

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

7 oktober 1999

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de stand van zaken met betrekking tot een headquarterzone in Brugge

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de vestiging van een industrieel bedrijf op het Zuidelijk Eiland te Bornem

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de inherzieningstelling gewestplanwijziging Kortrijk van 1994

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 7 oktober 1999

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.30 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Joachim Coens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de stand van zaken met betrekking tot een headquarterzone in Brugge

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Coens tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de stand van zaken met betrekking tot een headquarterzone in Brugge.

De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de minister, deze vraag om uitleg gaat over een dossier dat waarschijnlijk nieuw is voor u. De regio Brugge ligt immers perifeer in Vlaanderen. Uiteraard heeft dit dossier al wel een zekere geschiedenis. In de Brugse regio houdt het de mensen echt bezig. Ik heb niet de bedoeling om u op de rooster te leggen, maar wil gewoon dit dossier onder de aandacht brengen van het parlement en de regering.

Er zijn al vragen geweest van de GOM West-Vlaanderen. Het dossier is ook al aan bod gekomen in het streekplatform. Ik zou in de nabije toekomst trouwens graag ook vernemen wat uw intenties zijn inzake die streekplatformen. Op dit moment wil ik het echter hebben over de stand van zaken met betrekking tot die headquarterzone in Brugge.

In de Brugse regio is er zeker en vast nood aan wat ademruimte voor bedrijfsontplooiing. Het is een kwalitatief hoogstaande regio, zowel wat betreft cultuur en patrimonium als wat betreft landschappelijke waarde. De regio leent zich ook ideaal voor

verwezenlijkingen op het gebied van de postuniversitaire wereld, zoals dat onder meer gebeurt in het Europacollege. De regio leent zich ook ideaal voor onderzoek en ontwikkeling, en ook voor jobs voor hooggekwalificeerden. In de regio is er dus zeker het potentieel voor meer onderzoek en meer hoofdkwartieren van bedrijven in een kwalitatief hoogstaande omgeving. Men moet daarvoor dan ook in de nodige ruimte voorzien.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft men de vereiste hectaren opgemaakt. De ingeschatte behoefte aan bijkomende ruimte voor bedrijven en economische activiteiten in West-Vlaanderen bedraagt ongeveer 2.037 hectare. Daarbij gaat het om 403 hectare in Brugge, waarvan ongeveer 149 hectare al op kaart staat. Zo blijft er dus een bijkomende behoefte aan 250 hectare, dit op basis van de studies die voor het RSV werden verricht. In de regio leeft er dus al het idee dat er ruimte nodig is voor een hooggekwalificeerde dienstensector, en daarbij komt dan het argument dat er ook volgens het RSV nog eens ongeveer 250 hectare nodig is.

Zowel in 1992 als in 1996 heeft de GOM West-Vlaanderen een voorstel gelanceerd om een headquarterzone in te planten aan de Chartreuseweg langs de N31 te Brugge. Die headquarterzone zou in een hooggekwalificeerde omgeving liggen. Ook vanuit stedenbouwkundig opzicht kan dit zeer goed worden ontwikkeld. In de Brugse regio zou het, aansluitend op de E40 en op de verbindingsweg met de N31, de mogelijkheid bieden om een gekwalificeerde dienstensector aan te trekken, met uiteraard de daarbij horende jobs.

De eerste aanvraag tot goedkeuring van een gewestplanwijziging dateert reeds van 10 december 1992. Ondertussen werden er bij de inherziëningstelling van het gewestplan Brugge-Oostkust telkens weer vragen gesteld vanuit de sector. Ik geef toe dat er enige discussie is geweest over de precie-

Coens

ze invulling. Uiteindelijk werd dan ook niet ingegaan op de aanvraag. Het voorstel werd later echter herhaald.

Het laatste antwoord van de vorige minister van Ruimtelijke Ordening dateert van 2 februari van dit jaar. In zijn antwoord stelt hij : 'Tijdens het afbakeningsproces van het regionaal-stedelijk gebied Brugge, dat in de loop van 1999 zal worden aangevat, en in het lopende gemeentelijke structuurplanningproces kan de behoefte aan en de ruimtelijke afweging van bedrijventerreinen en kantoren verder worden onderzocht.' In feite komt dit antwoord van de minister dus neer op : 'we shall see'. Ondertussen gebeurt er uiteraard niets.

Maandag was er nog een vergadering van het streekplatform : bijna alle betrokken organen en partijen – op Agalev na misschien – stelden de vraag of men mocht blijven hopen. Men heeft daar natuurlijk wel reden voor : er zijn immers nog sowieso hectaren te verwachten in de Brugse regio.

Wat is de stand van zaken in dit dossier ? Hoe staat het met een mogelijke gewestplanwijziging en met het afbakeningsproces ? Ik verwijs naar de Septemberverklaring, waarin een strategisch plan Vlaanderen wordt aangekondigd. De elementen van dat plan hebben ook betrekking op dit dossier.

De voorzitter : Mevrouw Declercq heeft het woord.

Mevrouw Veerle Declercq : Mijnheer de voorzitter, wij kunnen ons niet verzoenen met een headquarterzone aan de Chartreuseweg. In de oorspronkelijke versie van het ruimtelijk beleidsplan was duidelijk gezegd dat de voorgestelde locatie van een headquarterzone aan de Chartreuseweg zeker niet uniek is. Het is een gewone snelweglocatie, zoals vele andere in België. De groep Planning stelde toen de inplanting voor van een headquarterzone aan de stationsomgeving of aan de Sint-Pieterskaai. Deze locaties zijn immers dicht bij het toeristisch-cultureel centrum van de binnenstad gelegen, en zullen veel minder autoverkeer tot gevolg hebben dan een zichtlocatie langs de expresweg. Wij verkiezen dan ook een headquarterzone in de stationsomgeving in plaats van aan de Chartreuseweg.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer Coens, ik wil u geruststellen : aan mijn studieverleden heb ik een grote liefde voor de stad Brugge overgehouden. Ik zal ervoor zorgen dat ook mijn geografische kennis terzake up-to-date blijft. De mobiliteit in Vlaanderen laat voorlopig nog wel toe om even ter plaatse te komen kijken, zodat ik zelf kan ontdekken wat er bij de plaatselijke bevolking leeft. In mijn hoedanigheid van minister van Ruimtelijke Ordening en Economie vind ik het belangrijk om in zulke dossiers tot een algemeen standpunt te komen.

Ik zal nu antwoorden op uw concrete vraag. Het voorstel van de GOM West-Vlaanderen voor de inplanting van een headquarterzone aan de Chartreuseweg te Brugge werd inderdaad door de toenmalige minister van Ruimtelijke Ordening getoetst aan de ruimtelijke principes van het ontwerp van RSV. Bij de gewestplanwijziging in 1996 werd op basis van die toetsing het voorstel niet aanvaard wegens strijdigheid met die principes. Dat uitgangspunt bleef gehandhaafd in het midden van de jaren '90.

De thans voorgelegde opties voor gewestplanwijziging worden nog steeds getoetst aan het intussen definitief goedgekeurde RSV. In dit structuurplan heeft de Vlaamse regering haar ruimtelijk beleid voor langere termijn vastgelegd. Hierin worden kantoorvoorzieningen – waaronder headquarters – aangemerkt als activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid, en dus met een dicht ruimtegebruik. De inplanting ervan dient de bestaande stedelijke structuur te versterken. Dergelijke voorzieningen dienen in dat kader volgens het ruimtelijk structuurplan dan ook te worden geconcentreerd op verkeersknooppunten.

Het was voor mij als minister van Economie niet zo moeilijk om ook na te gaan wat het streekplatformen daarover zegt. Ik heb zelf jarenlang deel uitgemaakt van het streekplatform Antwerpen. Ik kan de werking van de streekplatformen dus wel naar waarde schatten.

Het streekplatform van het arrondissement Brugge stelt een zone voor van 20 hectare nabij het snijpunt van de E40 en de A17 aan de Chartreuseweg. Deze zone heeft volgens hen een hoogwaardige verkeerskundige ligging. Er is een onmiddellijke aansluiting op het Europees autowegennet, en een aansluiting via de weg op de internationale luchthavens van Lille en Brussel en de regionale luchthaven van Oostende. Daarnaast wordt opgemerkt dat het TGV-netwerk via de stations van Brugge, Brussel en Lille vlot bereikbaar is.

Van Mechelen

Ook is er een gemakkelijke ontsluiting via het busvervoer mogelijk. De Brugse stadsbus heeft een halte op ongeveer vijfhonderd meter van de zone. Door middel van een eenvoudige lus kan deze verbinding worden geoptimaliseerd tot een verbinding om de 20 minuten met het station en het centrum. Vlakbij de zone situeert zich tevens een busverbinding met Loppem.

Er wordt ook op gewezen dat de telecommunicatieverbindingen ISDN van Belgacom, en Telenet aanwezig zijn. Aan de vooravond van het totstandkomen van een digitale economie, moeten we er bij inplantingen van industrieterreinen ook voor zorgen dat de breedband optimaal bereikbaar is. Ten slotte kan men, gezien de ligging van de zone aan de spoorverbinding met Kortrijk, op middellange of lange termijn en in functie van het succes van het project, denken aan een station voor deze zone.

Uit de rapportering van het streekplatform blijkt dat de locatie van de headquarterzone aan de Chartreuseweg met unanimitéit van stemmen werd goedgekeurd door de leden van de algemene vergadering, over de partijgrenzen heen. Het is me niet bekend of Agalev deel uitmaakte van deze algemene vergadering.

Mevrouw Veerle Declercq : Dat was niet het geval.

Minister Dirk Van Mechelen : Vandaar dat we hier een zekere dissonantie horen.

Persoonlijk wil ik rekening houden met het standpunt van de subregionale actoren. Ik ben bereid te kijken naar wat er leeft in de streek, zowel vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening als dat van economie. Het is echter evident dat we naast de locatie aan de Chartreuseweg een aantal alternatieven in overweging nemen. Hiermee sluit ik me aan bij het standpunt van mevrouw Declercq. Een balans zal moeten uitwijzen of dit de goede inplanting is, dan wel of een meer stedelijk gelegen inplanting de voorkeur geniet.

De administratie Ruimtelijke Ordening vestigt er de aandacht op dat er kan worden gedacht aan een locatie in de buurt van het station van Brugge, gelegen langs de N31. Ook het gebied Ter Briele zou tot de mogelijkheden behoren. De problematiek wordt op dit ogenblik in een algemene benadering onderzocht door de instellingen.

De gekozen optie zal door de stad Brugge worden uitgewerkt. De stedelijke overheden moeten im-

mers de eerste actoren en de eerste beslissingsniveaus zijn. Een eventuele bestemmingswijziging zal, omwille van het regionale karakter, in ieder geval door het Vlaams Gewest moeten worden verwezenlijkt in een gewestplan, wat in de toekomst een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zal heten.

Uit de brief van mijn voorganger van 2 februari 1999, die u nogal sibillijns afdeed, begrijp ik dat het afbakeningsproces van het regionaal stedelijk gebied Brugge in belangrijke mate beslissend zal zijn bij een besluit over welk van deze terreinen moet worden aangeduid als het terrein van de toekomst. De keuze van dat terrein moet enerzijds voldoen aan economische imperatieven, maar mag anderzijds de ruimtelijke draagkracht van het gebied niet overschrijden.

Ten slotte wil ik me aansluiten bij de Septemberverklaring van de minister-president. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt inderdaad dat er in Vlaanderen 10.000 hectare bedrijventerreinen moeten bijkomen. Alle partijen in het parlement konden zich daarmee akkoord verklaren. Daarnaast hebben we echter ook meer dan ooit een strategisch plan voor Vlaanderen nodig, dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vanuit een economische invalshoek benadert. Zo een plan kan, rekening houdend met alle ecologische en ruimtelijke implicaties van het structuurplan, vanuit een strategische visie op de economische ontwikkeling van Vlaanderen, bepalen hoe de invulling van het Ruimtelijk Structuurplan kan gebeuren.

Deze discussie is intussen ook gestart in de Vlaamse regering. Voor de ultieme keuze van een inplanting van nieuwe KMO-zones, wat eigenlijk een headquarterzone is, hebben we behoefte aan een betere omschrijving van deze nieuwe zones. We zullen in dat strategisch plan een soort van kwalificatiestructuur moeten aanbrengen, waardoor een nieuw bedrijventerrein gericht wordt op een specifiek doel, bijvoorbeeld de inplanting van kantoren, KMO's, ambachtelijke bedrijven of zelfs van industriële vestigingen. Van die laatste is vooral sprake in havengordels, waar we moeten nagaan of er maximaal logistieke functies moeten worden ingeplant, dan wel industriële.

We hebben de ambitie om daarover een studie in te schrijven in de begroting van 2000. Deze studie moet complementair zijn met de gegeven structuur van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en moet leiden tot een coherent beleid dat zowel tegemoet komt aan de ruimtelijke verzuchtingen van

Van Mechelen

het kleine Vlaanderen als aan de economische imperatieven, die even belangrijk zijn voor de welvaart en het welzijn van onze regio.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik kan er mijn eigen visie ook grotendeels in terugvinden, onder andere in het feit dat een simpele weerlegging niet volstaat. Een aantal zaken werden door de GOM duidelijk gemotiveerd, zodat ook deze locatie nog ter discussie staat. U hebt aangegeven dat zowel deze als andere locaties nog in de discussie worden betrokken en u hebt de noodzaak bevestigd om in de regio zones voor specifieke doeleinden in te richten. Ook in het streekplatform is de discussie nog steeds open.

Ik hoop dat u op termijn ook een schema ontwikkelt om de discussie in het streekplatform en in het stadsbestuur van Brugge verder te zetten, zowel over het inhoudelijke als het ruimtelijke aspect. Belangrijk daarbij is de timing van de afbakening van het regionaal stedelijk gebied. Dat was aangekondigd voor 1999 en ik hoop dat het zo spoedig mogelijk kan opstarten.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de vestiging van een industrieel bedrijf op het Zuidelijk Eiland te Bornem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Van Nieuwenhuysen tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de vestiging van een industrieel bedrijf op het Zuidelijk Eiland te Bornem.

De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ook deze vraag betreft een dossier in verband met de ruimtelijke verzuchtingen in het kleine Vlaanderen, meer bepaald in de regio Klein-Brabant. Na de bouw van de zeesluis in Wintam is een gebied ont-

staan, dat wordt aangeduid met de namen Noordelijk en Zuidelijk Eiland.

Aanvankelijk was er nogal wat getouwtrek omtrent dit gebied. Enerzijds wil de NV Zeekanaal de investering maximaal laten renderen, en er industriële vestigingen aantrekken. Anderzijds willen het gemeentebestuur van Bornem en Niel, een gemeente die al de buik – of eigenlijk de neus – vol heeft van de NV Silt, op die plaats geen industrie meer. Ze pleiten voor het behoud van de natuur.

Op het Noordelijk Eiland is dat een verworven zaak, maar over het Zuidelijk Eiland is echter al jaren een betwisting aan de gang. De NV Zeekanaal beroept zich op de inkleuring van dit gebied als industriegebied. Als ik de berichten mag geloven, werden de eerste stappen gezet om werk te maken van deze industrialisering. Een zekere NV uit Sint-Martens-Latem zou een bouwvergunning hebben ingediend voor de uitvoering van voorbereidende werken. Ze wil een strook van het Zuidelijk Eiland, dat 100 hectare groot is, ombouwen tot industrieterrein.

Daartegenover staat dat de afdeling Zeeschelde van het Vlaams Gewest een bouwaanvraag heeft ingediend om het gebied om te bouwen tot overstromingsgebied. Zowel in het gemeentelijk natuurontwikkelingsplan van de gemeente Bornem als in het RSV wordt de waarde van dit gebied als natuurgebied benadrukt. Tijdens de vorige zittingsperiode werden slechts 16,5 hectare van de 100 hectare omgezet in groengebied. Bovendien heb ik in de brochure die we vorige week ontvingen van de afdeling Natuur van de Vlaamse Gemeenschap vastgesteld dat de Europese habitatrichtlijn op het gebied van toepassing is.

In de Septemberverklaring van de regering werd de nodige aandacht besteed aan toerisme als economische factor. In dit debat waar ook economische factoren worden gehanteerd, moeten we rekening houden met het feit dat het gebied langs de Schelde vooral in deze regio heel wat toeristen aantrekt en nog een groot potentieel bevat.

De NV Zeekanaal beweert dat industrialisering niet strijdig is met leefmilieu. Dat zal wel zo zijn, maar het lijkt me toch gemakkelijker gezegd dan gedaan. Enerzijds begrijp ik de argumenten van de NV Zeekanaal om de investering zo snel mogelijk te laten renderen zeer goed, maar anderzijds bevinden zich nog heel wat industriegronden boven de spoorwegbrug van Ruisbroek. Ze kunnen in gebruik worden genomen, maar oefenen momenteel weinig aantrekkingskracht uit op de industrie

Van Nieuwenhuysen

omdat het gebied nog niet werd ontsloten voor schepen tot 10.000 ton. Vroeg of laat zal dat toch moeten gebeuren. Dit behoort alvast tot de plannen.

Het zou dan ook zonde zijn om het Zuidelijk Eiland nu te industrialiseren en over enkele jaren, wanneer de verdere ontsluiting van het Zeekanaal is gerealiseerd, te moeten vaststellen dat er geen belangstelling meer is voor de industrieterreinen die stroomopwaarts liggen. Is het niet meer aangegeven om te investeren in de verdere ontsluiting van het Zeekanaal dan nu een onherroepelijke beslissing te nemen voor het Zuidelijk Eiland? Ik weet dat dit veel middelen vraagt, maar deze regering heeft al te kennen gegeven dat ze een toekomst ziet in de verdere uitbouw en promotie van de binnenscheepvaart.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken in dit dossier, dat uiteindelijk op uw tafel zal terechtkomen? Ik heb de indruk dat er tegengestelde opties worden gemaakt, niet alleen door het gemeentebestuur en de NV Zeekanaal, maar ook door de dienst Zeeschelde. Welk standpunt neemt de regering in in dit dossier? U staat hier voor een dilemma, en ik begrijp dat de keuze tussen natuur- of industriegebied niet gemakkelijk is.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, het beruchte Zuidelijk Eiland kreeg in het gewestplan van Mechelen dat in het KB van 5 augustus 1976 werd bekrachtigd de bestemming van industriegebied. Volgens het BPA landelijk gebied, kanaalzone-zuidelijk gebied dat dateert van 22 december 1987 behoudt het Zuidelijk Eiland deze bestemming. Het Vlaams Gewest heeft tot op heden geen enkel initiatief genomen om de bestemming van het Zuidelijk Eiland te wijzigen. Overeenkomstig het gewestplan en het BPA geldt dus de zone industriegebied.

De NV Zeekanaal heeft in 1998 een ontwikkelingsperspectief Zeekanaal-Brussel-Zeeschelde opgesteld waarin de ontwikkeling van het Zuidelijk Eiland voor watergebonden industrie werd opgenomen. In de wijziging van het gewestplan Mechelen werd het aanpalende Noordelijk Eiland opgenomen als natuurgebied overeenkomstig het BPA landelijk gebied-kanaalzone-noordelijk deel dat werd goedgekeurd bij ministerieel besluit van 22 december 1987.

De gemeente Bornem heeft inmiddels een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan aanvaard op 22 juni 1999. Dit werd op 9 juli ter goedkeuring voorgelegd aan de administratie Ruimtelijke Ordening. Momenteel bereidt de afdeling Ruimtelijke Planning een advies voor. U moet me dus niet vragen wat het advies zal inhouden. De behandeling van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan vereist een goede studie van de ingediende voorstellen. Misschien kunnen we hierover later eens grondig van gedachten wisselen.

In dit gemeentelijk structuurplan, dat reeds op gemeentelijk niveau werd goedgekeurd maar nog niet werd bekrachtigd, moet volgens het gemeentebestuur van Bornem een industriële ontwikkeling van het Zuidelijk Eiland worden bekeken in functie van de landschappelijke en natuurlijke waarde van het gebied. De gemeente onderkent het uitzonderlijk ecologisch belang van het oostelijk gedeelte van het Zuidelijk Eiland. Ook wijst de gemeente op het belang van het maximaal herbruiken en het optimaliseren van bestaande industrieterreinen elders langs het Zeekanaal. Ik heb een afspraak gepland met de NV Zeekanaal om hun ontwikkelingsperspectieven te bekijken. Ik heb immers de indruk dat het economisch aspect zeer sterk werd benadrukt. Binnen de ontwikkelingszone moeten we naar evenwichten streven.

In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt ook verwezen naar plannen in uitvoering van het beleid inzake natuurbehoud, onder meer het GNOP van Bornem dat door de gemeenteraad van Bornem werd goedgekeurd op 21 december 1995. Daarin wordt een specifiek actieplan voorgesteld voor het Zuidelijk Eiland.

Ten tweede is er de voordracht door de Vlaamse regering van het Zuidelijk Eiland als habitatrichtlijngebied. Dit wordt op dit ogenblik nog onderzocht.

Uit het voorgaande blijkt dat momenteel een fundamentele discussie wordt gevoerd over de vraag of heel het eiland of een gedeelte ervan exclusief moet worden voorbehouden voor ecologische doelstellingen dan wel voor de initiële industriële inkleuring. Het laatste voorstel is zo goed als van de baan. Momenteel wordt een fasering overwogen.

Recent werden twee bouwaanvragen ingediend voor het Zuidelijk Eiland. Enerzijds diende de afdeling Zeeschelde een aanvraag in voor het uitvoeren van dijkwerken in het zuidoostelijk deel van het Zuidelijk Eiland om een overstromingsgebied

Van Mechelen

mogelijk te maken. Dit komt overeen met wat de gemeente Bornem in het GNOP schreef. Bovendien past het binnen de habitatrichtlijn. De gemeente Bornem heeft een gunstig advies gegeven en verwees naar haar GNOP. Op dit ogenblik is deze bouwvergunningsaanvraag nog niet afgehandeld. De NV Zeekanaal is namelijk een publiekrechtelijk persoon. De aanvraag wordt dus rechtstreeks ingediend bij de streekdienst van ruimtelijke ordening, die wel het advies vraagt van de gemeente Bornem. Men wacht op het advies van de afdeling Natuur. Vooral dit advies zal verstrekkende gevolgen hebben voor de definitieve behandeling van de bouwaanvraag. Momenteel ligt het dossier dus bij Arohm Antwerpen.

Er is ten tweede ook een bouwaanvraag ingediend door de firma Arlington voor de ophoging van 12,65 hectare om latere industriële vestigingen mogelijk te maken. Dit dossier bevat nog geen aanvragen voor de ontsluiting van het gebied, voor nutsvoorzieningen, enzovoort. Op dit ogenblik is deze bouwaanvraag, die is ingediend bij het gemeentebestuur van Bornem, in onderzoek. Het gemeentebestuur is momenteel bezig met het inwinnen van alle mogelijke adviezen.

Ik kan me voorstellen dat het gemeentebestuur van Bornem momenteel temporeert, en wil afwachten in welke mate de dienst Ruimtelijke Planning van mijn administratie de totale context van het gebied benadert. Op die manier zou het gemeentebestuur trouwens van goed bestuur getuigen. Ik stel voor dat we de administratie Ruimtelijke Planning vragen een soort preadvies te brengen met betrekking tot dit Zuidelijk Eiland, in het licht van de definitieve goedkeuring van het gemeentelijk structuurplan Bornem.

Eigenlijk passen we daar dus de theorie van de sectorale BPA's op toe. We moeten uiteindelijk wel tot een totale visie komen, maar vooraf moeten we met betrekking tot een aantal bedrijven weten wat daar precies van toepassing is. Mogelijk kunnen we hierop anticiperen. We kunnen de dienst Ruimtelijke Planning vragen wat de visie is binnen het geheel van de gemeente Bornem. Die gemeente beschikt over heel wat BPA's en over heel wat industrieterreinen. Het is waarschijnlijk een van de best voorziene gemeenten in deze Vlaamse hoek. We moeten dus nagaan wat de mogelijkheden zijn.

U hebt ook gevraagd oog te hebben voor het toeristische aspect. In de Rupelstreek kan men inderdaad wel een en ander doen. Twee weken geleden

was ik op werkbezoek in de gemeente Boom. Ook daar vraagt men mij oog te hebben voor de enorme toeristische mogelijkheden, onder meer inzake recreatief watergebruik van de Rupel. De waterkwaliteit van die rivier is immers gevoelig verbeterd.

Met betrekking tot mogelijke andere ontsluitingen van het Zeekanaal zal ik mij onthouden van commentaar. Dit is immers een exclusieve bevoegdheid van minister Stevaert.

De voorzitter : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

De heer Luk Van Nieuwenhuysen : Ik dank de minister voor zijn antwoord.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwé tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de inherzieningstelling gewestplanwijziging Kortrijk van 1994

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Decaluwé tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de inherzieningstelling gewestplanwijziging Kortrijk van 1994.

De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit dossier is ook al in de vorige zittingsperiode verschillende keren aan bod gekomen. Tot vandaag heeft dit echter tot bijzonder weinig resultaten geleid. In december 1994 heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gegeven aan een gewestplanwijziging voor het arrondissement Kortrijk. Daarin werden toch een zestal bedrijvzones met openbaar karakter afgebakend. Zo zijn er de bedrijventerreinen aan de Brabantstraat in Waregem, het Deltapark, waarover deze vraag om uitleg gaat, het bedrijventerrein in Zwevegem, de uitbreiding van de Laarzone in Menen, de regionale gemengde zones voor handel en diensten in de Beneluxlaan en het wetenschapspark in Kortrijk.

Het is wel belangrijk op te merken dat we hier praten over een regionaal bedrijventerrein met een openbaar karakter. Via het KB van 28 december

Decaluwé

1972 heeft men duidelijk gesteld dat dit enkel en alleen kan worden gerealiseerd door de overheid. Bij de gewestplanwijziging van 1994 heeft men een aantal randmodaliteiten ingevuld : het rekening houden met de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten van het terrein, het architecturale karakter, de bufferzones, enzovoort. Dat zijn dus duidelijk allemaal positieve zaken.

Belangrijk is ook dat men in het besluit van 14 december 1994 via een aanvullend voorschrift duidelijk heeft gesteld dat het gebied enkel kan worden ontwikkeld in samenwerking met de overheid. Dat is natuurlijk een essentiële wijziging ten opzichte van het KB van 1972. Er kan dus een samenwerking plaatsvinden tussen de publieke en de privé-sector. Daarmee is men trouwens volop bezig.

Het is echter ook zo dat de gewestplanwijziging van 1994 wegens juridische problemen dringend moet worden herzien. De Raad van State heeft al duidelijk gesteld dat er een aantal nieuwe voorschriften werden gecreëerd zonder voorafgaand advies van die Raad van State. In de vorige regeerperiode heeft men trouwens ook geprobeerd een aantal zaken te wijzigen. Ik denk bijvoorbeeld aan het wetenschapspark in Kortrijk. Dit werd in augustus voor de zoveelste keer geschorst door de Raad van State.

Ondertussen stellen we wel vast dat er momenteel op de betrokken bedrijventerreinen al activiteiten plaatsvinden. Bedrijven hebben al voor tientallen miljoenen franken geïnvesteerd. Ook inzake infrastructuur heeft de intercommunale Leiedal al enorme investeringen gedaan. Om iets te verhelpen aan dat juridische zwaard van Damocles zou men dus dringend de juridische correctheid van die gewestplanwijziging van 1994 moeten confirmeren.

Ik kan enkel vaststellen dat uw voorganger, minister Stevaert, dit samen met de vorige regering wegens ideologische redenen niet heeft willen doen. Men zag die privaat-publieke samenwerking blijkbaar niet zitten. De SP-fractie in de Kortrijkse gemeenteraad heeft dat ook meermaals naar voren gebracht.

Mijnheer de minister, in verband met dit alles heb ik de volgende concrete vragen. Welke voorbereidingen werden reeds getroffen door de administratie en uw kabinet om de juridische problemen die vervat zitten in het gewestplan van 1994, op te lossen ? Wordt in een nieuwe wijziging van het gewestplan voorzien ?

Doen zich elders in Vlaanderen gelijkaardige problemen voor, als gevolg van voorschriften die men heeft opgenomen zonder dat ze werden getoetst aan het advies van de Raad van State ? Werden al zulke gevallen opgelost ? Spelen daarbij criteria mee inzake de volgorde van de aanpak ?

Acht de minister een samenwerking tussen de publieke en de privé-sector een goed instrument om sommige plannen voor het inrichten van bedrijventerreinen te concretiseren ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal eerst een antwoord geven op het formele gedeelte van de vraag. De administratie Ruimtelijke Ordening heeft in de vorige regeerperiode een ontwerp van besluit van de Vlaamse regering en ontwerpkaarten klaargemaakt voor de voorlopige vaststelling van een gewestplanwijziging voor Kortrijk, ter herneming van de wijzigingen van 14 december 1994. Daardoor zouden in het Kortrijkse een aantal bedrijventerreinen worden aangeduid. Ik verwijs daarbij naar het door u geciteerde antwoord van minister Stevaert in deze commissie op 23 februari 1999.

Beleidsmatig was toen afgesproken, tegelijk met de herneming van de aanduiding van de bedrijventerreinen, een woonwagenvak aan te duiden. In het antwoord van minister Stevaert werd verwezen naar minister Martens, die er in samenwerking met de provinciale woonwagenvakcommissie werk van zou maken. U zult me ontslaan van commentaar daarop, maar ik zal graag nagaan in hoeverre dit werk door minister Martens tot een goed einde werd gebracht.

De voorziene wijziging van het gewestplan werd dus tijdens de vorige regeerperiode niet aan de Vlaamse regering voorgelegd. Minister Stevaert antwoordde in februari inderdaad dat hij de beslissing op korte termijn zou voorleggen aan de Vlaamse regering. Ik neem aan, gelet op de parlementsverkiezingen die onze werkzaamheden hebben doorkruist, dat het quasi onmogelijk was om het nog voor te leggen aan de regering.

Naast de door u genoemde bedrijventerreinen aan de Luipaardstraat zijn er inderdaad nog andere begrepen in de gewestplanwijziging van Kortrijk omdat zich daar gelijkaardige juridische problemen voordeden. Ik volgde samen met de heer Laverge een werkvergadering bij de intercommunale Leiedal, waar we op de hoogte werden gebracht van

Van Mechelen

de problemen in en rond Kortrijk. Het ging vooral om het feit dat in de voorbije jaren geen oplossingen tot stand zijn gekomen. Ik neem me voor te proberen deze situatie te blokkeren.

Prettig om te vermelden is ook dat Kortrijk vragende partij bleek te zijn om het eerste stadsbos in Vlaanderen aan haar grenzen te krijgen. Ik heb deze verzuchting vorige week verwoord in een brief aan minister Dua. Op die manier kunnen we een perfect evenwicht bereiken tussen economie en ecologie in het Vlaamse land.

Een samenwerking tussen de publieke en de privé-sector is mijns inziens wel degelijk een goede formule om bedrijventerreinen te realiseren. In het Antwerpse behoort het tot de geplogenheden dat bedrijventerreinen volledig met privé-middelen worden uitgerust en te koop worden aangeboden. Dat gebeurt tegen marktconforme voorwaarden, zonder dat er een publieke instelling mee is gemoeid.

Dat is dan weer niet het geval in de provincie Limburg, waarvoor Europa EFRO-gelden ter beschikking stelt via doelstelling 2-projecten. Het zou onverstandig zijn om daar het initiatief in handen te leggen van de privé-sector. Als wordt gewerkt met overheidsmiddelen, in dit geval afkomstig van Europa, moet de publieke sector een belangrijke verantwoordelijkheid nemen.

Ik zie dus geen graten in het partnership tussen publieke en privé-sector voor de ontwikkeling van deze terreinen. De lokale actoren moeten op democratische en economische wijze onderzoeken of die bedrijventerreinen op een efficiënte en transparante manier kunnen worden ontsloten.

De verzuchtingen omtrent het gewestplan Kortrijk zijn me dus bekend. Ik heb een volledige inventaris van die verzuchtingen ontvangen van de intercommunale Leiedal. Het spreekt vanzelf dat we niet alles op korte termijn kunnen vragen aan de administratie, maar dit is voor mij een van de prioriteiten. We moeten zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen over waar het met dit gewestplan heen moet. Ik heb daarom ook aan minister Dua gevraagd om het dossier van het stadsbos te onderzoeken, zodat we een en ander op hetzelfde moment kunnen voorleggen aan de Vlaamse regering.

De voorzitter : De heer Decaluwé heeft het woord.

De heer Carl Decaluwé : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik noteer dat u de samenwerking tussen de publieke en de privé-sector positief beoordeelt. Het dossier van het Deltapark zal dus waarschijnlijk kunnen doorgaan. Er zijn echter nog andere elementen.

Ten eerste verwijst u naar de problematiek van het woonwagenvak. Ik wil uitdrukkelijk stellen dat de CVP-fractie nooit die koppeling heeft gemaakt, ook minister Martens niet. Er is opdracht gegeven om in de provincie naar een geschikte locatie te zoeken. Ik verwijs ook naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarin duidelijk staat dat woonwagenvakken pas kunnen worden aangeduid als de stedelijke gebieden zijn afgebakend. Dat is voor Kortrijk nog niet het geval. Er was toen dus nog geen mogelijkheid om een woonwagenvak, waarvoor minister Stevaert vragende partij was, aan te duiden.

Een tweede element maakt me enigszins ongerust. U koppelt dit dossier blijkbaar aan dat van het stadsrandbos. Ik heb daar geen probleem mee, hoewel ik er in het verleden al een paar kanttekeningen bij heb geplaatst. Als er een stadsrandbos wordt ingeplant – wat blijkbaar een belangrijke optie is van de regering – dan moet u ook aandacht hebben voor de landbouwbedrijven die daardoor worden getroffen. Er zijn verschillende landbouwers gevestigd, mensen van veertig tot vijfenveertig jaar. Het omzetten van hun landbouwgrond in bos, zonder compensatie, betekent het faillissement van verschillende familiale landbouwbedrijven. Ik hoop dat men geen koppeling maakt met een stadsrandbos of met andere elementen, terwijl de vraag luidt om zo snel mogelijk het gewestplan van 1994 juridisch in orde te maken.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik zou niet willen dat men bepaalde verklaringen in een totaal verkeerde context plaatst. Ik denk bijvoorbeeld aan het verhaal over de A9 dat door een van uw collega's werd gelanceerd. Een antwoord van de minister werd in een volledig ander perspectief in de pers gebracht. Ik wil dus duidelijk stellen dat ik geen voorstander ben van koppelingen. Dat behoort precies tot de nieuwe visie van de Vlaamse regering. Wel wil ik op een constructieve wijze vooruitgang boeken.

Als een wijziging van het gewestplan moet worden herzien en men heeft een visie op economische ontwikkeling, dan mag daarbij ook een ecologische

Van Mechelen

visie worden ontwikkeld. De koppeling tussen een woonwagenvak en de herziening van het gewestplan voor een industrieterrein lijkt me bijzonder vreemd. Ik spreek me er niet over uit, maar stel vast dat u zelf in uw repliek hebt gezegd dat men bij een volgende gewestplanwijziging wel kan voorzien in de inplanting van een woonwagenvak. U lijkt te zeggen : 'Dat moet men dan maar de volgende keer doen.'

Er moet met een veelheid van actoren rekening worden gehouden en naar gezonde evenwichten

worden gestreefd. Dat betekent niet dat dingen worden gekoppeld om ze te blokkeren. Het is een bewuste keuze van deze Vlaamse regering om af te stappen van een werkwijze waarbij alles met alles wordt verbonden, zodat er uiteindelijk niets meer wordt gedaan. Ik engageer me formeel om hier verandering in te brengen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 11.19 uur.*
