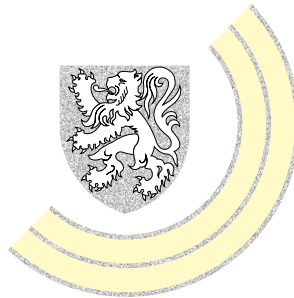


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2003-2004

2 oktober 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, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over het uitblijven van de bouwvergunning voor de heraanleg van de N1 en de eerste fase van de tramverlenging te Mortsel

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 2 oktober 2003

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.15 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over het uitblijven van de bouwvergunning voor de heraanleg van de N1 en de eerste fase van de tramverlenging te Mortsel

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, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie, over het uitblijven van de bouwvergunning voor de heraanleg van de N1 en de eerste fase van de tramverlenging te Mortsel.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er is weer heel wat te doen rond het Masterplan voor de Antwerpse mobiliteit. Onze Vlaamse minister van Mobiliteit stelt heel wat toffe projecten in het vooruitzicht. Een van de eerste en belangrijkste uit dit Masterplan is de verlenging van de tramlijnen tot de eerste gordel. De eerste tramverlenging is die die door Mortsel gaat tot aan de grens met Boechout-Capenberg. De eerste fase van het project bestaat uit de heraanleg van de Antwerpsestraat, de N1, tussen de Hendrik Kuypersstraat en het Gemeenteplein, en zou dit najaar van start gaan. In een tweede fase zou de tram worden doorgetrokken tot Kapenberg, aan de grens met Boechout. Een verdere verlenging tot de Stoofstraat acht De Lijn spijtig genoeg niet opportuun, maar is in deze fase ook nog niet echt aan de orde.

Conform de bepalingen in het provinciaal structuurplan waarin de N1 als een secundaire weg van type III werd aangeduid, wordt deze steenweg heraangelegd om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen en meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers. Belangrijk daarbij is de Antwerpsestraat als winkelstraat te herwaarderen en zo de centrumfunctie voor de stad Mortsel te versterken. Bovendien is het de bedoeling het doorgaand verkeer en het zwaar vrachtverkeer door de kern van Mortsel te ontmoedigen.

De bouwvergunning voor deze werken laat nog op zich wachten. Enerzijds strekt het de minister van Ruimtelijke Ordening tot eer dat hij oog heeft voor alle procedureproblemen en ook voor de problemen van de plaatselijke middenstand. Anderzijds gaat het om een project van zijn collega-minister Bossuyt, waarover lang is nagedacht en waarover het publiek uitvoerig is geraadpleegd, en dat nu in een eindfase verkeert. Het wordt tijd om de werken aan te vatten om te vermijden dat ze te veel samenvallen met de werken voor de renovatie van de ring volgend jaar.

Ik heb maar één vraag. Ik neem aan dat de minister achter het Masterplan en de tramverlengingen staat. Kan hij mij zeggen welke concrete problemen er nog zijn ? Binnen welke termijn moet ten laatste een beslissing worden genomen ? Wanneer mogen wij een beslissing verwachten ? Op welke elementen uit het dossier wacht hij nog ?

De voorzitter : Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde : Mijnheer de minister, het is duidelijk dat een van de projecten van het Masterplan momenteel in de stad Mortsel en in de zuidelijke regio van Antwerpen voor verdeeldheid zorgt. Afgelopen dinsdag vond er te Mortsel een protestactie plaats, georganiseerd door de middenstandsorganisatie van Mortsel. Die men-

Van den Eynde

sen vrezen dat te grote ingrepen in de weginfrastuctuur de doodsteek voor de middenstand zullen betekenen en dat die ingrepen de leefbaarheid van Mortsel omwille van te verwachten ellenlange files zullen aantasten. De opgetrommelde tegenactie werd door burgemeester Pira ondersteund, zodat de aandacht voor de bekommernissen van de middenstanders in de massa verloren ging. De voorstanders beweerden dat het protest van de minderheid ertoe heeft geleid dat de bouwvergunning bij de minister vertraging heeft opgelopen.

Ik wil onze bekommernissen hier meedelen. Wij vrezen dat, als het Vlaams Gewest en de stad Mortsel de gewestwegen tot eenvakbanen zullen herleiden, dit niet alleen in Mortsel maar in de hele zuidelijke regio van Antwerpen zal leiden tot reuzegrote verkeersinfarcten. Deze vraag zal zeker ook gesteld moeten worden aan de minister van Openbare Werken.

Mijnheer de minister, ik wil u alleen nog dit vragen. Is het wel verantwoord dat de stad Mortsel en het Vlaams Gewest op Mortsels grondgebied alle tweevakbanen herleiden tot eenvakbanen zonder overleg of afstemming op de andere mobiliteitsplannen van de naastliggende gemeenten? Ik hoop dat u met deze bekommernissen rekening zult houden wanneer u uw beslissing neemt inzake de bouwvergunning.

De voorzitter : De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé : Zoals reeds gezegd, valt er veel te zeggen voor de ingrepen die in Mortsel te gebeuren staan. Het gaat om verfraaiing. Het gedeelte aan de grens met Berchem is wat verloederd en moet dringend worden opgeknapt. Dat kan niet worden ontkend. Men moet wel beseffen dat deze wegen een grote verkeersdoorstroming kennen. Het Vlaams Gewest moet erover waken dat bij eventuele ingrepen de doorstroming door de streek gewaarborgd blijft. Bij zulke verfraaiingsingrepen wordt meestal eerst een ringweg rond de dorpskern aangelegd. In Mortsel is dat moeilijk, zodat het verkeer vandaag zelf ringwegen door andere woonstraten creëert. Men wist dat al van tevoren. Er is onderzoek verricht dat uitwijst dat het verkeer rond Fort 5 in Edegem met 60 percent toeneemt en dat het verkeer op de Molenlei in Mortsel-Edegem met 160 percent toeneemt. De hele streek rond Mortsel, Edegem, Hove en Boechout kent door de proefopstellingen een grote verkeerschaos.

Men stelt dat de N1 door de E19 is vervangen. Uit onderzoek blijkt dat slechts 2 percent van het verkeer de E19 als alternatief neemt omdat alleen het lokaal doorstromingsverkeer van deze wegen gebruik maakt. Wat de volgorde van de geplande ingrepen betreft, zou men eerst de verlenging van de tramlijnen moeten uitvoeren zodat er een alternatief voorhanden is. Men wil de weg terugbrengen van tweemaal twee rijstroken naar tweemaal één rijstrook. Laat ons eerst de verlenging uitvoeren vooraleer de vermindering van het aantal rijstroken door te voeren.

Ik heb ook nog een opmerking voor wat betreft de timing. De Vlaamse regering vraagt aan de naburige gemeenten in het kader van de renovatiewerken aan de ring in dezelfde periode geen wegenwerken uit te voeren. Ik veronderstel dat men binnen het Vlaams Gewest toch zal nagaan of het uitvoeren van allerhande werken op hetzelfde moment wel opportuun is. Ik betwijfel of het wel zinvol is de renovatiewerken aan de ring tijdens de jaren 2004-2005 door te voeren. Indien ze toch doorgang zouden vinden, veronderstel ik dat het Vlaams Gewest niet tegelijkertijd bijvoorbeeld de Antwerpsestraat in Mortsel zal openleggen. Uit onderzoek naar de gevolgen op het vlak van verkeersafwikkeling tijdens renovatiewerken aan de ring blijkt dat de grootste overlast juist daar wordt verwacht. De Antwerpsestraat zou een deel van de overlast kunnen opvangen. De overlast zou het grootst zijn tussen de R11 – de Krijgsbaan en de Vredebaan – en de huidige ring. Ik hoop dat men daarover goed nadenkt en dat de minister om die reden nog aarzelt om een bouwvergunning voor deze werken af te leveren.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, collega's, de vraag is interessant omdat ze een hoog precedentgehalte heeft voor de werking van deze commissie. Wij staan voor de uitvoering van het Masterplan in Antwerpen, dat een enorme impact zal hebben op alles en iedereen in Vlaanderen.

Ik bevestig inderdaad dat ik achter het Masterplan sta. Ik sta zelf mee aan de grondslag ervan. Na 10 jaar standstill wordt er eindelijk in noodzakelijke infrastructuur voor de regio Antwerpen geïnvesteerd. Als gewezen Vlaams minister van Economie heb ik toch enig recht van spreken. Investeren in dit dossier, namelijk in de ontsluiting van de Antwerpse regio en haar haven, betekent investeren in de toekomst van de Vlaamse economie. Met de ge-

Van Mechelen

beurtenissen rond Ford Genk in het achterhoofd besteden wij hier best alle mogelijke aandacht aan.

De minister van Ruimtelijke Ordening is evenwel niet bevoegd wat de timing betreft voor de uitvoering van de werken van het Masterplan. Niet de Vlaamse regering, maar de minister van Mobiliteit is hier bevoegd. Alle politieke actoren in het Antwerpse, van de gouverneur en de deputatie tot het stadsbestuur, de burgemeester en het college, zullen erbij betrokken worden om tot een consensus te komen. Bij stedelijke afbakeningsprocessen wordt dit soort overleg tussen stad en buitengebieden bijna structureel georganiseerd. Het zou met betrekking tot de mobiliteit in Antwerpen ook goed zijn dit zo te organiseren. Het zal altijd om een samenwerking tussen heel veel verschillende actoren gaan, zowel publieke als private.

Het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen werd door de minister van Ruimtelijke Ordening geratificeerd. Hij heeft daarvan trouwens melding gemaakt bij de Vlaamse regering, die het heeft goedgekeurd. *Pacta sunt servanda*. Hetgeen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan staat en tot stand is gekomen in de deputatie, in de provincieraad van de provincie Antwerpen, en is goedgekeurd door de Vlaamse regering, zal onverkort worden nageleefd. Het debat over de vraag of de N1 verkeerd geselecteerd is en niet de categorie secundaire weg type III verdient, is in deze commissie niet aan de orde. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan is goedgekeurd. De N1 in Mortsel is gekwalificeerd als een secundaire weg type III. Er staat duidelijk in het provinciaal ruimtelijk structuurplan: 'De verbindende functie wordt overgenomen door een parallelle radiale hoofdweg of primaire weg. De weg heeft voornamelijk een verzamelfunctie op lokaal niveau. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen zowel lokaal als bovenlokaal worden uitgebouwd. Auto- en vrachtverkeer blijven mogelijk, maar ondergeschikt.' Zo luidt de beslissing van het provinciaal structuurplan, dat is goedgekeurd. Het wordt vandaag ook zo uitgevoerd.

Wat de bouwvergunning betreft, is er heel wat commotie ontstaan over de genesis van het project, de communicatie errond en de timing van de realisatie van het project. Ondanks alles moet er nog steeds een bouwvergunning voor dit soort ingrijpende projecten worden afgeleverd. Ik werd hierover formeel gevat door een protest afkomstig van de plaatselijke middenstandsorganisaties. Er bestaan twee organisaties. De ene zou groter dan de

andere zijn. Er is protest gerezen en men stelt mij allerlei vragen. De procedure is ingeleid door een bouwaanvraag van De Lijn conform artikel 127 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Omwille van het feit dat in de maand september de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van ROHM-Antwerpen van een welverdiende rust genoot, hebben we het dossier toegewezen aan de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van AROHM, teneinde te proberen dit dossier af te handelen en te finaliseren.

Gelet op de reacties en de bezwaarschriften, en enige ervaring met de Antwerpse Leien indachtig, heb ik gemeend dat het verstandig zou zijn als we over een aantal knelpunten het spoedadvies zouden vragen van de afdeling Juridische Dienstverlening (AJD) van de administratie LIN. Ik heb gisteren het advies ontvangen in antwoord op mijn kabinetsnota van 24 september 2003, waarbij ik een advies had gevraagd vóór 3 oktober.

Het antwoord van de directeur-jurist van de AJD is gericht aan de directeur-generaal. Daarin staat: 'Twee problemen worden in de kabinetsnota aan de orde gesteld: de mogelijke wijzigingen die na het openbaar onderzoek aan de plannen werden aangebracht en de vraag of voor het project in kwestie al dan niet een MER is vereist.' Men zou kunnen vinden dat dit spijkers op laag water zoeken is. Naast dit dossier volgen er echter nog honderden andere bouwaanvragen met betrekking tot het Masterplan van Antwerpen. Vanuit het oogpunt van Ruimtelijke Ordening zou het een enorm risico betekenen als we snel een bouwvergunning zouden verlenen die nadien via een annulatieverzoek bij de Raad van State eventueel zou worden vernietigd. Het Masterplan zou daardoor in gevaar worden gebracht.

De AJD stelt verder: 'Uit de ons bezorgde stukken leiden we af dat de plannen na het openbaar onderzoek over de vergunningsaanvraag werden gewijzigd. Dit staat onder meer te lezen in het ontwerp van vergunningsbesluit bij de bespreking van de bezwaarschriften. Daarmee wordt de indiener van het bezwaarschrift, die had geopperd dat het openbaar onderzoek enkel maar voor de vorm werd gehouden, van antwoord gediend. De overheid is verplicht de ingediende bezwaren en opmerkingen te onderzoeken en afdoende te beantwoorden. De vraag luidt dan of een wijziging van de bij de aanvraag gevoegde plannen gesteund of gegrond op bevonden bezwaren al dan niet verplicht tot het houden van een nieuw openbaar onderzoek. De Raad van State heeft deze vraag meer dan eens bevestigend beantwoord.'

Van Mechelen

Het recht van betrokken derden om bezwaren in te dienen en de daaraan verbonden verplichting van het bestuur om die bezwaren te beantwoorden, zou worden miskend als het openbaar onderzoek een andere aanvraag tot voorwerp had dan die die werd vergund. Dat de aanpassingen werden aangebracht om tegemoet te komen aan bepaalde bezwaren, doet er niet toe. De gewijzigde plannen kunnen immers nieuwe bezwaren van een andere aard uitlokken. Evenmin valt uit te sluiten dat de indiener van het bezwaar geen genoegen neemt met de aangebrachte wijziging.

In zijn arrest 109.730 van 12 augustus 2002 heeft de Raad van State wel het duidelijk voorbehoud gemaakt dat het moet gaan om essentiële wijzigingen. Daaruit mag worden afgeleid dat niet om het even welke wijziging, hoe onbeduidend ook, tot het herdoen van de procedure en het organiseren van een nieuw openbaar onderzoek noopt.

Het is dan de vraag of de wijzigingen in kwestie als essentieel te beschouwen zijn. In het verslag van de Studiegroep Antwerpen Mobiel, waarin de bezwaarschriften worden geëvalueerd, wordt beschreven waarop die wijzigingen neerkomen. Blijkbaar zijn de aanpassingen het gevolg van een heroriëntering van twee buslijnen. Zijn deze wijzigingen beperkt te noemen, zoals het college van burgemeester en schepenen van de stad Mortsel in zijn zitting van 27 mei 2003 heeft gesteld? U zal aannemen dat wij slecht geplaatst zijn om ons daarover uit te spreken. Allezins is het duidelijk dat de belanghebbende derde die de vergunning bij de Raad van State wil aanvechten, hieraan een middel kan ontlenuen. Hoe de raad dit zal beoordelen, valt niet te voorspellen.

Vervolgens luidt het: 'Dat de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag van De Lijn is onderworpen aan de MER-plicht wordt gesteld in het bezwaarschrift van 27 februari 2003 van de VZW Commercieel Mortsel. Daarin wordt aangevoerd dat het huidig project niet geïsoleerd mag worden beschouwd, maar dat het samen moet worden genomen met eerder verwezenlijkte projecten. Toetssteen voor de MER-plicht is artikel 2, punt 20 van het nog altijd geldende besluit van de Vlaamse regering van 23 maart 1989, dat de categorieën van werken en handelingen onderworpen aan de stedenbouwkundige vergunningsplicht en andere dan hinderlijke inrichtingen bepaalt waarvoor een MER vereist is. De daarin bepaalde drempelwaarde voor de MER-plicht bedraagt 10 kilometer. Het

huidig project overschrijdt deze drempelwaarde niet.

Het is uiteraard zo dat de milieueffectbeoordeling niet mag worden omzeild door een project kunstmatig op te splitsen in meerdere projecten die elk onder de MER-drempel blijven en waarvan de cumulatieve effecten buiten beschouwing worden gelaten. Het lijkt ons weinig waarschijnlijk dat daarvan sprake zou zijn, al kunnen we, bij gebrek aan kennis van de voorgeschiedenis van deze zaak en van eventueel samenhangende projecten, daarover geen uitsluitsel geven. We veronderstellen dat in dit dossier daarover al het standpunt van de MER-cel van Aminimal is gevraagd.'

Het antwoord op de vraag of er wijzigingen zijn doorgevoerd aan het dossier na het openbaar onderzoek, luidt dus 'ja'. Of het echter om essentiële wijzigingen gaat, is een andere zaak. We hebben daarover het spoedadvies gevraagd van de directeur-generaal en zijn administratie en we hebben de planwijzigingen zelf onderzocht. Daaruit blijkt dat er twee wijzigingen zijn doorgevoerd die inderdaad het gevolg zijn van het verleggen van het parcours van de buslijnen 33 en 16. De wijzigingen zijn gesitueerd op twee deelplannen.

Zo is er een aanpassing ter hoogte van het kruispunt van de N1-R11, waarbij de busstrook op de Guido Gezellelaan tussen de Hendrik Conscience-laan en de N1 vervalft. Hierdoor wordt het voetpad breder en komt er een parkeerstrook bij. Daarnaast vervalft de verbreding van de middenberm aan de zuidzijde ter hoogte van de Gezellelaan. De laan wordt rechtgetrokken tot tegen het perron. Volgens ons zijn dit geen essentiële aanpassingen van de plannen. Vervolgens is er de aanpassing ter hoogte van de N1 met de Hendrik Kuyperstraat. Daar is de bijkomende stopstreep op de rijbaan richting Antwerpen weggefallen, waardoor de boomenrij wordt vervolledigd met één extra boom. Volgens ons is dit geen essentiële aanpassing van de plannen.

Uit hetgeen we nu weten, kan er geen sprake zijn van een essentiële wijziging van de plannen na het openbaar onderzoek, waardoor we niet vatbaar zijn voor een annulatieprocedure bij de Raad van State. Ik heb ondertussen echter wel geleerd te wachten tot een definitieve uitspraak.

We zijn de mening toegedaan dat we dit project niet als nieuw moeten beschouwen. Daardoor is er voor ons geen nieuwe MER nodig. Voor dit deelproject, dat enkel betrekking heeft op een actualisering van de bestaande situatie, is noch formeel,

Van Mechelen

noch inhoudelijk enige meerwaarde te verwachten van een MER. Mijn administratie vindt dus dat ook dit punt niet kan worden aangehaald.

De middenstandsvereniging heeft me ten slotte nog mondeling een mededeling gedaan. Ze stelde dat de riolering niet was vervat in de vergunningsaanvraag en het openbaar onderzoek. Bij besluit van de Vlaamse regering van 14 april 2000 zijn deze werken echter vrijgesteld van vergunning.

Op basis van een zo ernstig mogelijk onderzoek van zowel de medewerkers van Arohm Antwerpen als de centrale administratie Ruimtelijke Ordening belet niets de aflevering van een bouwvergunning in haar huidige aanvraagwijze. Gelet op mogelijke annulatieverzoeken spreekt het voor zich dat we nog willen sleutelen aan de hele motivering bij het verlenen van de bouwvergunning. Daardoor willen we proberen het risico van annulatie zo klein mogelijk te maken. Wat ons betreft, kan in de loop van volgende week de bouwvergunning uitgereikt worden.

We beseffen allemaal dat dit een gevoelig en controversieel dossier is in de lokale gemeenschap. Ik ga ervan uit dat er nu in alle sereniteit kan worden gecommuniceerd door alle betrokkenen, en niet het minst door de bouwheren De Lijn en SAM (Studiegroep Antwerpen Mobiel), zodat bij de timing maximaal rekening zal worden gehouden met

de verzuchtingen van de mensen die daar hun brood moeten verdienen.

Ik van mijn kant wil ervoor proberen te zorgen dat de motivering zodanig luidt dat een annulatieverzoek, zoals in het geval van de Leien, geen kans op slagen heeft. Dat is altijd onze plicht. We nemen dan niet het risico dat de werken worden stilgelegd, en dat dit een precedent wordt voor de andere bouwvergunningen die we in het kader van het Masterplan moeten uitreiken. Wat mij betreft, is het dossier daarmee gesloten.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig en duidelijk antwoord. Het is in ieders belang dat we alle projecten in het kader van het Masterplan, en dat zijn er een hele reeks, in voldoende overleg met de bewoners aanpakken. Dat zal niet altijd gemakkelijk zijn, zoals gebleken is in Mortsel en in het dossier van de Leien, en ook in andere dossiers nog zal blijken. Er moeten voldoende inspraakmogelijkheden worden geboden en de procedures moeten nauwgezet worden gevolgd. Op dat punt heb ik het volste vertrouwen in u.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 14.42 uur.*
