

C216 – LEE31

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



Zitting 2005-2006

20 april 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN
PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de definitieve goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Chartreuse

1

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert

Vraag om uitleg van de heer Bart Caron tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de definitieve goedkeuring van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Chartreuse

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, na advies van de Raad van State keurde de Vlaamse Regering op vrijdag 31 maart het GRUP Chartreuse in Brugge definitief goed. Het plan bepaalt de invulling van ongeveer 30 hectare gebied op de grens van Brugge en Zedelgem. In de loop van de geschiedenis heeft het al verschillende namen gehad. Zo had men het vroeger over de 'Headquarterszone', het 'Kantorengedebied', enzovoort.

Het stadsbestuur is daar al jaren vragende partij voor. Gezien de ligging en de mogelijkheden streeft Brugge terecht naar de verdere economische ontwikkeling van dit soort zones. Op dat vlak is Brugge niet zo goed bedeed. Brugge heeft een schitterende haven met veel mogelijkheden, maar op het vlak van bedrijven en hoofdzetels is er nog veel werk.

De vraag is wel of Chartreuse het ideale terrein is. Volgens de officiële persmededeling gaat het om bijkomende bedrijventerreinen die weloverwogen en in functie van reële noden in Vlaanderen worden ingeplant. Mijnheer de minister, u zegt dat het een evenwichtig plan is, dat ruimte laat voor hoogwaardige kantoorgebouwen, waar maatschappelijke functies als wonen, economie, werkgelegenheid, sociale zorg, natuur en archeologie harmonieus hand in hand gaan. U voegt eraan toe dat er met deze goedkeuring zekerheid wordt verschaft aan iedereen die begaan is met kostbare ruimte om en rond de Chartreuseweg. U sluit uw persbericht af met de vermelding dat een belangrijk aspect in dit GRUP de mogelijkheid is voor de ontwikkeling van een gemengd regionaal bedrijventerrein, waarbij het accent expliciet op hoogwaardige gebouwen voor dienstverlening ligt.

Hiermee wordt inderdaad groen licht gegeven om kantoren te bouwen. Er moet wel 30 hectare groen-

gebied verdwijnen in de kwetsbare groene gordel rond Brugge.

Verschillende milieubewegingen in Brugge hebben zich altijd verzet tegen het GRUP en de aanleg van een bedrijventerrein in het Chartreusegebied. Zo is al bekend dat de advocaten van Groen vzw naar de Raad van State trekken om de beslissing van de Vlaamse Regering juridisch aan te vechten. In het laatste punt van het advies van de Raad van State wordt daar trouwens uitdrukkelijk naar verwezen.

De groene gordel wordt door het GRUP aangetast. Ik weet ook wel dat er een afweging moet worden gemaakt. Het gebied is niet goed ontsloten via het openbaar vervoer. Mijn Brugse vrienden noemen het gebied een echte autolocatie en een zichtlocatie. Het eerste slaat op het feit dat het gebied bereikbaar is met de auto en niet met het openbaar vervoer, het tweede op het feit dat het gebied gezien wordt als men er via de autoweg passeert.

Veel mensen pleiten ervoor de kantoren in de buurt van het station in te planten. Dat is niet onterecht als we zien wat er in andere steden gebeurt. Ik verwijs naar Leuven, waar er bij de herinrichting van de stationsomgeving heel wat kantoorgebouwen werden opgetrokken.

Mijnheer de minister, ik zou het ook even willen hebben over de archeologische dimensie van dit probleem en wat de heemkundige kring Maurits Van Coppenolle daarover zegt. De kring dringt erop aan om, vooraleer het gebied definitief wordt aangesneden, voldoende archeologisch onderzoek te laten gebeuren. Zoals u ongetwijfeld weet, is er op het direct daaraan grenzend gebied veel archeologisch onderzoek verricht en werden er heel wat bodemschatten ontdekt. Vooraf moeten in de nodige middelen worden voorzien om de vindplaatsen te detecteren en te onderzoeken. Via proefsleuven moet het nodige onderzoek worden gedaan.

We zijn echter nog niet zo ver. Er zijn ook twijfels over de rechtsgrond waarop de beslissing is genomen. Ik verwijs naar het advies van de Raad van State. Ik heb het dan over de volgorde die wordt gehanteerd om gebieden af te bakenen. De vraag is of het GRUP

er kan komen vooraleer het regionaal stedelijk gebied zelf is afgebakend. Zo is er een vergelijkbaar geval in Mol. Daar heeft de Raad van State in een arrest de vernietiging of schorsing uitgesproken.

Mijnheer de minister, welke plannen bestaan er voor het ontsluiten van het Chartreusegebied via het openbaar vervoer? Op welke termijn wordt dat gerealiseerd? Hoe zal de ontsluiting tot stand komen? Gebeurt dat door De Lijn of de NMBS?

Vindt u dat Vlaanderen, met zijn schaarse open ruimte, gebaat is met deze invulling? Is deze keuze niet gebaseerd op een betwistbaar argument, met name de zichtbaarheid van de locatie? Zou het, gelet op de dichtslibbende verkeersassen, niet beter zijn om grote kennisknooppunten en kantoorcentra dicht bij grote openbaarvervoerstations en het centrum van onze steden in te planten?

Hebben de diensten van de Vlaamse Gemeenschap een advies kunnen formuleren over de keuze van de locatie? Wat was dat advies?

Werden voldoende alternatieven getoetst? Deze vraag is uiteraard ingegeven door onze mening dat het gekozen terrein niet het meest geschikte is. Welke gevolgen heeft de nu gemaakte keuze voor het leefmilieu, het verkeer, enzovoort? Werd onderzocht of er in de wijde Brugse omgeving geen andere leegstaande bedrijfspanden zijn die hiervoor kunnen worden gebruikt?

In het derde punt van het advies van de Raad van State staat dat bij de afbakening een bepaalde chronologie moet worden gevolgd. Deze chronologie zou niet gerespecteerd zijn. Mijnheer de minister, vindt u het aanvaardbaar dat burgers die niet akkoord gaan met deze procedure naar de rechter moeten stappen om te weten of de afbakening van een bedrijventerrein moet gebeuren na de afbakening van het regionaal stedelijk gebied in plaats van ervoor?

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de voorzitter, ik wil niet enkel de aarzelende bedenkingen van de heer Caron herhalen, maar ze veeleer affirmatiever stellen. Mijnheer Caron, u bent een achtbaar lid van de meerderheid en uw partij maakt ook min of meer deel uit van de meerderheid in Brugge, die dit project steunt.

Mijnheer de minister, mijnheer de voorzitter, collega, het is verbazingwekkend dat de Vlaamse Regering deze beslissing heeft genomen als voorafname op de

afbakening van het stedelijk gebied. Ik denk dat dat pas mogelijk is als er zeer dwingende redenen zijn. In Brugge is dat niet het geval. Er zijn op dit moment in het Brugse voldoende industrieterreinen beschikbaar.

Ik stel bovendien vast dat zowel de Brugse als de Vlaamse overheid een aantal zeer eigenaardige beslissingen neemt, ook in verband met industrieterreinen. Onlangs werd in de Brugse gemeenteraad de inplanting van een hypermarkt op een industrieterrein goedgekeurd, waardoor men niet enkel de schaarse industriegrond opoffert, maar tezelfdertijd de vele zelfstandigen en kleine bedrijven in Brugge en omgeving concurrentie aandoet. Als men de winkeliers en de bestaande handelscentra wil beschermen, is die beslissing onverantwoord.

Daarnaast rijst de vraag waar dergelijk complex best wordt ingeplant. Het is duidelijk dat het hier om een locatie gaat die eigenlijk alleen te bereiken is met de auto. Er zijn geen andere mogelijkheden. Men kan natuurlijk zeggen dat er ooit een buslijn zal worden aangelegd en dat De Lijn een belbus kan organiseren, maar het is duidelijk dat dat niet de optie moet zijn. Die bus kan dan misschien ook het bioscoopcomplex, dat ook al buiten de stad is gelegen, bedienen.

Het gaat dus om een autolocatie, waar men echt kiest voor zichtbaarheid. Wie vandaag Brugge binnenrijdt tussen 7 en 9 uur, ervaart nu al problemen. Voor de ontsluiting van Zeebrugge zou het interessant zijn als de ring van Brugge niet gebruikt wordt voor bijkomende auto's die bijvoorbeeld naar Chartreuse rijden. Het is dus echt een slechte locatie.

Er wordt mee geschermd dat het niet over een ordinaire industriezone gaat of over een bedrijventerrein, maar over een headquarterzone. Dat klinkt een beetje beter als dat wordt gekoppeld aan de hoofdstad van West-Vlaanderen, maar het komt in feite op hetzelfde neer: men wil er kantoren oprichten.

Zeker als het gaat over hoofdzetels en kantoren, die niet bereikbaar moeten zijn voor vrachtwagens, maar vooral personenverkeer genereren, geldt nog meer het argument dat ze moeten worden ingeplant bij knooppunten van het openbaar vervoer. Er zijn in de omgeving van het station van Brugge voldoende mogelijkheden.

De beslissing van de Vlaamse Regering is onaanvaardbaar, want de andere mogelijkheden werden niet uitgeput, maar zeker ook het verloop van de procedure – als voorafname op de afbakening – is onaanvaardbaar.

Mijnheer de minister, daarom sluit ik me niet alleen aan bij de woorden van de heer Caron, maar wens ik ze ook nog te versterken door duidelijker uit te spreken wat hij niet kan, mag of durft te zeggen. Deze beslissing van de Vlaamse Regering kan niet gesteund worden vanuit het standpunt van een goede ruimtelijke ordening en een goede verkeersafwikkeling.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat door de Vlaamse Regering, vanzelfsprekend bij consensus, is goedgekeurd op 31 maart 2006, vormt de juridische basis voor de ontwikkeling van het nieuwe regionale bedrijventerrein. De concrete realisatie van de terreinen en van de ontsluiting, ook voor openbaar vervoer, wordt uiteraard niet vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

In het ruimtelijk uitvoeringsplan is wel voorzien in de mogelijkheden voor ontsluiting met het openbaar vervoer. In artikel 9, zone voor hoofdspoorweg, is zelfs concreet voorzien in de mogelijkheid van de inplanting van een station of treinhalte op de bestaande spoorlijn Brugge-Kortrijk. Er is vandaag ook een busverbinding aan de Heidelbergstraat. Verder is het natuurlijk een kwestie van vraag en aanbod.

Tijdens het planvormingsproces werden er gesprekken met De Lijn aangevat. Hierbij werd toen gesteld dat er eerst duidelijkheid moest komen over de planologische invulling. Nu terzake duidelijkheid verkregen is, kunnen de gesprekken voortgezet worden. Dat is het verhaal van de kip en het ei. Om de gewenste kwaliteiten te garanderen, moet een stedenbouwkundige wedstrijd uitgeschreven worden. Het ontsluitingsaspect zal hierbij zeker een van de aandachtspunten zijn.

Ten slotte is De Lijn reeds sinds 2003 begonnen met een toekomstvisie op de Kusttram. Een van de scenario's in de startnota van deze toekomstvisie is een verbinding met het stedelijk gebied Brugge. Het benutten van de spoorverbinding Oostende-Brugge via Gistel is een van de mogelijkheden. De beslissing van de Vlaamse Regering over het Chartreusegebied zal voor deze studie nu ongetwijfeld een doorslaggevend element vormen.

In functie van de beslissing van de Vlaamse Regering heb ik de GOM West-Vlaanderen verzocht in samen-

spraak met de WVI (West-Vlaamse Intercommunale voor Economische Expansie, Huisvestingsbeleid en Technische Bijstand), het Resoc Brugge en de stad Brugge de diverse mogelijke alternatieven te onderzoeken en te vergelijken. In dit onderzoek, getiteld 'Motiveringsnota locatiekeuze hoogwaardig gemengd regionaal bedrijventerrein (GRUP Chartreuse - Brugge)', wordt aangegeven dat in de loop van het beslissingsproces over een hoogwaardig gemengd regionaal bedrijventerrein meermaals is aangedrongen op het zoeken naar alternatieve locaties, en dat kan worden vastgesteld dat er al die tijd geen volwaardig alternatief voor de locatie Chartreuse naar voren werd geschoven.

In het onderzoek zijn de alternatieve locaties die vermeld werden in de verschillende opmerkingen, bezwaren en adviezen, opgenomen met inbegrip van het advies van Vlacoro. Met name wordt vooral het alternatief van de stationsomgeving van het station Sint-Pieters-Brugge naar voren geschoven. Ook daar gaat de studie van de GOM specifiek op in. Essentieel is dat de voorgestelde ontwikkelingen in het Chartreusegebied enerzijds en de stationsomgeving anderzijds expliciet heel verschillende functies hebben. De kantoren en de kantoorachtigen in het Chartreusegebied zijn duidelijk van een andere aard dan de kantoren in de stationsomgeving. Ze stellen dus ook heel verschillende vereisten qua ontsluiting, uitstraling en dergelijke. De conclusie is dat beide projecten geen alternatieven voor elkaar vormen, maar integendeel complementair zijn en elkaar aanvullen.

Dat het stedelijk gebied Brugge, en dus ook Vlaanderen, gebaat zijn met deze ontwikkeling is duidelijk. Uit de reeds vermelde studie 'Motiveringsnota' blijkt dat in het verleden verschillende aanvragen voor een vestiging in het Chartreusegebied niet konden worden gehonoreerd en dat er anderzijds bij bedrijven een blijvende belangstelling bestaat om zich daar te vestigen. Tot voor kort waren er bij de WVI een tiental vestigingsaanvragen gekend van bedrijven in de sectoren communicatie, audiovisuele producties, medische ontwikkeling, ICT, machinebouw R&D, fijn-elektronica, grafische sector, publieke sector, call-center en facility center. Deze bedrijven alleen al hebben behoefte aan een grondoppervlakte van ongeveer 30.000 vierkante meter. Sinds de goedkeuring van het dossier door de Vlaamse Regering, hebben nieuw geïnteresseerde bedrijven zich reeds bij de WVI aangemeld.

Het project Chartreuse wordt van bijzonder belang geacht in het licht van de evolutie van de aard van de tewerkstelling in West-Vlaanderen. De stijging van

de tertiaire tewerkstelling in West-Vlaanderen gaat duidelijk minder snel dan in de rest van Vlaanderen. West-Vlaanderen heeft immers een achterstand opgelopen in de gedeeltelijke omschakeling van industriële tewerkstelling naar tewerkstelling in handel en diensten. Daarnaast wordt vastgesteld dat op het vlak van innovatie West-Vlaanderen zwak scoort in vergelijking met Vlaanderen. Het is dus voor de regio van bijzonder belang een verankering te creëren, ook in de tertiaire sector.

De GOM West-Vlaanderen heeft dan ook – ik citeer – ‘het aantrekken van meer kenniseconomie, het versterken van de economische structuur en het bevorderen van de product- en procesvernieuwing binnen ondernemingen’ naar voor geschoven in haar strategie voor economische ontwikkeling. Het project Chartreuse maakt het mogelijk om hoogwaardige tewerkstelling aan te trekken, wat een belangrijke economische en sociale meerwaarde betekent voor Vlaanderen.

Uw derde vraag heb ik hiermee reeds grotendeels beantwoord. Bij de diensten van de Vlaamse overheid blijken er verschillende standpunten te bestaan. Zo heeft bijvoorbeeld de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening (VLACORO) op basis van het openbaar onderzoek vragen gesteld bij de locatiekeuze. Uit het onderzoek van de GOM, de WVI, het Resoc en de stad Brugge blijkt dan weer dat het Chartreusegebied de meest geschikte en enige mogelijke locatie was, gezien de economische uitdaging voor Brugge. Uiteindelijk is het de Vlaamse Regering die de verschillende standpunten en visies samenbrengt en de beslissing neemt.

De mogelijkheid om bestaande leegstaande panden in te zetten is door de GOM niet opnieuw onderzocht aangezien ervan uit kon worden gegaan dat er geen panden voldoen aan de vooropgestelde locatie-eisen. Dat blijkt ook uit de beschikbare gegevens over leegstand. Die komen vooreerst uit de inventaris van de ‘leegstand en verwaarloosde bedrijfsruimten’. De meeste West-Vlaamse gemeenten sturen deze gegevens door naar de GOM West-Vlaanderen. Daarnaast komen ze uit de concrete kennis van de beheerders van de bedrijventerreinen, in dit geval de intercommunale WVI. Ten slotte komen er gegevens uit het Geografisch Informatiesysteem Bedrijventerrein dat bijgehouden wordt door de GOM West-Vlaanderen.

Met andere woorden, ik denk dat we daar met de juiste mensen aan de tafel zaten.

Deze bronnen geven duidelijk aan dat er geen aanbod is dat voldoende ruim is – een grootte-orde van 15 tot 20 hectare –, dat goed gelegen is inzake ontsluiting en bereikbaarheid en dat de nodige uitstraling biedt, via een aantrekkelijke omgeving en hoogwaardige architectuur, voor de uitbouw van de beoogde kwalitatieve regionale zone voor hoogwaardige activiteiten.

In uw vierde vraag merkt u op dat het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State bij het ontwerpbesluit houdende vaststelling van het GRUP Chartreuse een aantekening maakt bij het feit dat dit GRUP een voorafname vormt op het afbakingsproces van het regionaal stedelijk gebied Brugge. De afdeling Wetgeving heeft meer bepaald verwezen naar het schorsingsarrest van de Raad van State, nummer 144.477 van 17 mei 2005. In dat arrest moest de Raad zich in kortgeding uitspreken over een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan tot afbakening van een regionaal bedrijventerrein bij wijze van voorafname op een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Mol.

Ten eerste stelde de Raad van State dat op het eerste gezicht uit de bindende bepalingen van het RSV een bepaalde chronologie moet worden gevolgd. Eerst moeten de stedelijke gebieden worden afgebakend en daarna kunnen in die stedelijke gebieden bedrijventerreinen worden afgebakend. Ten tweede wees de Raad van State in het schorsingsarrest naar het richtinggevend gedeelte van het RSV waarin stapsgewijs het door de provincie aan te sturen afbakingsproces voor de kleinstedelijke gebieden wordt omschreven. Daaruit moet minstens blijken dat de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen gebeurt na de bepaling van de gewenste ruimtelijke structuur van het betrokken stedelijk gebied.

Het doortrekken van de filosofie van dit arrest van de Raad van State naar het voorliggend geval van een regionaal bedrijventerrein in een regionaal stedelijk in plaats van een kleinstedelijk gebied, is prima facie logisch. In het RSV zijn voor regionale bedrijventerreinen in regionaal stedelijke gebieden bepalingen terug te vinden die gelijkaardig zijn aan die waarop het arrest zich beroept. Er zijn echter voldoende redenen om van deze chronologie af te wijken. Ik kom daar nog op terug.

De schorsingsarresten van de Raad van State hebben slechts een beperkt gezag van gewijsde, tot de Raad zich heeft uitgesproken in een eindarrest. In een schorsingsarrest doet de Raad van State slechts

uitspraken in kortgeding. Het gaat slechts om stellingnames, die zich op het eerste gezicht aandienen. In het geval van het bedrijventerrein in Mol zal overigens geen eindarrest worden geveld, aangezien de provincieraad van de provincie Antwerpen bij besluit van 22 september 2005 de definitieve en de voorlopige vaststelling van het kwestieuze provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan heeft ingetrokken.

De chronologie die de Raad van State volgt voor het planningsproces kan voor regionale bedrijventerreinen in de regionaal stedelijke gebieden bij nader onderzoek niet worden afgeleid uit het bindend gedeelte van het RSV. Bladzijde 589 van het RSV vermeldt immers het volgende: 'De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt vastgesteld op 10.000 hectare tot 2007. Hiervan zal in aanlegplannen 6.000 hectare worden afgebakend als bedrijventerrein en 4.000 hectare als reservebedrijventerrein.' en 'De regionale bedrijventerreinen in de (...) regionaal stedelijke gebieden (...) worden door het Vlaamse Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend.'

Bij de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd reeds terdege rekening gehouden met de spoedige invoering van nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen, die in de plaats zouden komen van de bestaande aanlegplannen. Het feit dat voor de regionale bedrijventerreinen in regionaal stedelijke gebieden voorzien wordt in een mogelijke afbakening, zowel door gewestplannen, als door gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, wijst erop dat de decreetgever bij de initiële bekrachtiging van de bindende bepalingen van het RSV in 1997 rekening heeft gehouden met het feit dat de betrokken bedrijventerreinen nog overgangsmatig door aanlegplannen konden worden afgebakend. Het gaat dus om een afbakeningsproces zonder noodzakelijke inbedding in een definitieve afbakening in een regionaal stedelijk gebied.

Het feit dat geen bindende chronologie voortvloeit uit de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, lijkt minstens impliciet door het advies van de Raad van State te worden bijgetreden. Dit advies refereert immers aan de mogelijkheid om van de chronologie van het planningsproces af te wijken op grond van artikel 19, paragraaf 3, eerste lid, van het decreet van 18 mei 1999. Deze afwijkingprocedure laat enkel toe om af te wijken van het richtinggevend deel van het RSV.

Het advies van de Raad van State gaat ervan uit dat de principiële chronologie voortvloeit uit het rich-

tinggevend gedeelte. De bladzijden 346 tot en met 349 van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, onderdeel 'richtinggevend gedeelte', wijzen er inderdaad op dat eerst het regionaal stedelijk gebied wordt afgebakend, vooraleer de daarin ingebedde regionale bedrijventerreinen worden afgebakend.

Het advies van de Raad van State waarnaar u verwijst, wijst echter terecht op de afwijkingsmogelijkheid, vervat in artikel 19, paragraaf 3, eerste lid, van het decreet van 18 mei 1999, dat luidt als volgt: 'Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan is het deel van het ruimtelijk structuurplan waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken, tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De uitzonderingsgronden voor een afwijking worden uitgebreid gemotiveerd. Ze mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.'

In het geval van het GRUP Chartreuse zijn zeker motieven voorhanden die de techniek van de voorafname onderbouwen. Deze motieven zijn duidelijk opgesomd en kenbaar gemaakt in de eindbeslissing van de Vlaamse Regering.

Ten eerste stellen de overwegingen van het vaststellingsbesluit dat het GRUP Chartreuse een van de deelprocessen is, die zijn opgestart in het kader van het Zomerakkoord 2002. Binnen het raamwerk van dat akkoord zijn er effectief deelprocessen opgestart voor bepaalde bedrijventerreinen waarover binnen de lopende afbakeningsprocessen een consensus bestaat. Op die manier wordt vermeden dat in bepaalde gebieden een acuut tekort aan bedrijventerreinen ontstaat omwille van de duurtijd van een afbakeningsproces.

Het GRUP Chartreuse is dus zeer zeker ingebed in het lopende afbakeningsproces van het regionaal stedelijk gebied Brugge dat werd opgestart in mei 2002. Reeds bij de opstart van dat afbakeningsproces is rekening gehouden met een bedrijventerrein ter hoogte van de Chartreuseweg. Het gebied is namelijk gekoppeld aan de belangrijkste infrastructuur van regionaal stedelijk niveau – de N31 – en heeft bovendien mogelijkheden om met het openbaar vervoer goed ontsloten te worden. In het voorstel tot afbakening van het regionaal stedelijk gebied Brugge wordt het Chartreusegebied voorts vermeld als een 'strategisch project', bedoeld voor de ontwikkeling

van een gemengd regionaal bedrijventerrein van 'kantoorachtigen'.

Het voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan past dus duidelijk in een visie op de ontwikkeling van het regionaal stedelijk gebied Brugge, zij het dat deze nog niet helemaal is afgewerkt. In de praktijk wordt dus sowieso tegemoetgekomen aan de ratio van het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat vertrekt vanuit de idee dat regionale bedrijventerreinen planologisch worden uitgewerkt op basis van een totaalvisie op het betrokken regionaal stedelijk gebied.

Ten tweede kan uit verschillende feitelijke gegevens van het locatieonderzoek worden afgeleid dat voor de creatie van dienstencentra in het Chartreusegebied drie dwingende en urgente redenen van sociaal-economisch belang voorhanden zijn. Een: in vergelijking met andere Vlaamse provincies stelt men in West-Vlaanderen een significante achterstand in de gedeeltelijke omschakeling van industriële tewerkstelling naar tewerkstelling in handel en diensten vast. Een en ander dient te worden gekoppeld aan de vaststelling dat er een relatief klein aandeel van hogere kaderfuncties in de West-Vlaamse dienstensector voorhanden is, en ook aan het feit dat diverse hoofdzetels van bedrijven in het recente verleden de provincie hebben verlaten. Twee: West-Vlaanderen blijkt op grond van objectieve criteria laag te scoren wat betreft de aanwezigheid van innovatieve elementen. Drie: West-Vlaanderen wordt blijkens onderzoek geconfronteerd met een significante braindrain.

Een en ander wijst erop dat de provincie West-Vlaanderen dringend nood heeft aan stimulansen voor een hoogwaardige tewerkstelling en het aantrekken van meer kenniseconomie, zo niet komt de sociaal-economische leefbaarheid van de provincie in het gedrang. Dit impliceert een dringende vraag naar een aanbod aan kantoren en 'kantoorachtigen', want zo'n aanbod kan inspelen op een objectief vastgestelde nijpende ruimtelijke behoefte.

Ten derde wordt het plangebied door infrastructuurelementen van verschillende niveaus begrensd en doorsneden: de E40, de Koning Albert I-laan, de spoorweg Brugge-Kortrijk, de N31 en de Chartreuseweg. Het gebied is gekoppeld aan de belangrijkste infrastructuur van regionaal stedelijk niveau – de N31 – en heeft bovendien mogelijkheden dankzij het openbaar vervoer ontsloten te worden. Dat alles rechtvaardigt de beslissing om de vermelde sociaal-

economische behoefte aan kantoren en 'kantoorachtigen' in de vooropgestelde locatie te lenigen.

Ten vierde stelt het GRUP Chartreuse dat de niet-bebouwde en niet-verharde ruimtes in de zone voor hoogwaardige activiteiten zodanig moeten worden aangelegd dat het geheel het karakter van een park krijgt. Bijkomend kan nog worden gesteld dat ook de aanduiding van een zone 'parkgebied met natuurverwerving' ten noorden van de zone voor hoogwaardige activiteiten duidelijk in die richting wijst. Het feit dat het Chartreusegebied op het gewestplan nagenoeg volledig de bestemming 'gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut' heeft, impliceert dat de realisatie van het ruimtelijk uitvoeringsplan Chartreuse zal leiden tot een situatie die de groene gordel beter beveiligt dan de huidige bestemming.

Verder worden door de ligging op het kruispunt van twee belangrijke wegen kansen gecreëerd en ingevuld als 'zichtlocatie'. Om die reden kan worden gesteld dat niet wordt geraakt aan de ruimtelijke kwaliteit, noch van het betrokken gebied, noch van enig ander gebied. Integendeel: een belangrijke versterking van de ruimtelijke kwaliteit in vergelijking met de gewestplanbestemming wordt mogelijk gemaakt.

U vraagt ook of het aanvaardbaar is dat burgers die 'niet akkoord gaan met de procedure (...) naar de rechter moeten stappen om te weten of de afbakening van een bedrijventerrein niet moet komen na de afbakening van het Regionaal Stedelijk Gebied, in plaats van ervoor.' Ik heb duidelijk gemaakt dat de Vlaamse Regering bij de definitieve vaststelling van het GRUP Chartreuse zeker niet over een nacht ijs is gegaan. Zij heeft geoordeeld dat onder meer de aangehaalde motieven volstaan om te werken via de techniek van de voorafname. Dat is volledig in overeenstemming met de decretale afwijkmogelijkheid die is voorzien in artikel 19, paragraaf 3, van het decreet van 18 mei 1999.

Het gaat hier om een bewuste en gemotiveerde keuze, die steunt op een decreetsartikel. De juridische situatie lijkt mij dus veel minder wazig dan de vraag op het eerste gezicht laat uitschijnen. Uiteraard staat het burgers en verenigingen vrij om hierover van mening te verschillen en dat aan de rechter voor te leggen: dat behoort tot het wezen van de rechtsstaat.

Wat dat laatste betreft, hebben wij kennis genomen van de laatste zin in het advies van de Raad van State: 'In geval van een betwisting over de toepassing

van deze mogelijkheid' – van deze afwijkingsmogelijkheid – 'zal het de Raad van State, afdeling Administratie of de gewone rechter toekomen zich over de wettelijkheid ervan uit te spreken.'

Ik leg me daar uiteraard bij neer. U weet echter dat we bezig zijn met de afwerking van de stedelijke afbakening. We zitten dus in een comfortabele positie. We nemen echter ook een principiële positie in. Als we in Vlaanderen moeten wachten op de afbakening van de stedelijke gebieden, dan zullen we op sommige plaatsen echt in moeilijkheden komen. Zelfs de burgemeester van Leuven heeft dat onlangs nog ondervonden. Daar heeft de niet-goedkeuring van de stedelijke afbakening van het gebied-Leuven ertoe geleid dat men zich heeft vastgereden met een bedrijventerrein waarvan de gewestplanbestemmingswijziging door de Raad van State na een aantal jaren is vernietigd.

Wat het archeologische luik betreft, wil ik melden dat ik ter plaatse ben gaan kijken. Ik ben me bewust van de grote archeologische waarde van het Magdalenasbos. De dag van de goedkeuring van het GRUP door de Vlaamse Regering heb ik VIOE (Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed) opgedragen om de nodige voorbereidingen te treffen opdat zich wat dat betreft geen waardeverlies zou voordoen.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

De heer Bart Caron: Mijnheer de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Mijnheer Tavernier, in Brugge zitten we niet in de meerderheid, we hebben er zelfs geen vertegenwoordiger in de gemeenteraad. We kunnen dus nergens van worden beschuldigd.

Mijnheer de minister, ik kan begrip opbrengen voor de keuzes die zijn gemaakt. Op zich hebben we er niets tegen dat er in Brugge wordt geïnvesteerd in een headquarterszone. Brugge heeft inderdaad nood aan innovatie en aan investeringen in de tertiaire sector. Dat wil ik duidelijk stellen. De vraag is echter of dit de goede plek daarvoor is. U haalt het argument aan van de volgorde van afbakening en dat alles erg traag gaat. U zegt dat als we daarop moeten wachten, we een aantal economische kansen zouden missen. Ik heb daar begrip voor, maar het is ook een argument dat wordt gebruikt om de locatie zelf te bestrijden.

Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat er een keuze is gemaakt voor een zeer zichtbare autolocatie. Bij de alternatieven die in de motiveringsnota

zijn opgenomen, valt het op dat alle gebieden die ten noorden van Brugge liggen enkel omwille van een louter verkeerstechnisch argument van moeilijke bereikbaarheid met de wagen, van tafel worden geveegd. Ik besef dat de N31 en de doorgang naar Zeebrugge en Knokke problematisch is, maar er moet verder worden geïnvesteerd in het ondertunnelen van een aantal kruispunten. Een aantal alternatieven zijn naar mijn bescheiden mening zeker even valabel om er een headquarterszone te ontwikkelen.

Ik weet dat er een afweging moet worden gemaakt, en de Vlaamse Regering heeft een andere keuze gemaakt. Die stond als het ware in de sterren geschreven. Vanuit Brugge wordt al sinds eind jaren negentig gepleit voor een headquarterszone in dat gebied. Het zat zo vast in de hoofden dat onderzoek naar een alternatief terrein niet aan de orde werd gesteld in het Brugse.

Mijnheer de minister, ik wil u danken voor de inspanningen met betrekking tot het archeologisch erfgoed en voor de aanleg van de omgeving. Mijnheer Tavernier, ik ben misschien iets minder radicaal, maar we zullen zien wat er komt van de klacht met betrekking tot de volgorde van afbakening.

De voorzitter: De heer Tavernier heeft het woord.

De heer Jef Tavernier: Mijnheer de minister, dit is belangrijk omdat we zuinig moeten opspringen met open ruimte. In Brugge zijn er een aantal industrieterreinen en aanverwanten. Carcoke moet worden gesaneerd, maar is een zeer groot terrein. Het industrieterrein de Pathoekeweg is zeker niet volzet. Dan zijn er nog een aantal hectaren in Lissewege beschikbaar. Op de Blauwe Toren komt een hypermarkt.

Er zijn met andere woorden nog een aantal industrieterreinen beschikbaar die soms voor andere dingen worden gebruikt. Uiteraard is er ook nog de stationsomgeving. Als we het ruimer bekijken, dan komt binnenkort ook de Coca-Colasite van Oostkamp vrij die maar voor een klein gedeelte is bebouwd. Ik denk ook aan Oostende en Passendale. Er is ook nog de site van Lernout & Hauspie in Ieper. De alternatieven worden allemaal afgedaan met het argument van de problemen met de N31. We pleiten ervoor dat die N31 eindelijk eens ernstig wordt aangepakt, en niet zoals nu met mondjesmaat.

In uw redenering vind ik één zeer gevaarlijk argument. U pleit niet voor meer bedrijventerreinen, maar

wel voor bedrijventerreinen die voldoende uitstraling en aantrekkelijkheid hebben. Op basis van dat bijkomend argument en criterium worden alternatieven geëlimineerd. Als we dat criterium in de toekomst gebruiken voor het aansnijden van halve natuurgebieden, open ruimtes en parkachtige gebieden, dan zal er nog veel sneuvelen. Dit is een totaal verkeerd criterium. Terreinen die op het eerste zicht minder aantrekkelijk zijn, moeten we aantrekkelijker maken. Laat ons onze industrieterreinen ook niet gebruiken als grote parkings. Als er moet worden geparkeerd, laat dat dan in verdiepingen gebeuren zodat er zuinig met de ruimte wordt omgesprongen.

Om verschillende redenen, en zeker ook vanuit het oogpunt mobiliteit, is dit geen goede locatie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
