onze kusthavens voor Vlaanderen. De havens zijn immers de motoren van onze ekonomie. De verdere ontwikkeling van West-Vlaanderen kan trouwens evenmin hiervan los gezien worden. De ekonomische en sociale welstand van de kuststreek is steeds met de bloei van de kusthavens verbonden geweest.

Dit werd door het beleid steeds erkend; getuige daarvan de ontzaglijke investeringen die de laatste decennia in de havensektor, ook in deze streek, gebeurd zijn, meer bepaald de uitbouw van de *haven van Zeebrugge*. Wij wensen dit beleid verder te zetten. Investe-

ringen in haveninfrastructuur zijn immers duurzame lange-termijn investeringen die een hoog rendement realiseren. Zij vormen de basis van tal van activiteiten waarvan de baten een blijvende welstand garanderen. Recente realisaties zoals de CAST-Containerterminal, en de Andrew's Fruit Wharf zijn mede oorzaak van de belangrijke trafiekstijging van circa dertien procent die de Haven van Zeebrugge in 1992 gekend heeft. De verlenging van de Bastenakenkade en de bouw van de Flanders' Containerterminal in de voorhaven die in 1994 operationeel moet zijn, zullen ongetwijfeld nog bijkomende impulsen geven aan deze spectaculaire groei.

Met het oog op een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge, zullen wij binnenkort een beslissing nemen over de toewijzing van de tunnel onder de Baron de Maerelaan, zodat de werken nog vóór het bouwverlof kunnen aanvangen. Dit project zal een duidelijke scheiding realiseren tussen het verkeer op de kustbaan en het havenverkeer, wat de veiligheid van de weggebruikers en de vlotte doorstroming van het verkeer aanzienlijk zal verbeteren.

Niet alle havens kenden de uitzonderlijke vlucht zoals deze van Zeebrugge. *Oostende* heeft sinds de uitvoering van belangrijke investeringswerken begin deze eeuw haar haveninfrastructuur niet meer zien veranderen, wat een duidelijke hypothec geleegd heeft op elke verdere ontwikkeling. Nochtans blijven de havenactiviteiten voor deze regio van uitzonderlijk belang; zij zijn immers nog steeds goed voor 5000 jobs.

De Vlaamse regering is zich ten volle bewust van de kwetsbaarheid van de economische situatie van deze regio. Om nieuwe kansen te krijgen is het daarom wenselijk dat de haven de nodige aandacht krijgt en door een doelgericht beleid de verdere ontwikkeling van de regio schraagt. Immers, ook de Vlaamse Havencommissie is tot de vaststelling gekomen dat het niet-uitvoeren van de renovatiewerken in de Oostendse haven, de toegevoegde waarde en dus ook de tewerkstelling in de havensektor grotendeels zullen verdwijnen. Het voorgestelde havenrenovatieproject is in de eerste plaats dan ook gericht op het behoud van bestaande trafieken en activiteiten in de haven. Een uitbreiding van Ro-Ro-verkeer, de verdere ontwikkeling van short-sea-shipping en industrieel maritiem verkeer, kunnen hierbij een positieve elan geven.

Wij willen er toch nog eens op wijzen dat omtrent de inrichting van de achterhaven nog geen enkele beslissing genomen werd. Een op te richten havenmanagementteam, dat een gecoördineerd beheer van de haven moet voeren, zal de opdracht krijgen, om in functie van mogelijke industrieel-maritieme activiteiten voorstellen te formuleren voor de eigenlijke inrichting van de achterhaven. Ook de verbinding van het Kennedy-rondpunt-De Bolle zal slechts mogelijk zijn na de uitvoering van de Sluis en de demping van de dokken. Inmiddels hebben wij reeds opdracht gegeven aan de administratie om te starten met onteigeningen, die conform de huidige beslissing noodzakelijk zijn. Eveneens worden de nodige voorbereidingen getroffen om volgend jaar te starten met de bouw van de Ro-Ro-kaai in de voorhaven, met inbegrip van de kaai-verharding (285 milj. fr.) en de verplaatsing van de jachthaven (295 milj. fr.).

Binnenvaartwegen in West-Vlaanderen

Wat de Binnenvaartwegen betreft, is ook in West-Vlaanderen de verdere verbetering van de belangrijke scheepvaartassen met een grensoverschrijdend karakter voor ons prioritair. Doelstelling daarbij is het vervoer langs de waterweg te bevorderen en de concurrentiepositie van onze Vlaamse bedrijven veilig te stellen. Door de verschuiving van een deel van het internationaal transport van de weg naar de waterweg zal trouwens ook een belangrijke bijdrage geleverd worden tot de verbetering van de veiligheid op onze wegen en van het milieu.

In dat verband is het u ongetwijfeld bekend dat wij de verderzetting van het moderniseringsprogramma van de *Leie* voor schepen van 1350 ton als één van de belangrijkste prioriteiten voor de verdere modernisering van het scheepvaartnet voor de komende jaren beschouwen. Het protocol met Kortrijk zal worden nagekomen; alle nodige studebouwkundige vergunningen moeten er zijn tegen oktober dit jaar. In november zullen wij dan aan de Vlaamse regering een definitief voorstel doen inzake de selectie van de kandidaat-aannemers, de verdere fasering en de bijkomende budgettering. De modernisering van de *Grensleie* op Vlaams grondgebied nadert haar voltooiing. De voor deze streek belangrijke verbinding via de Leie met Frankrijk vereist daarnaast nog de rea-

lizatie van de moderniseringswerken in de doortocht van Kortrijk. De voorbereiding van dit ingewikkeld project, dat te beschouwen is als de kroon op het werk, heeft vele jaren in beslag genomen. Dank zij de gewaardeerde medewerking van alle betrokkenen is sedert de principiële beslissing omtrent deze werken, begin vorig jaar, een lange weg afgelegd. Het project is thans in consensus met alle betrokkenen in grote lijnen vastgelegd en de uitvoering zal eerlang kunnen aangevat worden. Kort geleden hebben wij daarom beslist de noodzakelijke onteigeningen bij voorrang verder te zetten en hebben wij hiervoor dit jaar 100 miljoen fr. gereserveerd. Ook de uitvoering van Kasteelbrug zal nog dit jaar in aanbesteding worden gegeven. Verder hebben wij onze administratie opgedragen het nodige te doen om voor het jaareinde de nodige vergunningen te bekomen voor het globale project. Aan het protocol dat tussen de stad Kortrijk en het Vlaams Gewest over dit project werd afgesloten, zal dus uitvoering worden gegeven.

Slotbeschouwingen

Ombuigen van een beleid geeft soms wrijving, vraagt vaak moeite. Ik meen echter dat deze ombuiging, deze nieuwe aanpak, deze nieuwe stijl noodzakelijk is. Een trendbreuk moest er immers komen, willen we over enkele jaren nog spreken over een leefbaar Vlaanderen. Economische activiteiten hebben behoefte aan ruimte, maar ook de ruimte moet zo economisch mogelijk worden aangewend.