



Vlaams
Parlement

vergadering **C147 – ECO23**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Economie, Economisch
Overheidsinstrumentarium, Innovatie, Wetenschapsbeleid,
Werk en Sociale Economie

van 27 februari 2014

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken betreffende Uplace

- 1015 (2013-2014)

3

■

Voorzitter: mevrouw Goedele Vermeiren, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Hermes Sanctorum tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken betreffende Uplace - 1015 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Minister-president, dit is een opvolgingsvraag over Uplace. Het is een tijdje geleden dat we erover praatten, ondanks de grote debatten een hele tijd terug. Uplace is een dossier dat meermaals onderwerp van intense discussie is geweest. Het kent intussen ook een uitgebreide geschiedenis.

Het brownfieldconvenant Uplace Machelen werd aan het einde van de regeerperiode getekend door de vorige Vlaamse Regering. Ongeveer een jaar later werd een 'Principeovereenkomst Mobiliteit' opgesteld. Er kwam een addendum op het brownfieldconvenant. Daarin werden de projectgebonden infrastructuurmaatregelen opgesomd. Dat zijn projecten die de ontsluiting van het terrein mogelijk moeten maken.

Over die bijkomende mobiliteitsknoop is bezorgdheid en kritiek ontstaan bij gemeentebesturen, organisaties en het provinciebestuur van Vlaams-Brabant. Daarom werden beroepsprocedures ingesteld om de verleende vergunningen aan te vechten. De rode draad in deze kritiek is de impact van Uplace op het vlak van verkeer en luchtkwaliteit. Men twijfelt of de milderende maatregelen dit voldoende zullen opvangen.

De besturen en organisaties staan niet alleen. Ook de gewestelijke milieuvergunningencommissie heeft een integraal advies verleend, en dat was negatief. Toch werd in mei 2012 de vergunning afgeleverd door de minister van Leefmilieu. De Raad van State heeft die milieuvergunning geschorst. Voor zover ik weet, is er nog geen uitspraak over de eventuele vernietiging van de vergunning, terwijl dat normaal gezien maar een zestal maanden duurt. We zijn nu al enkele maanden verder. Er is een advies van de auditeur. Hij adviseerde om de milieuvergunning te vernietigen.

We hebben er meermaals over gedebatteerd: is de Vlaamse Regering rechter en partij tegelijk? Ook de auditeur stelde dat de Vlaamse overheid zich niet onpartijdig opstelde in het dossier.

De kritiek van de Raad van State op de milieuvergunning gaat in essentie over de voorwaarde dat over de ontsluitingswerken zekerheid moest bestaan, en die bestond nog niet. De Vlaamse Regering stelt alles in het werk om de vergunning rond te krijgen. Wat is de stand van zaken?

De stedenbouwkundige vergunning werd uitgereikt door de minister van Ruimtelijke Ordening, reeds in oktober 2011. Tegen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel' (VSGB) werden eveneens juridische procedures aangespannen. En ook hier heeft de auditeur van de Raad van State een negatief advies geformuleerd. De negatieve adviezen stapelen zich dus op.

Is er al enig zicht op een uitspraak door de Raad van State over de milieuvergunning voor Uplace? Werden alle noodzakelijke vergunningen voor de verkeersontsluiting van Uplace toegekend? Zijn er al werken aangevat? Welke budgetten zijn ter beschikking om deze werken te financieren? Via het addendum is er een contractuele bepaling aangepast. Volgens het brownfieldconvenant moet Uplace de deuren kunnen openen op 31 augustus 2015. Dat is niet zo lang meer. Acht u deze timing nog altijd haalbaar? In het project-MER wordt gesteld dat Uplace een beperkte mobiliteitsimpact kan hebben op voorwaarde dat het aandeel openbaar vervoer 35 tot 40 procent bedraagt. Is dat realistisch? De Vlaamse Regering besliste dat er een tramlijn zou komen. Hoe denkt u die 35 tot 40 procent te bereiken? Wat is de stand van zaken in verband met de centrummanager?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Sanctorum, er zijn beroepen tot vernietiging zowel van het GRUP en van de milieuvergunning bij de Raad van State als van de stedenbouwkundige vergunning bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Op dit moment zijn er pleitzittingen gepland bij de Raad van State waaronder de beroepen tegen het GRUP. In totaal komen er drie pleitzittingen. Wanneer er definitieve uitspraken zullen volgen over het deelgebied Machelen-Vilvoorde van het GRUP weten we niet. Het auditoraatsverslag inzake de milieuvergunning dateert al van oktober 2013. Dat weet u. We weten ook hier niet wanneer er definitieve uitspraken van de Raad van State zullen volgen. Dat zal onder meer afhangen van de argumenten die nog ontwikkeld worden op de pleitzitting die in maart gepland is.

Alvorens tot mijn antwoord op uw tweede vraag te komen, wil ik even een kort overzicht geven van de projectgebonden flankerende maatregelen waarvoor het Agentschap Wegen en Verkeer verantwoordelijk is. De uitwerking van de projectgebonden flankerende maatregelen ten laste van het Agentschap Wegen en Verkeer is onder te verdelen in vier deelprojecten.

Deelproject 1 omvat alle aanpassingen in de wisselaar R0xE19, in casu de vier verkeersarmen tussen R0 en R22, en de aanleg van een fietserstunnel K6 langs de kruising van R0 met R22, zijnde de ingrepen ‘ingebruikname aansluiting R0-R22’ uit de Principeovereenkomst Mobiliteit.

Deelproject 2 omvat alle aanpassingen op de R22 tussen de Nieuwbrugstraat en plusminus 200 meter voor de N21. Dit omvat zo goed als alle projectgebonden maatregelen – exclusief de voetgangersbrug K1 – die voor Uplace noodzakelijk zijn, alsook enkele overige flankerende maatregelen, zoals de doorstroming van het openbaar vervoer op de R22 door middel van vrije bus- en trambanen. Dat zijn de ingrepen ‘Projecttoegang Woluwelaan’, ‘Heraanleg Woluwelaan’ en ‘Projecttoegang Beaulieustraat’ uit de Principeovereenkomst Mobiliteit.

Deelproject 3 omvat alle aanpassingen op de R22 aansluitend op deelproject 2 ter hoogte van het kruispunt met de N21, zijnde de ingrepen zoals omschreven in het brownfieldconvenant als “het aanpassen van de publieke infrastructuur, zoals voorzien als onderdeel van Masterplan Vilvoorde-Machelen van de Provincie Vlaams-Brabant”.

Deelproject 4 omvat alle aanpassingen van de R22 ter hoogte van de Kerklaan, plus de realisatie van een voetgangersbrug K1. Dat zijn de ingrepen ‘Aanleg Voetgangersbrug’ uit de Principeovereenkomst Mobiliteit.

De stedenbouwkundige vergunningen inzake de herinrichting van de Woluwelaan te Machelen, die als projectgebonden flankerende maatregelen gelden, werden op 26 november 2013 effectief verleend door het departement Ruimte Vlaanderen. De stedenbouwkundige vergunning voor de beperkte zone van de Woluwelaan gesitueerd op het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, werd op 21 december 2013 aangevraagd. Die procedure loopt nog.

De gemeente Machelen heeft eveneens in november 2013 een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de heraanleg van diverse lokale wegen in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. Die vergunningsaanvraag wordt momenteel behandeld.

De voorbereidende werken van deelproject 1, de aanpassingen aan nutsvoorzieningen ter hoogte van het verkeersknooppunt Machelen, werden inmiddels beëindigd. De procedure om de aannemer aan te stellen die de werken effectief zal uitvoeren, werd begin januari reeds gelanceerd en loopt volop. Een deel van de voorbereidende werken van deelproject 2, namelijk nutsverplaatsingen ten gevolge van de herinrichting van de Woluwelaan zelf, werd aangevat in november 2013 en is momenteel volop in uitvoering langs de Woluwelaan.

De nodige investeringskredieten voor de werkzaamheden ten laste van het Vlaamse Gewest werden uitgetrokken in het voorstel van meerjarenprogramma 2014-2016. Er werd in volgende budgetten voorzien: in 2014 26,4 miljoen euro, in 2015 26,09 miljoen euro en in

2016 3,44 miljoen euro. De financiële verdeling tussen de verschillende projectpartners per deelproject is momenteel eveneens in bespreking.

De Vlaamse Regering heeft alle mogelijke inspanningen gedaan om de timing, die is afgesproken in het brownfieldconvenant, te halen. Het GRUP, de stedenbouwkundige vergunning, alsook de milieuvergunning werden bovendien tijdig afgeleverd. Al die vergunningen worden echter aangevochten bij diverse rechtscolleges, waardoor vertraging opgelopen wordt. Ik kan de uitslag noch de timing daarvan voorspellen.

Door de realisatie van de herinrichting van de Woluwelaan wordt invulling gegeven aan de in het milieueffectenrapport vermelde mitigerende maatregelen om tot dit aandeel aan openbaar vervoer te komen. Daarbij werd immers een multimodaal ontwerp nagestreefd, met aandacht voor alle weggebruikers, via de realisatie van onder andere uitgebreide vrijliggende fietspaden, alsook een vrijliggende bus- en trambaan in beide rijrichtingen langs de Woluwelaan. Op die manier kan De Lijn haar Mobiliteitsvisie 2020 voor meer en beter openbaar vervoer in Vlaams-Brabant reeds via dit dossier deels verwezenlijken.

Daarnaast zijn er al verschillende specifieke stappen gezet. Zo is er de overeenkomst tussen De Lijn en Uplace over de financiering en inzet van een pendelbus tussen het station van Vilvoorde en het Uplace-complex in afwachting van de tram en de nieuwe halte Kerklaan van de NMBS. Voor de tram werden ondertussen de voorkeurtracés bepaald op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse die werd uitgevoerd. Nu worden, onder andere in samenspraak met de betrokken gemeenten, deze tracés in detail bekeken en verder uitgewerkt. Vlaanderen houdt nog steeds vast aan de timing van 2020 voor deze tramlijn.

Voor de verplaatsing van de halte Buda naar de Kerklaan is er een akkoord van de NMBS. De plannen voor de inrichting van de stopplaats werden besproken met de gemeenten en de betrokken Vlaamse administraties. Ondertussen wordt door Infrabel en de gemeente ook een plan opgemaakt voor de herinrichting van de omgeving voor het nieuwe station Kerklaan.

U vroeg tot slot of er al een centrummanager werd aangeduid om de economische schade in de stadskern van Vilvoorde te verminderen. Het antwoord daarop is 'neen'. Vorig jaar werd 13 miljoen euro vrijgemaakt in een handelsfonds, waarmee handelskernversterkende maatregelen gefinancierd kunnen worden. In een oproep voor kernversterkende maatregelen konden gemeenten een dossier indienen voor de cofinanciering van een centrummanager.

De stad Vilvoorde heeft een ander voorstel ingediend. Men wenst namelijk het volledige centrum opnieuw aan te leggen in functie van het verbeteren van het verblijfsklimaat in de stadskern. Zij schenken daarbij bijzondere aandacht aan de trage weggebruiker en wensten daarom in het kader van deze oproep een visienota rond langzaam verkeer op te maken. Ook de noodzakelijke investeringen voor de realisatie van het langzame verkeersnetwerk worden in het project opgenomen. Daarvoor werd door de Vlaamse Regering 70.000 euro uitgetrokken.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Het antwoord was duidelijk en volledig. Ik dank u voor de uitleg.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■