

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

23 januari 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de spoorverbinding lijn 11 tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal in de Kempen

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over softwareprogramma's voor de opmaak van de gemeentelijke registers van ruimtelijke ordening

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 23 januari 2003

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.14 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de spoorverbinding lijn 11 tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het tracé voor de spoorverbinding lijn 11 tussen Antwerpen en Bergen-op-Zoom.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de NMBS wil van de schrapping van het duwvaarttracé in Zandvliet in een nieuw RUP gebruik maken om voor lijn 11 een tracé ten oosten van de Havenweg definitief te laten intekenen.

Dit tracé verlaat vanaf de Putsebaan in Zandvliet de Havenweg, vernietigt een stuk van het kersverse natuurgebied de Ruige Heide, walst een reeks woningen en stallingen plat op de Kalmthoutsebaan, veroorzaakt hinder voor tal van andere bewoners en vernietigt ten slotte een stuk van de Kabeljauwpolder en de Noordlandpolder. Ik had aan de mensen ter plekke beloofd dat ik u hier de kaart zou laten tonen die zij gemaakt hebben, wat ik bij deze ook doe. *(De heer Johan Malcorps ontvouwt een kaart)*

Op deze kaart ziet u het alternatief ten oosten van de Havenweg. De Nederlanders zouden intussen in het kader van hun VERA-project – waarbij VERA staat voor inspraakprocedure verbinding Antwer-

pen-Roosendaal – gekozen hebben voor een tracé aan de westzijde van de A4, het verlengde van de Havenweg in Nederland.

Mijnheer de minister, u verwees in antwoord op een vroegere vraag naar het besluit van de Vlaamse regering van 23 mei 1996. Daarbij werd het tracé naast de Havenweg vastgelegd. Eigenlijk meldde u mij toen dat naar aanleiding van de definitieve bouwplannen een grensoverschrijdend MER moet worden opgemaakt. Pas dan kunnen we de effecten beoordelen en de gepaste uitvoering plannen. Pas dan kunnen we binnen de ruime reservatiestrook van het gewestplan voor de meest gewenste uitvoeringsvariant kiezen. Daarbij kon volgens u nog gepraat worden over de oostelijke en westelijke variant. De bevolking zou hierover geconsulteerd worden tijdens een openbaar onderzoek. U stelde wel al dat het tracé zo ver mogelijk van de woonkernen moet komen.

De natuurbeweging en het ACV voerden recent actie tegen de aantasting van natuur en leefbaarheid in Zandvliet. Naar hun gevoel ontspoord lijn 11. Zij stelden een alternatief aan de westelijke zijde van de Havenweg voor. *(De heer Johan Malcorps duidt dit aan op de kaart)*

Het goederenspoor zou langer de middenberm van de Havenweg volgen, en pas aan de verkeerswisselaar aan de grens de middenberm verlaten, meer bepaald aan de westelijke kant. Voordeel is dat dan voorbij de grens met Nederland naadloos kan worden aangesloten op het Nederlandse westelijke tracé. In elk geval vragen de drukkingsgroepen dringend geluidsschermen om de overlast voor de polderbewoners te verminderen.

Mijnheer de minister, kunt u mij meedelen of u in het kader van het nieuw RUP voor het schrappen van het Duwvaartkanaal een definitieve optie maakt voor een oostelijk of westelijk tracé ? Zo ja, welke keuze maakt u en hoe wordt die verant-

Malcorps

woord ? Of blijft deze optie alsnog open en zal dit nadien worden beslist ? Wat is de verdere timing voor het hele project ? Hoe staat het in Nederland met de definitieve vaststelling van het tracébesluit en het zogenaamde Robel, het eindbeeldonderzoek naar het totale goederenvervoer per spoor tussen Rotterdam en België ? Ik ben me er wel van bewust dat Nederland nog steeds in een overgangsperiode zit na een woelig politiek jaar en de verkiezingen. Toch zou op korte termijn niet alleen over de IJzeren Rijn en de verdieping van de Schelde, maar ook over lijn 11 uitsluitel moeten komen. Naar verluidt had de Robel normaliter eind 2002 afgerond moeten zijn. Misschien weet u daar meer over.

Mijn belangrijkste vraag is evenwel hoe het zit met de variant voor lijn 11 ten oosten of ten westen van de Havenweg. Hoe zal daarover overleg en inspraak worden georganiseerd met de mensen ter plaatse ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, de discussie met betrekking tot de goederenlijn 11 is naar aanleiding van de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het opheffen van het tracé voor het Duwvaartkanaal opnieuw actueel geworden. Hierin wordt inderdaad de reservatie van een gebied voor de goederenlijn herbevestigd. Het RUP dat thans in een ontwerp- en besprekingsfase verkeert, heeft dus te maken met het schrappen van het tracé voor het Duwvaartkanaal waarvan ik meen dat ook de Agalev-fractie dit wel genegen zal zijn.

Er wordt echter geen nieuwe keuze gemaakt. De optie om lijn 11 op Belgisch grondgebied, oostelijk van de A12 te situeren ligt in het verlengde van de terzake door het Vlaams Gewest genomen besluitvorming.

Uitgangspunt in deze discussie is namelijk de door u terecht aangehaalde beslissing van de Vlaamse regering van 23 mei 1996 inzake de desbetreffende gewestplanwijziging. Ter hoogte van Zandvliet werd toen naar aanleiding van de HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens het gehele gebied in wijziging gesteld en werd één alternatief reservatiegebied ingetekend voor zowel de aanleg van het Duwvaartkanaal als de aanleg van de goederenlijn naar Bergen-op-Zoom.

Bij het opheffen van het alternatief reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied voor het Duwvaartkanaal is het noodzakelijk dat de mogelijkheid op het gewestplan voor de aanleg van de hoofdspoorweg voor goederen van Antwerpen-Noord tot Bergen-op-Zoom behouden blijft. Deze spoorweg moet zo worden vastgelegd in het huidige voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, zij het dat ter hoogte van de Nederlandse grens een beperkte wijziging nodig is.

Het is in dit verband belangrijk om u een duidelijk beeld te geven van de chronologie van de stappen die ondertussen in het betreffend dossier zijn gezet. Het gaat hier immers letterlijk om een trein die aan het bollen is. Men kan daar uiteraard wel uitspringen, maar dan moet men wel zien dat men veilig landt.

Aan de basis van de gewestplanwijziging lag de vergelijkende tracéstudie uit 1996 van het bureau Stabo, waarin een achttal varianten werd bestudeerd. Op het gewestplan werd de variant vastgelegd die op Nederlands grondgebied samenloopt met de oostzijde van de A4, en op Belgisch grondgebied maximaal samenloopt met het op- en afrittencomplex van Zandvliet aan de oostzijde – bovenaan rechts op de kaart – van de A12, die op Nederlands grondgebied de A4 heet.

Bij de beslissing van de Vlaamse regering over de gewestplanwijziging voor de HSL werd tevens aan de Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep Spoorvervoer de expliciete opdracht gegeven een protocol uit te werken over de aanleg van goederenlijn 11. Bij de aflevering van de bouwvergunning voor de HSL werd de relatie tussen de reservatie voor de HSL en goederenlijn 11 nogmaals bevestigd. Ik verwijs hiervoor naar het besluit van de Vlaamse regering van 17 juli 2000.

Uit de gevolgde procedurestappen in Nederland is gebleken dat een ligging aan de westzijde van de A4 een betere oplossing is dan de oorspronkelijk voorgestelde ligging aan de oostzijde. In de ambtelijke werkgroep Spoorvervoer werd in 2000 en 2001 onder leiding van het departement LIN en in samenwerking met Nederland gezocht naar de meest geschikte grensoverschrijdende oplossing voor het spoortracé, rekening houdend met die gewijzigde ligging op Nederlands grondgebied. Dit gebeurde in aanvulling op de vergelijkende studie van 1996, eveneens uitgevoerd door het bureau Stabo. Onder andere op basis van deze studie werd beslist de zogenaamde D-variant te selecteren, waarin het oorspronkelijk vastgelegd tracé op Belgisch grondgebied grotendeels behouden blijft.

Van Mechelen

Nederland veranderde met andere woorden het geweer van schouder. Er werd toen beslist het dossier terug te sturen naar de ambtelijke werkgroep die onder leiding van het departement LIN vergadert. Daar werd in 2000 en 2001 bilateraal gepalaverd met Nederland over de keuze. Ten slotte liet het LIN op grond van zijn bevoegdheid weten dat het oostelijk tracé werd gekozen, de zogenaamde D-variant.

Enkel ter hoogte van de grens werd in lichte mate afgeweken van het oorspronkelijk tracé, aangezien op Nederlands grondgebied aan de westzijde een aansluiting moet worden gemaakt. De A12/A4 moet immers worden overgestoken om de sporen in België en Nederland op elkaar te laten aansluiten. Het punt waar de grens wordt overschreden, en dus ook het in het gewestplan vastgestelde tracé op Vlaams grondgebied, moeten daarop worden afgestemd.

Op dit moment ligt er tevens een protocol voor met een Belgisch-Nederlandse overeenkomst voor de aanleg van de spoorlijn en de exacte bepaling van de grensovergang. Dit protocol zal evenwel door federaal minister Durant, bevoegd voor de federale spoorwegen, worden voorgelegd en ondertekend. Dit kan u wellicht inspireren tot een vraag in de Senaat.

Voor uw vraag over de stand van zaken van de definitieve vaststelling van het tracébesluit verwijs ik naar de nieuwsbrief die in Nederland wordt uitgegeven door Rijkswaterstaat. Daarin is te lezen dat de vaststelling van het tracébesluit ten minste 9 maanden is opgeschort wegens de aanstelling van een nieuwe regering en minister, en in afwachting van de studieresultaten van Robel, in verband met de verbinding Rotterdam-België.

Het Nederlandse standpunt is evenwel nu reeds bekend, naar aanleiding van de plenaire vergadering over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op 12 december 2002. Zowel Rijkswaterstaat als de Nederlandse Spoorwegen waren daarvoor uitgenodigd. Zij hebben geen negatieve standpunten geformuleerd.

Tenslotte werd op de plenaire vergadering van 12 december 2002 afgesproken dat een meer omstandige verwijzing naar de oorspronkelijke studies zal worden opgenomen in de toelichtingsnota, en dat naar aanleiding van vragen van de stad Antwerpen zou worden nagegaan of een strakkere bundeling mogelijk is. Dat is trouwens wat ik suggereerde

toen enkele mensen uit de omgeving van Zandvliet en Berendrecht bij mij kwamen. Aangezien het RUP klaar was en in de plenaire vergadering zou worden besproken, was dat het moment om opmerkingen te formuleren, zodat we die kunnen meenemen naar de volgende fase, waarin we het dossier al of niet gewijzigd aan de Vlaamse regering voorleggen. Eventueel kunnen we zelfs een deel ervan uitsluiten in deze procedure.

Dat is dan ook gebeurd. Uit het verslag blijkt dat de heer Janssens van de afdeling Natuur Antwerpen een aantal bedenkingen heeft gemaakt: 'Met betrekking tot spoorlijn 11 kan de afdeling niet oordelen wegens onvoldoende zicht op de oorspronkelijke studies. De voorzitter stelt voor de toelichtingsnota aan te vullen met informatie uit de oorspronkelijke studies en de discussie over spoorlijn 11 later in de vergadering te behandelen.'

Het was dus de bedoeling van sommigen, waaronder ikzelf, de discussie opnieuw te openen naar aanleiding van de plenaire vergadering van 12 december, zodat kon worden beslist of we ermee zouden doorgaan, dan wel of het uit het RUP zou worden gelicht terwijl het RUP zelf wel zou doorgaan. Het had immers geen zin het RUP voor de schrapping van het duwvaarttracé uit te stellen, want we hebben er alle belang bij dat die trein blijft bollen.

Ik wens mij niet te beperken tot het omstandiger motiveren van voormelde optie. Ik heb aan minister Stevaert onlangs schriftelijk het voorstel gedaan, mits zijn akkoord, gezamenlijk de secretaris-generaal van het departement LIN opdracht te geven tot het opstarten en coördineren van een specifieke studie naar de mogelijkheden voor een strakkere bundeling, ook aan de westzijde van de A12. Dat werd enkele weken geleden op het kabinet besproken. Het is een bespreekbaar alternatief. We hebben er ook iemand bijgehaald van de wegen, de heer Borré, de ingenieur die de A12 heeft aangelegd en beter dan wie ook weet waar die trein kan rijden en welke kosten er op Belgisch grondgebied al zijn gemaakt. Het is de bedoeling dat de studieresultaten en de conclusies beschikbaar zijn voor de definitieve goedkeuring van het genoemde RUP.

Het zou haaks staan op de deliberatie in 1996 van de acht tracés, maar als blijkt dat de westelijke variant de meest aangewezen tracékeuze is, dan ben ik bereid om dit deelaspect van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van goedkeuring te onthouden. Dit is de procedure die ik zou willen volgen.

Van Mechelen

Het voorstel ligt nu bij minister Stevaert. Ik zal hem daar morgen in de ministerraad over spreken. Ik neem aan dat hij daar geen problemen in ziet. Daarna kan het vertrekken naar de secretaris-generaal van LIN, samen met het verslag van de plenaire vergadering van 12 december. We voldoen aan de gemaakte afspraken namelijk dat het RUP van start gaat maar dat over dat probleem opnieuw zal worden gediscussieerd. Mijn engagement, dat me er trouwens een van gezond verstand lijkt, is dat als blijkt dat het westelijk tracé nu een beter tracé is, in tegenstelling tot de bevindingen van 1996 en het aanvullende onderzoek en de besprekingen van 2000 en 2001, we dit evengoed kunnen uitsluiten en te gepasten tijde een nieuw RUP kunnen opmaken. Ik maak me sterk dat het nieuwe RUP sneller rond zal zijn dan de beslissing over de effectieve aanleg van goederenlijn 11.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke en eerlijke antwoord. Het is zeker niet mijn bedoeling om het schrappen van het Duwvaartkanaal of de aanleg van lijn 11 op enigerlei wijze vertraging te laten oplopen. Ik denk dat ze allebei om evidente redenen noodzakelijk zijn.

De situatie ten opzichte van 1996 is echter toch een beetje veranderd. De discussie over de HSL is inmiddels gesloten want men heeft een andere optie genomen. Daarnaast heeft Nederland voor de westelijke kant van de A4 gekozen. Ik begrijp dat u zegt dat het voor de Nederlanders om het even is – ofwel een brug over de A12, ofwel aan de andere zijde – maar we moeten wel degelijk zelf beslissen wat op Belgisch grondgebied ter hoogte van Zandvliet de beste oplossing is. Ik heb de vraag overigens vroeger al gesteld aan federaal minister Durant. De heer Ansoms heeft dat in de Kamer ook nog eens gedaan. Minister Durant schuift de bal eigenlijk door naar de Vlaamse regering. Ze heeft dus wat dit dossier betreft alle vertrouwen in de Vlaamse regering en ze volgt hierin blindelings het standpunt van de Vlaamse regering. De bal ligt dus helemaal in ons kamp. Ik ben blij dat de minister dit ter plekke verder wil opvolgen en open staat voor alle mogelijkheden.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Frans De Cock tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal in de Kempen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal in de Kempen.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag dateert al van eind vorig jaar. Toen bestond er nog wat speculatie over maar ondertussen weten we dat de GOM Antwerpen het gebied in Oevel-Westerlo, dat in het oosten wordt begrensd door de N19 en in het noorden grenst aan het bestaande industrieterrein aan de Van Doornelaan, met onder meer de DAF-fabrieken, als zoekzone heeft aangeduid bij de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Deze zoekzone heet dan ook 'uitbreiding industrieterrein Van Doornelaan'.

In landbouwkringen wordt vastgesteld dat door de mogelijke uitbreiding van de industriezone aan de DAF-fabrieken in zuidelijke richting, ongeveer 87 hectare landbouwgrond en een zestal bedrijfszetels van landbouwbedrijven zouden verloren gaan. In deze kringen kant men zich dan ook tegen deze zoekzone, maar ook tegen drie andere zoekzones van de GOM, namelijk Hezewijk in Herentals, Liessel in Geel en Meerhout-kanaal, omdat het hier homogene en kwalitatief hoogwaardige landbouwgronden betreft die bewerkt worden door vooral jonge landbouwers.

Uiteraard moeten we begrip opbrengen voor het feit dat in het kader van de toenemende werkloosheid en de vernieuwing van ons economisch weefsel gezocht wordt naar bijkomende industriegronden, vooral in de Kempense regio. Er moet natuurlijk ook aandacht zijn voor het hergebruik van verlaten terreinen en van niet-ontgonnen bestaande industrieterreinen. Zo is er bijvoorbeeld bij Alcatel Bell nog een overschot aan terreinen die misschien te koop zouden zijn. Anderzijds moet er ook aandacht zijn, en de minister heeft er al ten overvloede op gewezen, voor de sanering van vervuilde industriegebieden. Het betrokken gebied is al goed voorzien van industrie. Er zijn talloze bedrijven, waarvan zelfs twee Seveso-bedrijven die op ongeveer 1 kilometer van de dorpskern van Oevel lig-

De Cock

gen. Naast de bestaande terreinen liggen dus de braakliggende terreinen die mogelijkwijze nog in aanmerking kunnen komen voor industrie.

De plannen tot uitbreiding van de industriezones binnen het economisch netwerk Albertkanaal hebben onrust verwekt in mijn regio, mede door de verwarring en de onduidelijkheid die daarover heerst. Ik wil de minister terzake dan ook enkele vragen stellen.

Omwille van de onduidelijkheid in dit dossier, zou ik de meest actuele stand van zaken willen kennen in dit afbakeningsproces in het Economisch Netwerk Albertkanaal en meer bepaald voor de geschetste regio. Welke verdere procedure en timing zal hierbij worden gevolgd? Wanneer valt er een definitieve beslissing?

Wat de zoekzone 'uitbreiding Van Doornelaan' betreft, heb ik nog enkele aanvullende opmerkingen en kleine vragen. Na onderzoek is gebleken – en ik heb hierover ook de GOM geconsulteerd – dat de betrokken zoekzone niet eenduidig gezegend kan zijn met een goede ontsluiting. We hebben daar te maken met een noord-zuidverbinding die al een vrij grote verzadiging kent, om niet te zeggen oververzadiging. In Geel-Punt is wel de fly-over gepland, maar ook in die optiek denken we dat er omwille van het unimodale karakter van de ontsluiting, namelijk via de weg, een nog grotere verkeersdensiteit zal ontstaan. Bovendien ligt de zoekzone weliswaar niet ver van het Albertkanaal, maar er evenmin naast. Er liggen immers nog een industriezone en een autosnelweg tussen. Het vervoer over het water is bijgevolg niet evident in de voorgestelde zoekzone. Bovendien gaat het over een landbouwkerngebied met zes bedrijfszetels. Een ervan kreeg heel recent nog, in december 2002, een bouwvergunning voor een nieuwe stal en een woning. We kunnen dus spreken over een aantal bezwarende constructies. De regio beschikt reeds over een grote densiteit aan industrie. De bestaande landbouwzone kan als een soort buffer dienen tussen de woonzone en de industriezone.

Mijnheer de minister, bij de selectie van de zoekzone door de GOM werd blijkbaar hoofdzakelijk de economische invalshoek benut. Alle geledingen van de maatschappij zouden bij zo'n selectie moeten worden betrokken, ook de landbouwsector. Ook hun motieven moeten in rekening worden gebracht. Er moet overleg zijn met de betrokken gemeenten en overeenstemming met hun beleid.

Een aantal zoekzones wordt afgevoerd nadat ze in de stuurgroep werden belicht. De beslissing daarover zou op een redelijk korte termijn aan de betrokkenen moeten worden meegedeeld zodat de onrust kan verdwijnen door de juiste informatie. Onwetendheid is vaak een bron van onrust.

De voorzitter : De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is bekend dat ook in de Kempense regio nood is aan bijkomende industriegronden en dat geen omelet kan worden gebakken zonder eieren te breken. Het is echter de vraag of de GOM Antwerpen de meest verantwoorde industriezones heeft afgebakend. In de door de GOM aangeduide zoekzones bij de afbakening van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Onder meer in de zones Herentals-Hezewijk, de Liessel in Geel en het Meerhout-kanaal wonen heel wat landbouwgezinnen die het slachtoffer dreigen te worden van een mogelijke uitbreiding van de industriezones. De heer De Cock heeft daar reeds op gewezen.

Daartegenover staat dat de gemeente Dessel tevergeefs vraagt om de zone voorbehouden voor nucleaire industrie, ook open te stellen voor niet-nucleaire bedrijven en dat Electrabel de gronden wenst te verkopen. Ik vraag me af of het verantwoord is dat in een aantal Kempense gemeenten landbouwgronden moeten verdwijnen – met alle gevolgen van dien voor de landbouwgezinnen – als er in andere Kempense gemeenten industriegronden vrij zijn en industriezones liggen te wachten op sanering.

Mijnheer de minister, zullen de bestaande industriezones worden ingevuld vóór wordt overgegaan tot een mogelijke uitbreiding van andere industriezones?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal me beperken tot de gestelde vraag. Ik word immers niet geacht het dienstbetoon te doen voor de hele regio. Over de situatie in Dessel heb ik uitvoerig geantwoord op een vraag van de heer Van Dijck. Voor mijn standpunt over die zaak, verwijs ik dan ook naar dat antwoord. (Hand. VI. Parl. 2000-2001, C-163,9)

Bij de vraag van de heer De Cock over het Economisch Netwerk Albertkanaal is het goed om eerst

Van Mechelen

een paar zaken op een rijtje te zetten. Velen hebben me destijds in de commissie voor Economie bedolven onder vragen naar meer bedrijventerreinen waarna ze in de commissie voor Ruimtelijke Ordening een waarschuwende vinger kwamen opsteken. We moeten goed weten wat we willen en waarmee we bezig zijn. Het is het lot van de ruimtelijke ordening dat altijd een overweging moet worden gemaakt tussen de diverse ruimtelijke verzuhtingen uit alle sectoren, of het nu gaat over harde groene eisen of over ruimtelijke eisen van ondernemers of om vragen naar bijkomende woongelegenheid. Soms moeten akkoorden worden gemaakt, maar blijkbaar komen velen er later op terug.

Het opgestarte overlegproces voor de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal past in de versnelde uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zoals werd afgesproken in het Zomerakkoord. Een heel sterke klemtoon ligt op de opties voor bedrijventerreinen en ingrepen in de lijninfrastructuur. We proberen daarbij om planologisch 'first things, first' te doen.

Het overlegproces wordt gecoördineerd door de Arohm en niet door de GOM Antwerpen. Alle onderzoeken worden uitgevoerd door een onafhankelijk bureau, aangesteld door de Arohm. De opdracht werd gegeven aan het tijdelijk samenwerkingsverband Iris Consulting – Buck Consultants – WES. Dit tijdelijk samenwerkingsverband is een multidisciplinair team met zowel ruimtelijke als economische expertise, alsook in de communicatie- en overlegtechniek.

Sinds de start van het overlegproces werden door een groot aantal betrokken partners voorstellen geformuleerd met betrekking tot het economisch netwerk. Het engagement werd aangegaan om alle voorstellen nauwgezet te onderzoeken in het licht van de studie-opdracht en het overlegproces. De GOM Antwerpen heeft eertijds samen met de bestendige deputatie en de provincieraad, een studie-opdracht gegeven om te onderzoeken waar bijkomende bedrijventerreinen in de provincie Antwerpen kunnen worden aangelegd. De bevindingen op basis van de studie werden tijdens het overlegproces meegedeeld aan het genoemde samenwerkingsverband dat in opdracht van het Vlaams Gewest als een soort onderaanneming werkt voor de administratie Ruimtelijke Planning. Alle voorstellen zullen nauwgezet worden onderzocht binnen de grenzen van de studieopdracht. Ook de GOM-zoekzo-

nes maken er deel van uit. Het betreft zones met een zeer moeilijke afweging, waarover nog geen uitspraken zijn gedaan. Laat me daar vanaf het begin zeer duidelijk over zijn. Op dit ogenblik staan een aantal suggesties op papier.

In het overlegproces is de mogelijkheid ingeschreven om voorstellen waarover consensus bestaat het voorwerp te laten uitmaken van een snellere besluitvorming via een voorafname op het hele netwerk. Als ik moet wachten op de afbakening van het netwerk Albertkanaal, dan beginnen we binnen 3 jaar aan het vastleggen en binnen 5 jaar aan het in gebruik nemen. Het is wel degelijk de bedoeling om binnen dat netwerk de mogelijkheden te zoeken waarover eigenlijk geen discussie bestaat. Die kunnen dan het voorwerp uitmaken van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, zodat we tegemoetkomen aan de enorme nood aan bedrijventerreinen in Vlaanderen. Ik denk dat ondertussen iedereen overtuigd is van die noodzaak. We hebben dit op gang gebracht met het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie.

De voorstellen van de GOM Antwerpen laat ik voor rekening van dit orgaan. Deze voorstellen worden onderzocht en zullen te gepasten tijde het voorwerp uitmaken van besluitvorming.

Het opgestarte overlegproces voor het Economisch Netwerk Albertkanaal moet worden beschouwd als voorbereiding voor verdere besluitvorming op niveau van de Vlaamse regering. Dit bevindt zich niet in een pre-embryonale, maar in een embryonale fase. Op basis van dit onderzoek zal de administratie Ruimtelijke Planning een voorstel aan de minister doen, die dat aan de Vlaamse regering zal voorleggen. Zoals bij elk ruimtelijk uitvoeringsplan begint dan een inspraakproces.

Omwille van de onduidelijkheid in dit dossier wil de vraagsteller de huidige stand van zaken kennen. De volgende stappen werden reeds doorlopen in de voorbereiding en het overleg. Om te beginnen werd de studie opgestart door de externe opdrachtgever, het tijdelijk samenwerkingsverband Iris Consulting-Buck Consultants-WES. Voorbereidend onderzoek, van nut voor het overleg, werd vanaf begin 2002 in een oriëntatienota opgenomen. Deze nota werd een eerste maal in de stuurgroep besproken op 20 februari 2002. De stuurgroep is een overlegorgaan, waarin de sleutelactoren voor het overleg zetelen, met name Vlaamse administraties, de belangrijkste economische actoren en vanzelfsprekend ook de provincies.

Van Mechelen

Op 24 april 2002 werden twee informatievergaderingen gehouden om alle partners op de hoogte te brengen van de start en verdere werkzaamheden van het overlegproces aan de hand van deze oriëntatienota. Deze vergaderingen betroffen enerzijds het regionaal forum, bestaande uit de betrokken gemeentebesturen en de provincie, en anderzijds het maatschappelijk klankbord. Zoals steeds is dit laatste samengesteld uit een brede waaier van maatschappelijke groepen. Op 25 april 2002 en 13 juni 2002 vonden opnieuw bijeenkomsten van stuurgroepen plaats over diverse onderzoeksthema's. In de maanden augustus en september 2002 werd in vele bilaterale overlegmomenten voorzien om specifieke thema's te verhelderen. Zo kan het probleem rijzen van de ontsluiting van een bedrijventerrein dat planologisch gunstig gelegen is. Een voorbeeld is het probleem van Kapelleveld in Wommelgem. Daar kan niemand in of uit zonder een volledige gemeente plat te walsen. Dat overleg is er dus om die thema's te verhelderen, en vooral om te kijken of concrete voorstellen haalbaar zijn.

Op 17 oktober 2002 vond een volgende stuurgroepvergadering plaats, waarbij een eerste keer concrete voorstellen werden getoetst. Dit gebeurde voor twee van de vier deelgebieden, namelijk de zogenaamde Antwerpse Poort en de Limburgse Poort. Dit zijn respectievelijk de regio's nabij het grootstedelijk gebied Antwerpen en nabij het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk. De Kempen regio en West-Limburg werden nog niet besproken in deze stuurgroep. Sindsdien werden nog diverse bilaterale gesprekken gevoerd en werd er verder onderzoek verricht naar de diverse terreinvoorstellen.

De verdere timing en procedure zijn de volgende. Op 16 januari 2003 werd de meest recente vergadering van de stuurgroep belegd, met voorstellen voor het Netebekken – in casu het Kempense deel van het Economisch Netwerk Albertkanaal – en West-Limburg. De stuurgroep heeft ingestemd met een voorafname van bedrijventerreinen in de Kempen. Het betreft een voorstel met vier regionale bedrijventerreinen. Over de hoofdlijnen ervan werd een eerste consensus gevonden in de stuurgroep. Maar dit wordt nog vervolgd. De door u vermelde zoekzones maken in elk geval geen deel uit van deze voorafname. Op 30 januari 2003 zal een volgende stuurgroepvergadering plaatsvinden over de gebieden Antwerpse Poort en Limburgse Poort. Dus mocht u eraan twijfelen, de zweep ligt erop. We willen daar mee doorgaan tot er oplossingen komen. Naderhand kan gericht worden overlegd

met de betrokken gemeenten en de provincie, om opnieuw daar de concrete voorstellen op het terrein te toetsen.

Afhankelijk van de mogelijkheid om een consensus te vinden over bepaalde bedrijventerreinen, kan worden besloten om te beginnen met de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en dit in de officiële procedure te brengen. Zoals u weet hoort daar dan ook een openbaar onderzoek bij. Het tijdschema voor definitieve beslissingen kan bezwaarlijk vandaag exact worden vastgesteld. Voor consensusvoorstellen kunnen ten vroegste in maart 2003 gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden voorbereid. Over de meeste voorstellen zal, gelet op de complexiteit inzake consensusvorming, op langere termijn worden beslist.

De voorzitter : De heer De Cock heeft het woord.

De heer Frans De Cock : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw vrij geordend en duidelijk antwoord. Ik heb begrepen dat er al een voorafname is gebeurd, maar ook dat over de andere terreinen binnen een redelijke termijn zal worden beslist. Dat is volgens mij noodzakelijk om, zoals u terecht stelt, de nood aan industrieterreinen te lenigen, maar ook om duidelijkheid te scheppen tegenover de bevolking in die zones waar uiteindelijk geen industriegrond meer bij komt. Zo zult u de onrust kunnen wegnemen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan De Roo tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over softwareprogramma's voor de opmaak van de gemeentelijke registers van ruimtelijke ordening

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Roo tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over softwareprogramma's voor de opmaak van de gemeentelijke registers van ruimtelijke ordening.

De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, in het de-

De Roo

creet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening wordt de aanleg van tal van registers opgelegd aan de Vlaamse steden en gemeenten. Elke gemeente en elke stad krijgt hier en daar weliswaar een aantal onderrichtingen maar moet een beroep doen op softwarefirma's voor specifieke programma's. Daarvoor worden offertes uitgeschreven.

Mijnheer de minister, kan de Vlaamse overheid die softwareprogramma's niet ter beschikking stellen? Zo wordt de bijna-monopoliepositie van een paar softwarebureaus doorbroken. Ze rekenen allemaal heel hoge prijzen aan. Een bijkomend voordeel is dat alle gemeenten en steden op dezelfde wijze gebruik zouden maken van de nodige programma's en op een identieke manier hun vergunningen- en plannenregister zouden opmaken.

Mijnheer de minister, hoe zal de Vlaamse overheid de problematiek van de monopoliepositie van enkele softwarefirma's aanpakken? Hoe zal de overheid de uniformiteit inzake de opmaak van registers en programma's aanmoedigen zodat al de gemeenten het register op dezelfde wijze zouden opmaken en op dezelfde manier gebruik zouden maken van de softwareprogramma's? Waarom worden de decretale verplichtingen inzake de opmaak van diverse gemeentelijke registers en de noodzakelijke aankoop van specifieke software niet gefinancierd door de Vlaamse overheid?

Ik weet ook dat er voor het opmaken van een register een toelage wordt gegeven. De overheid zou echter ook direct kunnen zorgen voor een tegemoetkoming. Het is mogelijk dat ik de zaak verkeerd inschat. Ik bekijk het dossier louter pragmatisch. We moeten steeds meer bij steeds dezelfde firma's aankloppen. Die bedrijven specialiseren zich wel enigszins. Voor de programma's die ze ontwikkelen, rekenen ze zeer hoge prijzen aan. De gemeenten en steden moeten er een beroep op doen om hun taak te kunnen uitvoeren.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de problemen die door de heer De Roo worden aangesneden, liggen ook bij mij gevoelig. We beseffen beter dan wie ook hoe moeilijk de gemeenten het hebben om de resem opdrachten inzake de ruimtelijke ordening adequaat uit te voeren.

Op 18 mei 1999 heeft het decreet verplichtingen opgelegd. Niemand twijfelt aan het nut en de noodzaak van een plannen- en vergunningenregister. We kunnen ons eigenlijk de vraag stellen waarom dat register er nog niet is. Er werd onder meer nagegaan hoe het decreet op de meest optimale wijze kon worden geïmplementeerd.

De administratie heeft contacten gelegd met onder meer de VVSG. Anno 1999 bleek dat veel gemeenten hadden gekozen voor een eigen aanpak. Sommige gemeenten hadden eigen software ontwikkeld. We hebben het hier vooral over grotere gemeenten, die meestal eigen informatici in dienst hebben. Sommige – meestal middelgrote – gemeenten deden een beroep op een softwarebureau. Sommige – kleinere – gemeenten moesten bij wijze van spreken nog de eerste pc aankopen. Alles hing hierbij af van de figuur van de gemeentesecretaris. Er is dus een ongelooflijke verscheidenheid tussen de IT-onkundigen en de softwarefundi's die de Rubicon reeds hebben overgestoken.

De zaak wordt bovendien nog eens bemoeilijkt doordat er ook een enorm verschil was in de manier van aanpak binnen de geïnformatiseerde gemeente. Sommige waren geïnformatiseerd op eigen kracht of via bureaus. Andere waren nog niet zo ver. Bij de groep van de geïnformatiseerde gemeenten waren er drie varianten. Sommige hadden een databank waarin ze gegevens opsloegen. Andere hadden aan deze databank een dossieropvolgingssysteem gekoppeld om de eerste vruchten van de databank te plukken. Bij nog andere, de meeste zelfs, was er nog een dossierbehandelingssysteem aan gekoppeld, dat afgewerkte brieven en formulieren genereert. Dat is natuurlijk het meest logische en geavanceerde systeem.

Terzake moeten we ook nog noteren dat het vergunningenregister, zoals opgelegd in het decreet, eigenlijk enkel een databank vereist. Dat is dus eerder het minimalistische uitgangspunt. Decretaal is geenszins bepaald dat er een dossieropvolgings- of -afhandelingssysteem aan verbonden moet zijn, ook al is dit administratief-technisch uiteraard wel een opportuniteit voor de verwerking van nieuwe dossiers.

De vraag wie er voor de software moet zorgen, is natuurlijk een bijzonder gevoelige vraag. In uw specifieke vraagstelling suggereert u dat de Vlaamse overheid voor de opmaak van registers zelf software ter beschikking zou moeten stellen van de gemeenten. Dat heeft voordelen, maar dat heeft natuurlijk ook ongelooflijke nadelen. Dit zou betekenen dat gemeenten die in volle ontwikkeling

Van Mechelen

waren, enigszins zouden worden teruggefloten om te gaan werken met de software die wij dan zouden aanleveren. Voor een deel van de gemeenten zou die software revolutionair zijn. Voor een ander deel van de gemeenten zou het echter gewoon voor nieuwe kopbrekens zorgen.

Persoonlijk meen ik dat dit soort betutteling vanuit de overheid niet gewenst is. Inzake de ontwikkeling van tools op het gemeentelijk niveau moeten de gemeenten zelf een keuze maken. Bovendien wil ik me niet uitspreken over de reacties die ik zou ondervinden vanwege de softwarebureaus wanneer ik een bepaalde keuze zou maken.

Onder meer omwille van de voormelde redenen werd op voorstel van onze administratie beslist enkel een databankstructuur op te leggen. Daarvoor zijn technische richtlijnen uitgewerkt. U kunt die vinden op de website van onze dienst Ruimtelijke Ordening (www.ruimtelijkeordening.be). Het gaat meer bepaald om technische richtlijnen voor de opmaak en uitwisseling van een digitaal vergunningenregister. Onze bedoeling was om te gaan werken in een uitwisselingsformaat, in casu het gestandaardiseerde XML-formaat.

Inzake de monopoliepositie denk ik dat er momenteel drie grote softwarebureaus met de ontwikkeling van programma's voor gemeenten bezig zijn. Ten tijde van het totstandkomen van het decreet waren er dat nog vier. Men kan dus bezwaarlijk van een echte monopoliepositie spreken. Ik ben wel bereid om dit te laten monitoren. Als zou blijken dat er inderdaad een monopoliepositie ontstaat, dan zou dat uiteraard bijzonder verontrustend zijn, en dan moet de overheid daartegen optreden.

Inzake de uniformiteit kan ik u het volgende melden. Mijns inziens kunnen we via de technische richtlijn de nodige uniformiteit bewerkstelligen. De richtlijn voorziet in een minimaal aantal velden. We stellen vast dat de meeste softwarebureaus in bijkomende velden voorzien, vermoedelijk op vraag van de gemeenten, die ook andere informatie willen bijhouden. Mijn administratie laat de gemeenten hierin volledig vrij. Ik vind dat een goede zaak. Deze aangelegenheid hangt immers ook af van de lokale omstandigheden. De situatie in een historische stad als Brugge is bijvoorbeeld compleet anders dan de situatie in een landelijke gemeente in Limburg.

Dan was er uw vraag in verband met de decretale verplichtingen inzake dat opmaken. Hierop kan ik antwoorden dat de opmaak van het vergunningenregister wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. Er is voorzien in een forfaitaire subsidie van 3.718 euro, verhoogd met 0,62 euro per bouwvergunning. Dit dekt natuurlijk niet alle kosten. Het gaat om een aanmoediging. Een gemeente die 10.000 dossiers heeft ingevoerd, krijgt hiervoor dus 9.918 euro of iets meer dan 400.000 oude Belgische franken.

Samenvattend kan ik stellen dat ik niet zo gelukkig ben met dat subsidiebesluit. Dat is mijn persoonlijke mening. Ik vind dat we het allemaal zo dramatisch aan het 'saucissoneren' zijn dat men het beter via een rechtstreeks kanaal zou kunnen doen. Misschien moeten we daar in de loop van het jaar maar eens werk van maken, om te zien of we het kunnen vereenvoudigen.

Als conclusie denk ik dat het niet aangewezen is dat wij een bepaald softwarepakket gaan opdringen. De meeste gemeenten – dat blijkt nu ook uit het e-governmentproject dat op dit ogenblik op volle snelheid aan het komen is – zijn nu toch mee op de boot van de informatisering gestapt.

Met de vergunningenregisters zullen we allicht nog een tijdje bezig zijn. Ik heb Vlaams minister Landuyt al verschillende keren gevraagd of hij bereid is om de gemeenten al dan niet tijdelijk door Vlaanderen ondersteunde arbeidskrachten ter beschikking te stellen. Ik kan enkel vaststellen dat dit voor hem blijkbaar geen prioriteit is. Dit is uiteraard zijn keuze. We hebben onze fiches ingediend. Voor de kinderopvang gebeurt dit bijvoorbeeld wel. Ik neem aan dat hij niet alle vragen kan valoriseren.

Door middel van een rondvraag bij de gemeenten zullen we een monitoring van de software organiseren. Op die manier zullen we trachten na te gaan of een bepaalde firma dominant is op de markt. In dat geval zou het gevaar immers zeer groot zijn dat de kleinste aanpassing van het pakket zwaar zou worden doorgerekend.

We zullen de 308 gemeentebesturen even vragen met welk pakket ze precies werken. Dit onderzoek zal door middel van een eenvoudig schrijven gebeuren. Ik wil er trouwens op wijzen dat de gemeenten dergelijke elementaire vragen niet altijd beantwoorden. Het gaat hier nochtans om informatie die ons in staat zou stellen om beleidsmatig op bepaalde behoeften in te spelen.

Van Mechelen

Wat het vergunningenregister betreft, zullen we proberen een stand van zaken op te maken. De eerste plannenregisters zijn goedgekeurd. Op dit vlak zitten we echt in een stroomversnelling. De meeste gemeenten zijn klaar.

We hebben hier reeds veel tijd en moeite ingestoken. De problematiek van de al dan niet vervallen verkavelingen heeft ons heel wat hoofdbrekens bezorgd. We moeten eens nagaan hoe het nu zit met het valoriseren van de plannen- en vergunningenregisters. Ik ben bereid om hierover bijkomend overleg met de VVSG op te starten. De implementatie van het decreet wordt momenteel al regelmatig met de VVSG besproken. Ik veronderstel dat het geen kwaad kan om nog meer overleg te plegen.

De voorzitter : De heer De Roo heeft het woord.

De heer Johan De Roo : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik stel vast dat u mijn bezorgdheid in feite deelt. We moeten trachten zo uniform mogelijk te werken. Deze doelstelling kan op verschillende manieren worden gerealiseerd.

Ik heb deze vraag om uitleg niet gesteld om de gemeentelijke bedelstaf nog eens boven te halen. Ik denk in dit verband veeleer aan een door de Vlaamse overheid aangeboden kostendelend samenwerkingsverband. Een gemeente die zich hiervoor zou inschrijven en die het register volgens bepaalde methodes zou opmaken, zou dan slechts een bepaald bedrag hoeven te betalen. De Vlaamse overheid zou dan de rest betalen en een uniform systeem kunnen aanbieden.

Mijns inziens zou een dergelijke aanpak heel wat voordelen inhouden. Vroeg of laat zullen deze registers worden aangewend om het RSV of een provinciaal structuurplan te wijzigen of aan te passen. De diensten Stedenbouw zullen er uiteraard ook gebruik van maken. Een uniforme manier om de registers op te stellen, zou de vergelijkbaarheid van de gegevensbestanden van verschillende gemeenten vergemakkelijken. Een kostendelend samenwerkingsverband lijkt me bijzonder interessant. Voor het overige ben ik tevreden met het antwoord van de minister.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik zou toch nog een opmerking willen maken. Er zijn op dit ogenblik namelijk heel wat gemeenten die op dit vlak in een intercommunaal verband samenwerken.

De opmerking van de heer De Roo over de koppeling van de gegevens komt grotendeels overeen met mijn droom van 3,5 jaar geleden over de ontwikkeling van een ruimtelijke databank. Om die reden werken we momenteel in XML en krijgen alle gemeenten die de opgelegde structuur volgen de garantie dat de Vlaamse administratie hun gegevens zal inlezen.

Dat slechts drie firma's in deze sector actief zijn, biedt ook voordelen. Zo moeten we slechts aan drie firma's uitleggen hoe deze registers moeten worden opgesteld.

Iedereen weet dat ik steeds bereid ben om over mogelijke oplossingen na te denken. Mijns inziens zou de aankoop door het Vlaams Gewest van de rechten voor alle gemeenten een enorm probleem met zich meebrengen. De meeste gemeentebesturen onderhandelen over totaalpakketten voor hun volledige administratie. Het pakket voor de dienst Ruimtelijke Ordening vormt hier slechts een onderdeel van. Indien ik afzonderlijke onderhandelingen over dit pakket aankoop, zou de prijs wel eens sterk kunnen stijgen. De prijs zou overigens ook sterk kunnen dalen. Ik kan hierover gewoonweg geen uitspraak doen.

Ik ben me bewust van de problemen. Ik zal hier in de toekomst rekening mee houden. Dit zal ooit nog wel eens tijdens een debat ter sprake komen.

De heer Johan De Roo : Ik zou ook nog een opmerking willen maken. Indien we eens zouden optellen wat alle gemeenten aan de opmaak van de bestekken, aan de aanbestedingen en aan de programma's op zich betalen, zou wel eens kunnen blijken dat een gegroepeerde aankoop door het Vlaams Gewest voor de gemeenten een budgettair gunstige zaak zou zijn.

Dit zou zeker het geval zijn indien we zouden overstappen op een kostendelend samenwerkingsverband. Het spreekt vanzelf dat de gemeenten een deel van de kosten moeten dragen. Het gaat me hier om een gestructureerde en geüniformiseerde aanpak.

Een dergelijke aanpak zou tevens rekening kunnen houden met alle betrokken firma's. Indien we met verschillende loten zouden werken, zouden al die

De Roo

firma's aan bod kunnen komen. Ik zou hier alleszins geen problemen mee hebben.

Ik heb de indruk dat de meeste gemeenten onvermijdelijk bij dezelfde firma's terechtkomen. Vorig jaar is een van de betrokken firma's failliet gegaan. De door deze firma aangeboden pakketten zijn door de andere betrokken firma's opgekocht. De groep betrokken bedrijven wordt steeds kleiner.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.09 uur.*
