

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



Zitting 2002-2003

24 april 2003

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over een mogelijk nieuw op- en afritten-complex aan de E313 ter ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 24 april 2003

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.28 uur.*

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over een mogelijk nieuw op- en afrittencomplex aan de E313 ter ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Van den Eynde tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over een mogelijk nieuw op- en afrittencomplex aan de E313 ter ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het dossier dat ik met deze vraag om uitleg wens voor te leggen, is heel actueel en voor de regio bijzonder belangrijk. Deze avond vindt in Wommelgem over dit dossier trouwens nog een debat plaats.

Voor de betreffende regio ligt dit dossier heel gevoelig. Immers, op mobiliteitsvlak kent deze regio nu reeds een bijzonder groot mobiliteitsinfarct. Ik verwijs in dit verband onder meer naar het shoppingcentrum in Wijnegem en naar de rotonde in Wommelgem die iedereen wel zal kennen.

Waar gaat het nu precies om ? De Post wil een nieuw postsorteercentrum bouwen in de directe omgeving van Antwerpen. Het oude, Berchem-X, dat amper 10 jaar oud is, zou niet langer aan de behoeften van vandaag voldoen en geen onderdak kunnen bieden aan de modernste machines die er nu nodig zijn. Een bestemming zoeken voor het nieuwe postgebouw betekent meteen ook nieuwe

industrieterreinen ontwikkelen. De huisvesting van het nieuwe postgebouw vergt immers nogal wat hectaren. Een mogelijke optie voor de Post was Kapelleveld 2 in Wommelgem. Daartoe zou een nieuw industrieterrein ontwikkeld moeten worden, maar een degelijke ontsluiting ervan is er op dit ogenblik nog niet.

Deze problematiek werd reeds herhaaldelijk aangekaart in de commissie voor Openbare Werken. Zo was er op 27 februari jongstleden een vraag met betrekking tot de ontsluiting van het Q8-station in Ranst (Hand. VI. Parl. 2002-2003, nr. C-153, p.12). In antwoord op de desbetreffende vraag naar een mogelijk nieuw op- en afrittencomplex antwoordde de heer Stevaert, toenmalig minister van Openbare Werken, het volgende : 'De aanleg van een dergelijk nieuw op- en afrittencomplex ter hoogte van Q8 is in strijd met de richtinggevende bepalingen van het RSV, waarvan de overheid alleen kan afwijken mits een sterke motivatie. De aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex vergt alleszins een ruimtelijk uitvoeringsplan op gewestelijk niveau. Een nieuw op- en afrittencomplex kan dan ook enkel worden geselecteerd door het Vlaams Gewest voor zover er een behoefte is aan een nieuw op- en afrittencomplex op gewestelijk niveau. In dit verband is het economisch netwerk van het Albertkanaal reeds op verschillende plaatsen aangetakt op de E313, onder andere in Wommelgem, Massenhoven, Herentals, Geel en Laakdal, voor wat de provincie Antwerpen betreft.' Verder in zijn antwoord zei toenmalig minister Stevaert nog het volgende : 'De voorbereiding en de bouw van een nieuw op- en afrittencomplex neemt meerdere jaren in beslag.'

Mijnheer de minister, ik moet vaststellen dat u blijkbaar niet op dezelfde golflengte zit als uw voormalige collega, de heer Stevaert. In een persartikel hebt u immers het volgende verklaard : 'De aanleg van een superrotonde ter hoogte van het Q8-station in Ranst ontsluit de grote assen in de buurt.' U sprak in dat verband van 'een grote

Van den Eynde

noodzaak'. Verder verklaarde u dat u de beslissing van De Post als breekijzer wilde gebruiken bij minister Stevaert, die over de rotonde beslist. Ik vind dit een bijzonder belangrijke uitspraak en stel me de vraag of u dienaangaande reeds tot een akkoord bent gekomen met minister Stevaert, ondertussen vervangen door minister Bossuyt, eveneens sp'a'er.

Ik stel ook met bezorgdheid vast dat de Vlaamse regering, door de ontwikkeling van dit project, haar eigen beleidsvisie niet uitvoert. Nochtans zou de Vlaamse regering een voorbeeldfunctie moeten geven door het autoverkeer zo veel mogelijk te ontlasten door gebruik te maken van andere transportmodi, waaronder de spoorinfrastructuur. Ik denk niet dat het postsorteercentrum aan die voorbeeldfunctie kan voldoen.

Onze partij heeft nog andere bedenkingen bij de inplanting van het postsorteercentrum op het Kapelleveld in Wommelgem. Die bedenkingen werden reeds ter attentie van de federale regering geformuleerd aan de respectieve ministers.

Met betrekking tot de specifieke bevoegdheden van de Vlaamse regering wens ik u de volgende concrete vragen te stellen. Waarom wilt u absoluut het postsorteercentrum op het bedrijventerrein Kapelleveld 2 inplanten, terwijl dat terrein nog niet eens in ontwikkeling is ? Kunt u mij meedelen waarom u de intenties van deze paars-groene regering om de druk op het wegverkeer te verminderen door zo veel mogelijk andere transportmodi aan te wenden, in dit dossier negeert ? Op welke manier wilt u de ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld regelen, gelet op het antwoord van voormalig minister Stevaert met betrekking tot het RSV en de mobiliteitsproblematiek ? Zult u met uw collega, bevoegd voor mobiliteit, overleg plegen over het mobiliteitseffectenrapport om na te gaan of het postsorteercentrum wel kan worden ingeplant op Kapelleveld 2, gelet op de verkeersproblematiek in die regio ?

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het dossier van het op- en afrittencomplex ter hoogte van het Q8-tankstation begint in dit Vlaams Parlement wat de allures van het monster van Loch Ness aan te nemen. Het is immers een dossier dat om de zoveel maanden opnieuw opduikt. Dit was bijvoorbeeld het geval naar aanleiding van een bijzonder dramatisch ongeval, en is het opnieuw naar aanleiding van de inplan-

ting van het postsorteercentrum. Reeds op 4 mei 2000 antwoordde voormalig minister Stevaert mij dat hij er niet aan dacht om dat centrum daar in te planten, omdat dit in strijd is met het RSV en omdat hij een andere mening was toegedaan dan de minister van Ruimtelijke Ordening. Het is een terechte vraag of in de voorbije drie jaar de ministers elkaar al beter hebben gevonden dan wel of de tegenstelling van de voorbije drie jaar is blijven voortbestaan.

Bijkomend vraag ik u in welke mate de omliggende gemeentebesturen effectief vragende partij hiervoor zijn. Op 1 april 2003 heeft zich in de gemeenteraad van Ranst een discussie ontsponnen. Het schepencollege heeft toen formeel verklaard dat het geen vragende partij is voor de aanleg van dit op- en afrittencomplex omwille van de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in Ranst. Naar aanleiding van de vraag van 27 februari 2003 aan toenmalig minister Stevaert daarentegen stelden zowel de vraagsteller, de heer Helsen, als de minister uitdrukkelijk dat de gemeente Ranst vragende partij zou zijn voor de aanleg van dit complex. Mijnheer de minister, is er inderdaad een dergelijke vraag van de gemeente Ranst of niet ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal eerst de algemene context schetsen. Ik had het genoeg meer dan twee jaar lang verantwoordelijk te zijn voor Economie in Vlaanderen. We zijn toen gestart met een Strategisch Plan Ruimtelijke Economie (SPRE). Het was de bedoeling te proberen zo snel mogelijk bijkomende industrieterreinen beschikbaar te stellen aan onze ondernemingen en aan potentiële investeerders. We volgen daarvoor een driesporenbeleid dat we hebben uitgewerkt op basis van een behoeftestudie die omstandig is besproken en toegelicht in deze commissie. We hebben toen gezegd op drie manieren ruimte te creëren voor ondernemingen.

De eerste weg was om te proberen bestemde maar niet in gebruik genomen bedrijventerreinen op het gewestplan te activeren. We spraken toen over ongeveer 52 potentiële bedrijventerreinen die ingekleurd waren als bedrijventerreinen op de gewestplannen maar die niet in gebruik waren genomen omwille van allerhande obstakels. We zijn toen begonnen met per provincie een task force op te richten om per bedrijventerrein te onderzoeken wat de knelpunten waren. De tweede weg was de activering van de brownfields. Hiervan zijn trouwens een paar mooie voorbeelden in uitvoering, onder meer

Van Mechelen

in Gent en in Temse. De derde weg was het aanboren van nieuwe greenfields via gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Thans zitten we op volle snelheid om ruimte te maken voor ondernemen. Dit is trouwens de basis van de eerste fundamentele bijsturing van het RSV dat vandaag de finale fase begint te bereiken en aan het Vlaams Parlement zal worden voorgelegd. We doen nu een kleine correctie op het RSV met betrekking tot het afwegingskader van de zonevreemde bedrijven waarbij 3.000 hectaren niet in aanmerking worden genomen op de ruimtebalans waarbij we 7.000 hectaren moeten realiseren. Op die manier kunnen we het licht op groen zetten voor de tweede fase van de herziening van het RSV, namelijk het creëren van nieuwe bedrijventerreinen.

In het licht van de eerste oefening die gemaakt is, samen met de administratie Economie, Ruimtelijke Ordening en de mensen van het SPRE, zijn we die knelpuntterreinen gaan onderzoeken. Eén ervan is Kapelleveld 2, dat bestemd is als bedrijventone op het gewestplan in Antwerpen. De knelpuntzone met behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen vertrekt vanuit Zuid-West-Vlaanderen, loopt naast Gent en dan via Antwerpen naar de Kempen. In het kader van de verdere afbakening van het economisch netwerk Albertkanaal heeft de regering in het zomerakkoord de beslissing genomen om over te gaan tot een soort van voorafname op de realisaties.

In het licht hiervan zijn de mensen van het directiecomité van De Post me komen spreken over de problematiek van de nood aan vijf nieuwe grootchalige postsorteercentra voor België die deels zouden worden losgekoppeld van toelevering via het spoor. Men wil op een snellere en meer adequate manier werken met vrachtwagens die hoofdzakelijk 's nachts zouden functioneren. Wie de Antwerpse ring kent, weet dat daar 's nachts ruimte zat is om te circuleren.

De Post had een drietal voorstellen waarvan in onze visie over ruimtelijke ordening Kapelleveld 2 een ideaal alternatief zou kunnen bieden. Dit alternatief is uiteindelijk naar voren geschoven. We creëren hierbij de mogelijkheid om de circa 750 mensen die tewerkgesteld zijn in het postsorteercentrum van Berchem op een vlotte manier via openbaar vervoer over te brengen naar dat nieuwe postsorteercentrum. Daarover is nog niets beslist,

alleen is door mij deze locatie binnen de drie voorstellen die werden neergelegd, als een gunstige en mogelijke inplantingsplaats naar voren geschoven.

Ik heb in de media ook gezegd dat dit mogelijk een breekijzer is om het debat over het bijkomend open afrittencomplex te trancheren. In het kader van het economisch netwerk Albertkanaal in de zoekzone Wommelgem, Ranst, Wijnegem en desnoods tot in Zandhoven, zien we in een voorafname op de taakstelling die in het grootstedelijk gebied Antwerpen moet gebeuren en waarvan het afbakingsproces trouwens recent op gang werd gebracht, daar een ideale ruimte om te komen tot alternatieven in de provincie Antwerpen.

Een en ander kan alleen met een ontsluiting. Desnoods moet het RSV daarvoor worden aangepast. Structuurplanning heeft het voordeel een dynamisch planningsproces te zijn waarin alle betrokken partijen hun verantwoordelijkheid moeten nemen. De huidige bijsturing kreeg de naam RSV-bis in afwachting van het RSV-II dat er tegen 2007 moet komen.

Het departement Ruimtelijke Ordening heeft aan alle andere departementen gevraagd om hun kortetermijnbehoeften te formuleren die voor 2007 zouden moeten worden ingevuld. Een van de knelpunten is inderdaad Kapelleveld en de potentiële ruimte die daar ligt. We willen meer ruimte creëren voor ondernemen en dus zullen we de knoop in verband met de ontsluiting moeten doorhakken.

In verband met die ontsluiting volgen we drie sporen. Het eerste kunnen we als bijna waanzinnig omschrijven en houdt in dat we de nieuwe bedrijventones zouden laten aansluiten op het bestaande rond punt van Wommelgem, dat nu al overbelast wordt door de aanwezigheid van het shoppingcenter, dat er nog niet was toen het RSV werd voorbereid. Het tweede spoor is dat we het Q8-station ombouwen tot een rond punt met een vrije busstrook naar Antwerpen en daar zorgen voor een nieuw ontsluitingscomplex voor Kapelleveld 1, Kapelleveld 2 en de bedrijventones in Ranst, Wijnegem en Zandhoven. Het derde spoor is dat we gebruik maken van het bestaande toegangscomplex van Oelegem, dat we dan opnieuw inrichten. Uit die drie mogelijkheden zullen we moeten kiezen.

Met De Post hebben we afgesproken dat we zullen rapporteren over de stand van zaken van de studie die hierover wordt gemaakt. Kapelleveld 2 is helemaal geschikt voor de inplanting van een nieuw postsorteercentrum. Alle alternatieven die De Post voorstelde, liggen verder in de Kempen. We moe-

Van Mechelen

ten dus onze sociale en maatschappelijke verantwoordelijkheid opnemen. Ik heb niets tegen de Kempen, maar de bereikbaarheid van het sorteercentrum voor het openbaar vervoer moet gegarandeerd blijven.

Nu worden deze drie sporen onderzocht. Er zijn geen problemen met het gewestplan. De gemeente Wommelgem moet een BPA maken ter invulling van de gewestplanbestemming. Vervolgens zullen we de knoop kunnen doorhakken en zullen we tegemoetkomen aan wat in RSV-bis zal staan.

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het Vlaams Blok is uiteraard niet gekant tegen nieuwe industrieterreinen. Wel moeten we meer zoeken naar mogelijkheden van inbreiding.

Op de studiedag die de GOM van Antwerpen een aantal maanden geleden heeft georganiseerd, heeft de burgemeester van Aartselaar, een partijgenoot van u, gezegd dat 20 tot 30 percent van de bedrijven in zijn eigen gemeente leegstaat. We moeten eerst nagaan of die niet ter beschikking kunnen worden gesteld.

Mijnheer de minister, voor De Post zal dit niet gaan omdat dat bedrijf een grotere ruimte nodig heeft. Op het terrein in Wommelgem, waar u op doelt, zijn er een aantal andere belangrijke problemen, vooral inzake de veiligheid. Zo is het Q8-station waar de rotonde zou worden voorzien, gelegen op enkele honderden meters van de splitsing van de E34 en de E313. Daar gebeuren meermaals ongevallen. We moeten daar rekening mee houden.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de beleidsvisie van deze regering over de transportmodi via de waterwegen en het spoor. De regio is zeker niet gekant tegen bijkomende industrieterreinen als die watergebonden zijn. Vooral rond het Albertkanaal zijn er mogelijkheden. Ik vrees dat de ontwikkeling van Kapelleveld veeleer zal leiden

tot een verkeersinfarct omdat de bedrijven daar vooral voor het wegvervoer zullen kiezen.

Het is me ten slotte niet duidelijk of het over een gesloten circuit gaat en of u met de huidige socialistische minister voor Openbare Werken al afspraken hebt gemaakt over de verdere toekomstplannen.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mevrouw Van den Eynde, de heer Caluwé heeft daarnet terecht gezegd dat er best in een alternatief wordt voorzien op het vlak van de veiligheid. Een van de spijtige incidenten is juist gebeurd omdat de hulpdiensten niet via het klassiek rond punt van Wommelgem tijdig op de plaats van het ongeval op de autosnelweg zijn geraakt. Iedereen is er zich van bewust dat er in die zone een bijkomende ontsluiting moet komen.

Er zijn drie potentiële mogelijkheden. Er zal een SWOT-analyse van de sterke en zwakke punten moeten worden gemaakt om na te gaan wat de voordelen zijn van het ene en de nadelen van het andere. Er zal een keuze moeten worden gemaakt. Er is een wijziging van het RSV nodig. Dit kadert volledig binnen de aanpassing van het RSV-bis, dat vandaag wordt voorbereid.

Het klopt dat er leegstand is. De leegstandsheffing is daar een probaat middel tegen. Dit sluit niet uit dat we Vlaanderen moeten voorbereiden op de toekomst. De studies van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie tonen klaar en duidelijk aan dat we nood hebben aan bijkomende bedrijventerreinen. We zullen daarvoor zorgen. De ambitie is om dit jaar 1.000 hectare bijkomende bedrijventerreinen in Vlaanderen te realiseren. We zullen daar ook in slagen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.50 uur.*