

Het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en ruimte voor werken, wonen, verplaatsen en recreatie

Eind 1996 werd het Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, hierna afgekort RSV, in openbaar onderzoek gebracht. De raad van beheer van de GOM - West-Vlaanderen besteedde veel aandacht aan dit document. Opmerkingen en aanbevelingen werden overgemaakt aan Vlacoro, de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening.

Het Ontwerp RSV is in zijn globaliteit een waardevol document. Het is een werkstuk waarin - voor het eerst als officieel standpunt - een visie geformuleerd wordt over de ruimtelijke ontwikkeling van heel Vlaanderen. De opties en standpunten die daarin vervat zijn kunnen in grote mate onderschreven worden.

Inzake de economische activiteiten zijn een aantal concepten uitdrukkelijk bij te treden:

- het concentreren van economische activiteiten (niet-agrarische) in bepaalde gebieden volgens het principe van de gedeconcentreerde bundeling;
- het erkennen van de eigenheid van subregio's;
- het ondersteunen van verweving van economische activiteiten met wonen voor zover aanvaardbaar (verweven waar het kan, scheiden waar het moet);
- het onderscheiden van regionale en lokale bedrijventerreinen;
- het onderscheiden van gemengde en specifieke regionale bedrijventerreinen;
- het statuut van bedrijventerreinen: te realiseren door de overheid;
- het inbouwen van een gecontroleerde flexibiliteit door het voorzien van reservegebieden;
- het erkennen van het belang van, en het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden aan bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen.

In de evaluatie van het Ontwerp RSV zijn er evenwel een aantal punten waar de meningen in West-Vlaanderen grondig afwijken van de RSV-tekst. In het vooruitzicht op de besprekingen van het Ontwerp in de Vlaamse Raad willen we hier een aantal beschouwingen maken die niet zonder belang zijn.

Een eerste bedenking betreft het subsidiariteitsbeginsel. Dit beginsel is voorzien, doch meerdere vragen rijzen wanneer het ontwerp handelt over de toepassing. Is het logisch dat het gewest zich inlaat met de afbakening van de regionaalstedelijke gebieden? Hetzelfde geldt voor de aanduiding van de regionale bedrijventerreinen bij de regionaalstedelijke gebieden, de selectie van de economische knooppunten (zie onder meer Oostrozebeke), en andere. Dit zijn taken van provinciaal niveau. Het gevaar bestaat dat, door gebrek aan inzicht in concrete situaties, verkeerde 'bindende' of 'richtinggevende' bepalingen worden vastgelegd.

Een tweede essentiële bemerking houdt verband met de 'normering'. Het Ontwerp RSV is te sterk normerend (kwantitatief). Dit uit zich in allerlei vastgelegde verhoudingen zoals aandeel woningen in het buitengebied, aandeel regionale en lokale bedrijventerreinen in economische knooppunten, minimale woningdensiteit in stedelijke gebieden en in het buitengebied enz. Een te sterk normerend optreden leidt tot rigiditeit en gebrek aan soepelheid. Dit zal uitmonden in de niet-uitvoerbaarheid van het plan. Bovendien zijn de normen soms niet onderbouwd en/of aan de werkelijkheid getoetst. Deze werkelijkheid verschilt overigens in functie van de deelgebieden van Vlaanderen.

Het Ontwerp RSV gaat ook voorbij aan de ongelijke opmaak van de gewestplannen in het verleden. Deze laatste werden 25 tot 30 jaar geleden niet overal op dezelfde wijze opgemaakt. Voor sommige gewestplannen - onder meer deze in West-Vlaanderen - stond de herzieningsdatum 1980 centraal. De behoeften inzake woningbouw en bedrijventerreinen werden berekend in functie van een tijdsperiode en de voorziene herziening in 1980. In bepaalde andere provincies werden de voorraden veel ruimer gesteld. Dat verklaart onder meer waarom West-Vlaanderen thans aandringt op 'ruimte voor werk'. Een analoog probleem uit zich voor de huisvesting.

Een doorn in het oog van West-Vlaanderen is de 'Vlaamse Ruit', zijnde een stedelijk netwerk met een internationaal karakter en roeping. Het is de bedoeling de hoogwaardige activiteiten bij prioriteit onder te brengen in de ruit, zijnde de vierhoek Antwerpen-Leuven-Brussel-Gent. Dit zou met andere woorden behelzen dat in principe een Researchpark te Kortrijk of de ontwikkeling van 'Flanders Language Valley' als uitvloeisel van de T-zone (Tewerkstellingszone) te Ieper, niet opportuun worden geacht. Dergelijke stellingname is theoretisch en werkelijkheidsvreemd. Veeleer had men moeten denken aan een Vlaamse as Kortrijk-Brugge-Gent-Antwerpen-Leuven-Hasselt. Dit zou een tegengewicht vormen voor de overconcentratie in de vierhoek en de overbelasting van Brussel. Hierbij wordt onvoldoende aandacht gegeven aan de vele negatieve effecten (verkeerscongestie, tijdverlies, milieuschade, onveiligheid) in de grote concentratiegebieden. In het document 'Europa 2000+' van de Europese Commissie, gepubliceerd in 1994, wordt uitdrukkelijk gesteld dat de extra-kosten van de grote agglomeraties expliciet onderdeel moeten zijn van het beleid op het ruimtelijk vlak en de vereiste om het 'endogene potentieel' van regionale en lokale gemeenschappen te handhaven.

De bedrijventerreinen vormen een afzonderlijk aandachtspunt. Het Ontwerp RSV voorziet 10.000 ha bedrijventerreinen waarvan 4.000 als reserve. Hierbij moeten twee bedenkingen worden gemaakt. Primo is er een interpretatieprobleem gerezen inzake de termen zonevreemde bedrijven en historisch gegroeide bedrijven. Indien de oppervlakten van

deze laatste twee groepen onderdeel uitmaken van de 10.000 ha, dan zal deze oppervlakte niet volstaan voor de periode 1992-2007. De praktijk leert dat de nodige oppervlakte voor zonevreemde ondernemingen veel groter is dan aanvankelijk werd ingeschat. Belangrijk hierbij is de vaststelling dat de uitbreidingen van de zonevreemde bedrijven niet zijn opgenomen in de behoefteraming van de Vlaamse GOM's inzake bijkomende bedrijventerreinen. Afzonderlijk staande bedrijven (al of niet zonevreed) zijn immers geen bedrijventerreinen.

Secundo, is het noodzakelijk dat de reserveterreinen kunnen worden aangesproken bij een bezetting van 50% in plaats van 70%. Onder bezetting moet worden verstaan het toekennen van een aankooprecht aan een onderneming met voorwaarden inzake activiteit, start bouw, bezettingsgraad en terugkoopformule, zoals trouwens toegepast door de intercommunales Leiedal, WIER en de GOM - West-Vlaanderen.

Het Ontwerp RSV voorziet ook in het begrip 'poorten' en stelt 'Van uitzonderlijk belang voor de economische structuur van Vlaanderen zijn de poorten, met name de zeehavens met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en het HST-station Antwerpen-Centraal. Het zijn strategische plaatsen binnen de economische structuur'. Voor West-Vlaanderen behelst dit de zeehavens Zeebrugge en Oostende in samenhang met de luchthaven. De vraag rijst waarom de transportzone LAR niet is weerhouden. De LAR-zone heeft een internationale functie en speelt in op twee transportmodi.

Inzake lijninfrastructuur is de bezorgdheid van West-Vlaanderen vooral georiënteerd op:

- de doortrekking A18 Jabbeke-Westkapelle als hoofdweg;
- de verbetering van de relatie Ieper-Westkust met functie van een primaire weg.

Een aantal wegen zijn in het RSV op een te laag functioneel niveau geselecteerd. Zoals onder meer:

- de N36 tussen het kruispunt Izegem/Sint-Eloois-Winkel en de N43 te Harelbeke : te selecteren primaire weg;
- de A10 sectie Oostende-Jabbeke: te selecteren als hoofdweg;
- het deel van de N58 bezuiden de N8: te selecteren als primaire weg;
- een deel van de oostelijke ring N32 te Menen bezuiden de N8: te selecteren als primaire weg.

De evaluatie van het Ontwerp RSV van de GOM - West-Vlaanderen bevat een meer uitgebreide lijst.

Ook inzake waterwegen en spoor zijn er twee punten van centraal belang met name:

- het opnemen van de spoorlijn Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel bij het hoofdspoorwegnet.

- *de achterlandverbinding over water van de haven van Zeebrugge door de verruiming van het Afleidingskanaal van de Leie, beter gekend als Zeebrugge-Merendree of Noorderkanaal.*

Op het recreatieve vlak zijn er twee hoofdbekommernissen. Inzake kusttoerisme is de kwalitatieve verbetering essentieel en niet de uitbreiding van de logiescapaciteit. Productontwikkeling staat centraal, waarbij de publieke en de private sector moeten inspelen op de nieuwe tendensen op de markt. Verder is een vergroening van West-Vlaanderen aangewezen. Een gedeelte van de voor Vlaanderen voorziene 10.000 ha extra bebossing zou er welkom zijn. De vraag stelt zich op welke wijze deze het snelst wordt verwezenlijkt: een strikte planning en grootschaligheid - met alle weerstand - of een pragmatische aanpak.

Deze acht aandachtspunten doen geen afbreuk aan de waarde van het Ontwerp RSV. Een bijsturing is echter wenselijk. Daarenboven moet het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening in wording meer het accent leggen op het provinciaal niveau. Dit zal de werkelijkheidsrijpheid en de efficiëntie van de structuurplanning verhogen. Zoniet vrezen we dat het RSV zijn taak als referentiekader zal voorbijschieten.

West-Vlaanderen kan de uitdaging aan. De provincie beschikt reeds over een Voorontwerp van Structuurplan bestaande uit drie delen: de Kustzone, de Zone Zuidoost en de Zone Zuidwest. Thans komt de integratie van de drie delen aan de orde in het licht van een hopelijk aangepast RSV.

