

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



Zitting 2004-2005

24 februari 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU EN NATUUR, LANDBOUW, VISSERIJ EN PLATTELANDSBELEID EN RUIMTELIJKE ORDENING EN ONROEREND ERFGOED

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het behoud en de conservering van de Doelse kogge in Beveren

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de onrealistische planologische prognoses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de gevolgen daarvan voor de woningbouwsector in Limburg en de daaraan verbonden werkgelegenheid

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de uitbouw van de transferiumfunctie van het HST-station Noorderkempem in Brecht

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het kadaster van de woonuitbreidingsgebieden

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over orgelrestauratie

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de conformiteit van de besluitvorming rond de luchthaven van Deurne met de Europese regels met betrekking tot milieueffectenbeoordeling en staatssteun

Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed

Donderdag 24 februari 2005

Waarnemend voorzitter: de heer Erik Matthijs

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

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het behoud en de conservering van de Doelse kogge in Beveren

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Meyer tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, en tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het behoud en de conservering van de Doelse kogge in Beveren.

Minister Van Mechelen antwoordt tevens in naam van minister Peeters.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in september 2000 werden bij de graafwerken voor het Deurganckdok de resten gevonden van een Middeleeuwse kogge, daterend uit 1325. De scheepsrump is nog tamelijk intact. De opgravingswerken zelf werden uitgevoerd door de Archeologische Dienst Waasland, in opdracht van de Vlaamse overheid. De overheid is immers eigenaar van deze archeologische vondst, krachtens het Europees verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed van 16 januari 1992.

De kogge zou oorspronkelijk overgebracht worden naar Baasrode, waar de Vlaamse overheid een scheepvaartmuseum uitbouwt. Deze site bleek echter minder geschikt. In een brief van 25 mei 2004 deelde toenmalig minister Van Grembergen mee dat de relictten van de Doelse kogge voor wetenschappelijke inventarisering mogen worden overgebracht naar een door het gemeentebestuur van Beveren op te richten loods.

De onderdelen van de kogge liggen opgeslagen in 34 containers in de omgeving van de vindplaats. Ze liggen onder water om ze te vrijwaren tegen snelle desintegratie, maar deze bewaaromstandigheden zijn echter ver van ideaal.

De gemeente Beveren heeft in haar begroting 2005 een bedrag van 250.000 euro ingeschreven voor de bouw van een loods en 50.000 euro voor de inrichting. Met de Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeovergebied wordt onderhandeld over het beheer van een perceel nabij Fort Liefkenshoek. Deze onderhandelingen zijn reeds gevorderd.

In eerste fase bestaat de aanpak uit het reinigen en registreren van de honderden scheepsonderdelen, het vrijwaren tegen verder verval en de uitvoering van een historische scheepsbouwkundige studie van het schip. Mijnheer de minister, de kostprijs – gespreid over 2 tot 2,5 jaar – wordt geraamd op 250.000 euro.

De gemeente Beveren wacht op de toezegging van middelen door de Vlaamse overheid om werk te maken van de bouw van de loods. Voor de werkingskosten – personeelskosten en de aankoop van materialen en producten – zijn er eveneens middelen nodig. Dat is dus een vraag.

De Meyer

In een latere fase kan de loods, waar de kogge dan verder gerestaureerd wordt, uitgebouwd worden tot een bezoekerscentrum. Daar kunnen scheepsarcheologie en eventueel paleontologie voor een ruim publiek aan bod komen. Ook de bouw van een replica hoort in een tweede fase thuis. Het sluit aan bij het bezoekerscentrum in Fort Liefkenshoek, dat momenteel met Europese middelen wordt uitgebouwd.

Mijnheer de minister, kunt u – en op welke termijn en voor welk bedrag kan dat – een krediet toezeggen voor de eerste fase van het vervolgtraject voor de Doelse kogge? Ik denk hierbij aan de werkings- en personeelskosten en aan de aankoop van materialen en producten. Kan de administratie Waterwegen en Zeewezen op financieel vlak een inbreng hebben?

De voorzitter: De heer Marginet heeft het woord.

De heer Werner Marginet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil me aansluiten bij de vragen van de heer De Meyer. Dit punt werd door mij en mijn collega's vroeger reeds in de provincieraad aangehaald.

Ik dacht dat de gemeente Beveren 400.000 euro had vrijgemaakt voor de bouw van een loods vlak bij Fort Liefkenshoek in Kallo, maar ik wil niet discussiëren over de getallen. Het gaat wel over een behoorlijke som geld.

Ik vrees dat er een groot probleem is. Volgens archeologen bestaat er een redelijke kans dat het schip na conservatie niet meer kan worden gereconstrueerd.

Er is sprake geweest van een replica. Als de restanten lang in de containers blijven liggen, zijn ze binnen afzienbare tijd onherroepelijk verloren. Dan is er nog weinig kans op een deftige reconstructie.

Ik sta volledig achter de vragen van de heer De Meyer. In het kader van de herwaardering van het Fort Liefkenshoek zou het een goede zaak zijn voor de gemeente Beveren.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, de Vlaamse overheid heeft via het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed, dat financieel, materieel en logistiek heeft meegewerkt aan de berging, al bijgedragen tot het redden van de kogge van Doel.

Nadat is beslist om het vervolgtraject in Beveren te laten plaatsvinden, werd de Archeologische Dienst Waasland belast met de uitvoering van het vervolgtraject en met het zoeken naar de nodige financiële middelen.

Het is duidelijk dat het hier een belangrijke archeologische vondst betreft, die onderzoek en een vorm van ontsluiting verdient, maar er is nog niet definitief bepaald wat er uiteindelijk met het schip zal gebeuren.

Er zijn verschillende scenario's denkbaar, van een louter onderzoek van de losse onderdelen van het wrak, over het publiceren en tentoonstellen van onderzoeksresultaten tot het al dan niet permanent tentoonstellen van originele, losse onderdelen, het volledige gereconstrueerde schip of een replica.

Elk scenario heeft niet alleen implicaties voor de conservering, het onderzoek en de museale exploitatie van het wrak, maar ook voor de timing waarbinnen een en ander kan worden uitgevoerd. En dan worden de financiële consequenties nog buiten beschouwing gelaten. Er gaapt een enorme kloof qua noodzakelijke tijd, middelen en maatschappelijke return tussen enerzijds de nuchtere publicatie van onderzoeksresultaten, al dan niet verrijkt met digitale reconstructies, en het opbouwen van een tentoonstelling hierover, en anderzijds het geheel of gedeeltelijk tentoonstellen van het al dan niet originele schip. De keuze voor een welbepaald scenario heeft meteen implicaties voor fase 1 van het vervolgtraject, aangezien alleen al het al dan niet tentoonstellen van de originele stukken de wijze van conserveren beïnvloedt.

Momenteel worden de onderdelen in een stabiele context bewaard. De administratie Monumenten en Landschappen heeft een onderzoek laten verrichten door de houtconservator van het Nederlands Instituut voor Scheeps- en onderwaterArcheologie. Het NISA-rapport van 26 februari 2004 heeft aangetoond dat het hout zich toen nog in een optimale toestand bevond.

Van Mechelen

Het uitvoeren van fase 1 van het vervolgprogramma is cruciaal, omdat de kogge in dit stadium in elk geval wetenschappelijk wordt geregistreerd. De fase voorziet immers in het reinigen, grafisch registreren, inventariseren en scheepsbouwkundig bestuderen van de scheepsonderdelen en het reconstrueren van het bouwplan. In theorie moet op basis hiervan een replica kunnen worden gemaakt.

Binnen fase 1 kunnen echter ook de verdere mogelijkheden van het wrak worden onderzocht, afhankelijk van de effectieve bewaring van originele scheepsonderdelen of het gehele schip. Daarbij moet worden gezocht naar een geschikte conserveringstechniek en kunnen alle effectieve conservatiemaatregelen worden getroffen.

Zicht hebben op de uiteindelijke bestemming van de originele scheepsonderdelen zal vooral bepalend zijn voor de accenten die in dit conserveringsproces worden gelegd. Daarom is het cruciaal dat de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven worden onderzocht en dat het financiële aspect concreet wordt bekeken. Pas wanneer duidelijkheid bestaat over de verschillende mogelijke bewaringsvormen van de kogge, de timing, de financiële haalbaarheid en de maatschappelijke return van een welbepaald scenario, kan een definitieve keuze worden gemaakt.

Ik heb mijn administratie – die de Archeologische Dienst Waasland subsidieert – de opdracht gegeven de engagementen van deze dienst streng op te volgen, de samenwerking tussen de ADW en het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed te coördineren, en op basis van deze samenwerking mij uiterlijk op 31 mei 2005 een duidelijk overzicht te bieden van de verschillende alternatieven, waarbij elk alternatief ook financieel wordt vertaald en mogelijke vormen van financiering en cofinanciering worden onderzocht.

Na samenspraak met de minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, kan ik meedelen dat de administratie Waterwegen en Zeewezen, conform het Europees verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, in staat voor de financiering van de eerste fase. Dat is een logisch gevolg van de beschermingsplicht die is ontstaan na het ontdekken van de resten. Het zou gaan om een engagement van ongeveer 250.000

euro. In elk geval blijft de verantwoordelijkheid van AWZ wel beperkt tot de eerste fase van het project.

We onderzoeken alle mogelijke denkkaders en scenario's, en doen daarvoor een beroep op onze eigen en op buitenlandse capaciteiten. Het is de bedoeling tegen 31 mei 2005 het dossier volledig in kaart te brengen. Dan kunnen we in overleg met de partners, de gemeente en de provincie bekijken welke keuze we kunnen maken.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, het is een belangrijk dossier met een grote symboolwaarde. Minister Peeters zal via AWZ blijkbaar 250.000 euro vrijmaken voor dit project. Mijnheer de minister, ik hoop dat we na de eerste fase een bezoek aan de locatie kunnen brengen. Ik zal de minister van Monumenten en Landschappen moeten aanspreken om ook een bijdrage te leveren voor de tweede fase.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer John Vrancken tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de onrealistische planologische prognoses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en de gevolgen daarvan voor de woningbouwsector in Limburg en de daaraan verbonden werkgelegenheid

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Vrancken tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de onrealistische planologische prognoses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de gevolgen daarvan voor de woningbouwsector in Limburg en de daaraan verbonden werkgelegenheid.

De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de woningbouwsector in Limburg wordt getroffen, maar dit geldt voor heel Vlaanderen.

Vrancken

Volgens de woningbarometer die het franchisenetwerk ERA onlangs bekendmaakte, is de gemiddelde verkoopprijs van een huis in Vlaanderen vorig jaar met 11,4 percent gestegen en de prijs van een appartement met maar liefst 14,6 percent. Deze gegevens sterken de Vlaamse Confederatie Bouw (VCB) in haar overtuiging dat de overheid dringend meer ruimte voor bijkomende woongelegenheden moet creëren.

De onrealistische planologische prognoses van het RSV hebben de schaarste aan bouw mogelijkheden in de hand gewerkt. Volgens de prognoses van het RSV mogen er in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 slechts 393.514 woongelegenheden bij komen. Als de trend van de eerste helft van 2004 zich tijdens de tweede helft van vorig jaar heeft doorgezet, komen we volgens de VCB nu al – drie jaar voor die datum – aan ongeveer 425.000 nieuwbouwvergunningen. De planologen die aan de basis van het RSV liggen, hebben de behoefte aan extra woningen dus schromelijk onderschat.

Ondertussen hebben nogal wat gemeenten op basis van de prognoses geen woonuitbreidingsgebied meer willen of durven aansnijden, wat mede de hoge prijzen voor bouwterreinen en woningen verklaart.

Het Belang van Limburg schreef op zaterdag 29 januari 2005: 'Als we rekening houden met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dan mogen er in Limburg de komende drie jaar nog slechts 3.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Uit cijfers van de Vlaamse Confederatie Bouw blijkt dat in Limburg sinds 1992 in totaal 64.325 nieuwe woningen werden gebouwd. Daarmee wordt bijna het aantal gehaald dat door het structuurplan tot 2007 wordt vooropgesteld, met name 67.524.'

Volgens Rik Mondelaers, hoofd van de Limburgse Confederatie Bouw, wordt hiermee bevestigd dat in het RSV de behoefte aan woningen schromelijk wordt onderschat. Volgens de Confederatie Bouw bestaat dit probleem niet alleen in de provincie Limburg.

De omzendbrief van 25 oktober 2002, die het aansnijden van inbreidingsgerichte woonuitbreidingsgebieden versoepelde, kende in Limburg – onder meer ook door het beleid van de bestendige deputatie – een groot succes. Er werden heel veel aanvra-

gen voor projecten ingediend. De toepassing van de omzendbrief is er zeker op kruissnelheid. De stedelijke afbakening is de normale procedure om woonuitbreidingsgebieden vrij te geven. De omzendbrief zorgde ervoor dat de gemeenten in het buitengebied woonuitbreidingsgebieden gemakkelijker kunnen aansnijden. De provinciebesturen bakenen de kleinstedelijke gebieden af, waardoor er opnieuw mogelijkheden bij komen.

Mijnheer de minister, hoe valt in de praktijk een en ander nog te rijmen met de prognoses van het RSV? Zijn de cijfers van het RSV, zeker in Limburg, niet een steeds grotere hinderpaal?

Het RSV is een planologische fictie gebleken die niet aansluit bij de realiteit, maar het effect ervan was niet minder reëel. De streefcijfers van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden intussen via de provinciale structuurplannen omgezet in woonquota per gemeente. Op basis van deze quota hebben tal van gemeenten een groot aantal bebouwbare terreinen niet meer willen of durven aansnijden. Dit staat haaks op de beslissing, vermeld in het regeerakkoord, om nog niet aangesneden reserves in woongebieden en woonuitbreidingsgebieden versneld in gebruik te nemen.

Het RSV dat in 1997 voor 10 jaar werd vastgesteld, vraagt na een werkingsperiode van 10 jaar een herziening van de doelstelling, de visie, de methodieken en de acties. Overeenkomstig het zogenaamde zomerakkoord van 21 juni 2002, wilde de vorige Vlaamse Regering de evaluatie van het RSV in drie stappen uitwerken. Ten eerste was er de partiële herziening van het RSV in 2003, gericht op enkele wijzigingen inzake stedelijke gebieden en economische activiteiten. Begin 2003 gaf minister Van Mechelen het startsein voor de tweede fase, de voorbereiding van de eigenlijke evaluatie en de volledige herziening van het RSV. De planningshorizon van het RSV loopt af in 2007. Een tijdige herziening, rekening houdend met de opmaak van een RSV 2, is dus essentieel. Dit alles staat duidelijk vermeld in het Vlaams regeerakkoord.

Mijnheer de minister, hoe staat het met de werkzaamheden? Als de streefcijfers van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden aangehouden, wordt een zware hypotheek gelegd op de behoefte aan nieuwe woningen, maar vooral op de bouwsector in Limburg, die hierdoor nagenoeg werkloos dreigt te worden.

Vrancken

Bent u op de hoogte van de voortschrijdende evolutie van de woningbouw in Vlaanderen, die de streefcijfers van het Ruimtelijk Structuurplan inmiddels heeft ingehaald? Is de regering bereid bij de beoordeling van het aansnijden van de reserves niet langer uit te gaan van de prognoses en beperkingen van het RSV, maar van de effectieve vraag naar nieuwe woningen, die veel hoger ligt?

Mijnheer de minister, bent u bereid het RSV te actualiseren en de cijfers aan de huidige situatie aan te passen, om zo de werkzekerheid in de bouw te waarborgen en het regeerakkoord te respecteren? Hoe staat het met de concrete timing en de task force die in de beleidsnota 2004-2009 wordt aangekondigd?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, het was een vrij indrukwekkende vraagstelling, maar ik zal proberen bondig te antwoorden.

Mijnheer Vrancken, we hebben één ding gemeen, namelijk het feit dat we beiden de Bouwkroniek lezen. Op 4 februari 2005 verscheen het artikel dat de basis is van uw vraag om uitleg.

Het is goed een aantal geponeerde stellingen te nuanceren. U hebt het, net zoals het artikel, over de onrealistische planologische prognoses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de schaarste aan bouw mogelijkheden en het feit dat de overheid dringend meer ruimte voor bijkomende woongelegenheden moet creëren. U concludeert met de stelling: 'Het dient duidelijk te zijn dat wanneer men de streefcijfers van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aanhoudt, dit een zware hypotheek legt (...) op de bouwsector in Limburg, die hiermee nagenoeg werkloos dreigt te worden.' Ik denk dat het goed is dat we dergelijke stellingen eens onderzoeken, want ik meen dat ze absoluut niet onderbouwd zijn en zet me ertegen af.

Er wordt eerst gesproken over de zogenaamde onrealistische prognoses. De prognoses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn opgesteld door het Nationaal Instituut voor de Statistiek. Daarbij wordt rekening gehouden met allerlei

demografische parameters zoals de verwachte bevolkingsgroei, sterfte, dalende geboorten, toenemende gezinsverdunding, inwijking, uitwijking, naturalisaties, regularisaties, enzovoort. Het RSV stelt op basis van die berekeningen dat elk bijkomend gezin een bijkomende woning impliceert. Dat cijfer wordt trouwens nog verhoogd, rekening houdend met nodige leegstand om verhuisbewegingen op de woningmarkt toe te laten. Men noemt dit de frictieleegstand, die schommelt tussen 2 en 3,5 procent, afhankelijk van de regio. Die behoefte houdt rekening met de specificiteiten van elke regio, met ramingen tot op arrondissementsniveau. Ik stel mij eerlijk gezegd dan ook de vraag op welke andere objectieve en wetenschappelijk onderbouwde wijze de woonbehoefte dan wel zou moeten worden ingeschat. Naar mijn bescheiden mening is dit bij het RSV op basis van werkzaamheden van het NIS toch bijzonder zorgvuldig gebeurd.

Ik kom tot de zogenaamde schaarste aan bouw mogelijkheden. Over deze problematiek hebben we in de commissie de voorbije zes jaar reeds meermaals gedebatteerd, naar aanleiding van diverse studies die ik de afgelopen jaren heb laten uitvoeren. Wat dat betreft, verwijs ik naar de cijfergegevens in VRIND 2002 en VRIND 2003, die boekdelen spreken.

Een derde stelling is dat het RSV de schaarste in de hand zou werken. Laat mij wat dat betreft kort en bondig zijn: het RSV is een beleidsdocument, niet meer en niet minder. Het legt geen bestemmingen vast en wijzigt dus niet de beschikbare oppervlakte aan bouwgronden. Het legt bovendien geen quota op, laat staan dat er op basis van prognoses, vervat in het RSV, bouw aanvragen zouden worden geweigerd. Dit is al te gek.

De vierde stelling is dat de overheid dringend meer ruimte voor bijkomende woongelegenheden moet creëren. Alsof we dat heden niet zouden doen! Ik verwijs terzake onder meer naar de massale herbestemmingen die thans worden doorgevoerd binnen de perimeters van de stedelijke gebieden. Volgens de huidige berekeningen gaat het, uitsluitend met betrekking tot de groot- en regionaalstedelijke gebieden (dus zonder rekening te houden met de kleinstedelijke gebieden die door de provincies moeten worden afgebakend) en enkel met betrekking tot de provincies Antwerpen, Oost- en Westvlaanderen over minstens 2.500 hectare stedelijk woongebied, waarvan 1.200 hectare woonuitbreidingsgebied en 1.300 hectare andere bestemmingen. Die 2.500

Van Mechelen

hectare stedelijk woongebied zijn goed voor circa 62.500 extra woningen. Dit cijfer is van die aard dat de bouwsector in Vlaanderen morgen niet werkloos zal worden.

Ik kom tot uw vier vragen. Uiteraard zijn de gegevens betreffende de evolutie van de Vlaamse woningbouw in Vlaanderen me bekend. Terzake moet worden opgemerkt dat de gehanteerde cijfergegevens inzake nieuwbouw en renovatie soms worden samengeteld. Dit geeft enerzijds een vertekend beeld van de feiten, doch toont anderzijds aan dat de woningmarkt in volle dynamiek is en zowel de nieuwbouwbehoefte wordt ingevuld als het bestaande woonpatrimonium wordt vernieuwd. Hieraan zijn een aantal fiscale maatregelen die we vorige legislatuur hebben genomen, niet vreemd.

Het inspelen op deze behoeften en het creëren van bijkomende woongelegenheden gebeurt aan de hand van een geïntegreerde en duurzame beleidsvisie die resulteert in onder meer renovatie van panden en hergebruik van panden die vroeger geen woonbestemming hadden. De fiscale stimulansen, zeker in stedelijke gebieden als Aalst, Antwerpen of Hasselt, geven stimulansen om woningen die werden omgevormd tot een winkel, terug om te vormen naar woningen. In Antwerpen kan ik u hele straten aanwijzen waar we een dergelijk proces op gang moeten trekken. Verder is er invulbouw op restpercelen, waarbij ik denk aan de maatregelen voor de verlaging van de schenkingsrechten op bouwgronden en de campagne die we daarvoor hebben gevoerd onder de titel 'Uw familie'. Hierin wilden we de opa stimuleren om zijn grond door te geven aan zijn kleinkinderen. Ook in de opdeling van panden in appartementen zijn we veel soepeler geworden. Er is verder de uitbreiding met nieuwe woonwijken. Met dit alles proberen we een geïntegreerde en duurzame beleidsvisie te ontwikkelen waarbij we resoluut zijn afgestapt van lintbebouwing in Vlaanderen.

Dit betekent dus dat niet alle behoeften via nieuwbouw moeten worden ingevuld. Het is ook een van de resultaten van de bespreking met de Vlaamse Confederatie Bouw dat deze een belangrijke ommezwaai moet maken van nieuwbouw naar renovatie. Met Batibouw voor de deur zullen de cijfers opnieuw de pan uit swingen. We zien heel duidelijk in Vlaanderen dat vernieuwbouw en renovatie een zeer belangrijke activiteit wordt, belangrijker dan

nieuwbouw. Op basis van die trend merken we ook dat de behoefte heel divers is, mede door de gewijzigde maatschappelijke context met kleinere gezinnen, hoger wooncomfort, langer zelfstandig leven, sneller verhuizen dan vroeger enzovoort. Met de meeneembaarheid van de registratierechten geven we een stimulans om het beschikbaar woonpatrimonium optimaal in te vullen zodat gezinnen met kinderen gemakkelijk kunnen verhuizen van een appartement naar een gezinswoning en omgekeerd, nadat de kinderen het huis uit zijn. Dat bedoel ik met een geïntegreerde beleidsvisie.

Het RSV heeft in dat perspectief zowel een prognose gemaakt van de nieuwbouwbehoefte als van de renovatiebehoefte. Betreffende prognoses houden rekening met het bestaande woonpatrimonium maar ook met de demografische uitdagingen.

De cijfers zijn niet uit de lucht gegrepen maar zijn het gevolg van serieus studiewerk. Als u de demografische evolutie met deze prognoses vergelijkt, zult u merken dat het RSV helemaal geen onderschatting maakt, integendeel zelfs! De geraamde cijfers van het RSV zijn vrij hoog zodat er geen problemen te verwachten zijn. Natuurlijk mag je geen appels met citroenen vergelijken! Ik geef een voorbeeld: het RSV maakt een prognose over een periode van 15 jaar. In die periode wordt geraamd dat er ongeveer 400.000 nieuwe gezinnen bij zullen komen en dus evenveel nieuwe woongelegenheden nodig zijn. Het tempo waaraan dat gebeurt, kan variëren van jaar tot jaar. Als u op basis van een trend met betrekking tot een periode van een half jaar, en die trend ligt misschien hoger dan anders, oordeelt dat over de gehele periode van 15 jaar er een tekort zal zijn, dan lijkt me dit niet de meest wetenschappelijk onderbouwde stelling.

Het RSV doet geen prognoses per zes maanden en evenmin per jaar, maar geeft een beeld op lange termijn waarbij iedere planperiode zal moeten worden geëvalueerd. De huidige planperiode loopt nog tot 2007. Tot slot wil ik benadrukken dat de cijfers in het RSV geen streefcijfers zijn maar louter prognoses. Belangrijk voor de ruimtelijke ordening is dus niet het bewaken van die prognoses – we leven gelukkig immers niet in een planeconomie – maar wel bijvoorbeeld het tegengaan van verdere suburbanisatie. Laat het dus duidelijk zijn dat het RSV geen quota of iets dergelijks oplegt, laat staan dat betreffende prognoses zouden worden gehanteerd bij het evalueren van bouwaanvragen.

Van Mechelen

Uw tweede deelvraag begrijp ik eerlijk gezegd alerm minst. U gaat er immers ten onrechte van uit dat de regering de prognoses van het RSV zou hantieren als basis voor het al dan niet toelaten van het aansnijden van bouwreserves. Dit is volkomen onjuist! De bouwreserves bestaan voor het grootste deel uit aanbod dat reeds bestemd is als woonzone volgens het gewestplan en/of volgens een bijzonder plan van aanleg of gelegen is in een goedgekeurde niet-vervallen verkaveling. Dit aanbod kan steeds aangewend worden, los van een behoefte of concrete vraag van de markt. Dat is altijd al zo geweest en heeft geen uitstaans met het RSV. Het is immers het juridisch aanbod, dat te allen tijde kan worden bebouwd voorzover aan de voorschriften van het bestemmingsplan wordt voldaan.

Een beperkter deel van de bouwreserves ligt in de zogenaamde woonuitbreidingsgebieden. Dit zijn reserves die indertijd in het gewestplan zijn ingeschreven om aan te vatten nadat de woonzones, waarover ik zonet sprak, zijn gerealiseerd. De helft van de woonuitbreidingsgebieden is momenteel effectief bebouwd. Het betreft zo'n 16.000 hectare. Ik heb dienaangaande reeds tweemaal in deze commissie studies uitgebreid toegelicht. Op dit ogenblik zijn er twee zeer belangrijke initiatieven genomen om dat specifieke aanbod in de woonuitbreidingsgebieden nog sneller en nog gemakkelijker, maar vooral oordeelkundig, te laten aansnijden.

Een eerste initiatief betreft het in principe integraal voor bebouwing vrijgeven van onder meer de woonuitbreidingsgebieden gesitueerd binnen de perimeter van de stedelijke gebieden die door het Vlaamse Gewest worden afgebakend. Ik heb zonet het cijfer genoemd. U weet dat we rond zijn met Aalst en Turnhout, dat het openbaar onderzoek loopt voor Gent en dat dit onderzoek wordt opgestart voor Kortrijk. Eerstdaags wordt ook de stedelijke afbakening van Mechelen vrijgegeven. Ik heb dit altijd vergeleken met dominoblokjes: het eerste moet vallen vooraleer de rest kan tuimelen. Dit initiatief is in volle uitvoering. We geven vooral in stedelijke gebieden woonuitbreidingsgebieden vrij om te voldoen aan de vereisten van het RSV.

Een tweede initiatief betreft de versoepeling van het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden, dat dateert van eind 2002. Voor inbreidingsgericht

gelegen gebieden is het, conform de betreffende richtlijn, niet langer nodig om een behoefteonderzoek uit te voeren. Dit heeft een versnelling als gevolg. Om u een idee te geven: sinds eind 2002 werden op die manier circa 2000 extra bouw mogelijkheden gecreëerd, waarvan een groot deel in Limburg. Misschien is het interessant een aantal studies te bekijken. Collega's merken op dat de grondprijzen indrukwekkend stijgen, alleen moeten we die op Vlaams vlak vergelijken. Als we de prijs van bouwgrond in Limburg vergelijken met bouwgrond in het Antwerpse, betekent dat 30 procent van de waarde. Als de prijzen verdubbelen, liggen ze nog altijd merkkelijk lager dan in andere delen van Vlaanderen. Ook hier krijgen we een nivellering omdat daar een aanbod en een invulling ervan wordt gecreëerd.

Naast de twee initiatieven worden ook via gemeentelijke woningbehoeftestudies en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen bijkomende woonzones voorgesteld. Het is aan de gemeenten om die opties in plannen om te zetten en het is aan de provincies om voor de kleinstedelijke gebieden in het nodige aanbod aan bouwgronden te voorzien. Ik heb de indruk dat ook hier een tempoversnelling bezig is. Die takenverdeling is eigen aan de huidige aanpak van de ruimtelijke planning en speelt in op de vraag van gemeenten en provincies om zelf meer sturing te kunnen geven en verantwoordelijkheid op te nemen.

Ik heb ooit een debat op de televisie meegemaakt met een Limburgs burgemeester. Die had op het grondgebied van zijn gemeente dertien woonuitbreidingsgebieden die nog vrij waren en gerangschikt waren volgens prioritaire invulling. Als je dan voorstelt aan de Vlaamse Regering om het elfde woonuitbreidingsgebied als eerste aan te snijden, moet je niet verbaasd zijn dat je een neen krijgt van de Vlaamse ARP (Afdeling Ruimtelijke Planning). Voor Limburg hebben we dit probleem besproken met bestendig gedeputeerde Sleypen en de gouverneur erbij. Naar aanleiding van een incident hebben we zeer duidelijk aangetoond wat de methodologie is om verstandig om te springen met de omzendbrief. Uit de praktijk blijkt dat dit aardig lukt.

Voor het overige is het niet van belang of er al dan niet wordt voorzien in een hoger aanbod dan initieel werd berekend. Belangrijk is dat we rekening houden met de globale doelstellingen van het RSV, met name dat minstens 60 procent van de wonin-

Van Mechelen

gen zich in stedelijk gebied bevindt en maximaal 40 percent in het buitengebied. Zo willen we de suburbanisatie tegengaan.

Ik kom tot uw laatste twee deelvragen die allebei betrekking hebben op de evaluatie en actualisatie van het RSV. Hierover wil ik kort zijn, want hierover zullen we nog heel wat debatten in deze commissie voeren. De Vlaamse Regering heeft in het regeerakkoord het engagement genomen om het RSV te herzien. Er is al een partiële herziening gebeurd. Het bevreemdt me telkens dat de mensen niet goed de impact hiervan beseffen. In het RSV-bis is beslist dat de zonevreemde activiteiten in de ruimtebalans niet langer worden verrekend. Zonevreemde bedrijven die bestonden voor 1993 worden niet meegerekend als ze planologisch worden omgezet naar zone-eigen gebieden in de ruimtebalans met betrekking tot de 7.000 hectare. Dat was een zeer belangrijke herziening. Op dit ogenblik bereiden we de nieuwe herziening voor. Zoals ook bij de bespreking van de beleidsbrief door een aantal leden werd opgemerkt, is de eerste doelstelling het RSV 1 volledig en volwaardig uitvoeren. Daar hebben we onze handen mee vol. Om continuïteit en duurzaamheid in het ruimtelijk beleid te brengen, is het de bedoeling te werken aan een nieuwe planhorizon 2020. Hierbij moet het RSV dynamisch en gediversifieerd zijn en rekening houden met gewijzigde behoeften.

Op dit ogenblik is er een concreet stappenplan uitgewerkt voor de evaluatie van het RSV waarbij alle stakeholders worden betrokken. Het is de bedoeling om een evaluatie te maken vanuit verschillende invalshoeken, namelijk werk, wonen, toenemende behoeften aan recreatie en het stimuleren van plattelandstoerisme. De minister van Ruimtelijke Ordening zal niet bepalen aan welk soort landbouw er in 2018 in Vlaanderen zal worden gedaan, maar de sector van de ruimtelijke ordening verwacht wel dat de landbouwsector een doordachte visie ontwikkelt die toelaat om er ruimtelijk de contouren van te schetsen. Hetzelfde geldt voor de economie. Het is bijzonder moeilijk om vandaag in te schatten welk soort economie en bedrijvigheden we zullen kennen de volgende twee decennia. Hierover verwachten we wetenschappelijk onderbouwde cijfers en voorbereidingen vanuit de respectieve deelsectoren. Het is aan ons om de coördinatie, het sturen en duiden van heel het proces op ons te nemen.

Met betrekking tot de sector Wonen is minister Keulen gestart met een grootschalig wetenschappelijk onderzoek onder de titel 'Ruimte voor Woonbeleid'. Daarmee heeft de minister het initiatief genomen om ervoor te zorgen dat we een wetenschappelijk onderbouwde visie krijgen met betrekking tot huisvesting en wonen in Vlaanderen.

Met betrekking tot uw laatste vraag betreffende de procesorganisatie kan ik zeggen dat die rond is. We zijn nu vooral bezig om alle relevante actoren te betrekken. We streven naar een nieuw, dynamisch en verfijnd ruimtelijk beleidskader. Hiermee wil ik invulling geven aan het partnerschapsmodel, zoals ik dat ook in de sector van monumenten en landschappen doe. Hierbij nemen de sectoren hun verantwoordelijkheid op, ontwikkelen een toekomstvisie en geven ons de kans de puzzel in elkaar te leggen.

De essentie is niet zozeer de kwantitatieve invulling van een aantal noden, maar dat we dit doen via een integraal en kwaliteitsvol ruimtelijk beleid. Ik denk dat we echt af moeten van de opdeling tussen stad en buitengebied, die fameuze mythische afbakeningslijn. We moeten het concept wel behouden maar dat veel meer beschouwen als een Siamese tweeling, zoals de heer Bart Martens zei, waarbij het behoud van de open ruimte een waardevolle ruimtelijke kwaliteit is die toelaat dat we garanties bieden voor leefbare dorpen en steden.

We moeten daarnaast ook zorgen voor een versterking van de internationale sociaal-economische competitiviteit van onze regio in Noordwest-Europa en daarbuiten. We hebben een heel interessante voorstelling gekregen van een belangrijk Nederlands studie bureau waarin Vlaanderen wordt gepositioneerd in de Noordwest-Europese as. De inzichten zijn compleet anders en er blijken grote kwalitatieve opportuniteiten te zijn. We moeten ons ervoor hoeden van telkens opnieuw een kwantitatief debat te voeren, want dat zou verkeerd zijn.

De voorzitter: De heer Vrancken heeft het woord.

De heer John Vrancken: Mijnheer de minister, ik dank u voor het erg uitgebreide antwoord. Naast kwaliteit, mag echter de kwantiteit niet worden vergeten.

Vrancken

U zal begrijpen dat ik een zekere bezorgdheid heb geuit vanuit Limburgse hoek. Limburg is zwaar geënt op woningbouw. De bouwbedrijven deinen uit in de richting van Brabant en Antwerpen. Limburg wordt reeds gekenmerkt door een woning-schaarste. Als daar een afbakening zou bijkomen van de woonuitbreidingsgebieden, dan kan ik enkel mijn ongerustheid uitdrukken in verband met de werkgelegenheid.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, ik ontdek dat er een gigantische misvatting leeft in de geesten van de mensen over wat bestemd is als woonzone. Die is juridisch verankerd in de gewestplannen en het bijzonder plan van aanleg. De gronden zijn aansnijdbaar. Ze kunnen morgen worden ingevuld. Ik heb laten berekenen dat er in Vlaanderen 150.000 niet-bebouwde kavels zijn in het woongebied! Daarom vaardigde ik ook de fiscale maatregel uit, om die gronden op de markt te krijgen. Nu zijn ze geblokkeerd in de handen van een ouder wordende generatie. Vroeger, voor de vergrijzing van de samenleving, was er een veel natuurlijker doorstroming van de eigendommen. Daarom proberen we de mensen te stimuleren om de gronden op de markt te brengen.

Een tweede misvatting betreft het fameuze quotum van 15 en 25 woongelegenheden per hectare voor buitengebied en stedelijk gebied. Dat zijn gemiddelden en prognoses! Als in stedelijk gebied een appartementsblok wordt gebouwd, dan zijn er direct 25 woongelegenheden per hectare en kan er elders een veel dunnere aansnijding van een woongebied worden gerealiseerd. Bij de stad Antwerpen leeft die misvatting. Dat blijkt uit het structuurplan en de afbakening van groot-Antwerpen. De zaak moet in de totaliteit worden bekeken, niet per verkaveling. Ik was zeer verwonderd toen ik een dergelijke misvatting in de Bouwkroniek las.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de uitbouw van de transferiumfunctie van het HST-station Noorderkempen in Brecht

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Martens tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de uitbouw van de transferiumfunctie van het HST-station Noorderkempen in Brecht.

De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in december 2006 zal de hogesnelheidslijn Noord in gebruik worden genomen. In principe zal dan ook het nieuwe station Noorderkempen in Brecht worden geopend. Het gaat in elk geval om een uniek concept. Er komt een ruime park-and-ridezone waardoor de automobilist aansluiting krijgt op het voorstadsnet waarmee hij in een mum van tijd in Antwerpen geraakt. Naast de automobilist en de treinreiziger, krijgt ook de fietser er aansluiting op het regionaal busnetwerk dat de Noorderkempen bedient. Ook het fietsnetwerk passeert langs het multimodaal knooppunt.

Er zijn echter aanwijzingen dat de site een nogal lege, doodse bedoening zal worden. De NMBS voorziet niet in een bemanning van het nieuwe station. Ook Arohm zou zich verzetten tegen een aantal levendige activiteiten die de omgeving een meer menselijk karakter zouden geven. Arohm verschuilt zich achter het GRUP waarin staat dat er op de site uitsluitend transferiumondersteunende faciliteiten toegelaten zijn. Die term wordt nogal beperkend ingevuld. Een cafetaria of een kleine krantenwinkel zijn mogelijk, maar andere winkelactiviteiten of een congresruimte niet. Het station, dat nochtans uitermate goed bereikbaar is met auto, trein en bus, dreigt daardoor een koude treinhalt te worden zonder menselijke aanwezigheid buiten de spitsuren. Het wordt een kille halte die het groot reizigerspotentieel zal afschrikken.

Mijnheer de minister, onderschrijft u het belang van de uitbouw van menselijke activiteiten in en rond het station Noorderkempen om zo een station op mensenmaat uit te bouwen dat het grote reizigerspotentieel van de regio maximaal aanspreekt?

Martens

Kunt u bevestigen dat Arohm het in het GRUP omschreven begrip ‘transferiumondersteunend’ dermate beperkend invult, dat dergelijke activiteiten worden uitgesloten? Zo ja, bent u bereid om desnoods het GRUP aan te passen of de interpretatie van de term ‘transferiumondersteunend’ ruimer te interpreteren, opdat de uitbouw van activiteiten die de aantrekkelijkheid van het station Noorderkempen ten goede komen, toch mogelijk wordt?

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik moet eerlijk bekennen dat we op het kabinet een beetje wantrouwig stonden tegenover uw vraag. We kregen het gevoel dat een valstrik werd gespannen, maar nu ik u de vraag hoor stellen, ben ik er meer dan ooit van overtuigd dat u gelooft in het station in Brecht en pleit voor een versoepeling van een en ander zodat een leefbaar station kan ontstaan.

In de initiële beslissing van 23 mei 1996 stelde de Vlaamse Regering dat de wijziging van de gewestplannen Antwerpen en Turnhout definitief zou worden vastgelegd op basis van een aantal voorwaarden. Een ervan hield in dat er een gewaarborgd aantal IC-treinen op het HST-netwerk zou rijden, met een stopplaats die zou worden aangelegd vanaf Brecht en vóór Nederlandse grens. De facto werd gedacht aan Hoogstraten en omgeving. Dat is de reden waarom Hoogstraten werd aangeuid als kleinstedelijk gebied en Brecht niet.

Om de locatie van deze stopplaats te bepalen, werden twee studies uitgevoerd door de NMBS: de ‘Vervoerwaardestudie NMBS-stations Noorderkempen en Groenendaallaan’ en de ‘Locatiestudie stopplaats Noorderkempen’. Op basis van serieus onderzoek heeft de Vlaamse Regering op 17 juli 2000 beslist om te kiezen voor Brecht.

Aangezien dit project een verlegging van het op- en afrittencomplex op de E19 vereiste, werd het noodzakelijk om de zaak op gewestelijk niveau aan te pakken. Gezien de ruimtelijke koppeling tussen het nieuwe complex en de stopplaats, werd ervoor geopteerd deze beide te integreren in één nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, waarbij tevens een aanpassing van de omleidingsweg rond Brecht werd opgenomen. Het is dan ook de taak van de Vlaamse overheid om de stopplaats Noor-

derkempen mogelijk te maken door in een herbestemming te voorzien in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De locatie voor de stopplaats werd geselecteerd in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen. Dat bepaalt, op pagina 237, een typologie van knooppunten bij de gewenste ruimtelijke structuur voor het openbaar vervoer. De stopplaats Noorderkempen wordt daarbij gedefinieerd als een geïsoleerd knooppunt.

Dienaangaande wordt in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Antwerpen gesteld: ‘Geïsoleerde knooppunten zijn gelegen op lijnen die de kern zelf van de gemeente niet aandoen. Zij zijn niet geschikt om buiten de daguren te functioneren. Bemande accommodatie heeft mogelijk alleen op de spitsuren een voldoende draagvlak. Tijdens de avonduren en de weekends dreigt de sociale controle volledig weg te vallen. De verkeersfunctie is uiteraard dominant. Een station is aangelegd op een nieuw gebouwde spoorlijn die om begrijpelijke redenen niet door of langs bebouwde kommen wordt gelegd. Hiermee kopieert men de geschiedenis. Vroeger werden spoorlijnen systematisch buiten de bebouwing gehouden. Dat heeft meestal aanleiding gegeven tot een nieuw stadsdeel of gehucht, of zelfs tot een uitbreiding van het stadscentrum.’

U weet dat de Antwerpse leien aangelegd werden op de stadsomwalling en dat het spoorstation daar dus buiten lag. Ondertussen is het gebied volledig verstedelijkt.

In het structuurplan staat verder: ‘Het is belangrijk te beseffen dat een dergelijk nieuw station een dynamiek op gang brengt die best wordt gestuurd, gestimuleerd of tegengegaan al naargelang de ruimtelijke context dat vereist. Het geplande station Brecht is in dat geval een belangrijk voorbeeld. De locatiekeuze is vanuit verkeerskundige argumentatie te verdedigen.’

Het was immers echt de bedoeling om de wagens van de E19 te krijgen en de mensen aan te sporen om over te stappen in Brecht. Van Brecht duurt het met de trein slechts 14 of 15 minuten om het hartje van Antwerpen te bereiken, waar men kan overstappen op een trein naar Brussel. Ik ben een absolute voorstander van het station van Brecht.

Van Mechelen

Ik verwacht er een enorme dynamiek van, maar ik ben het met u eens dat de ruimtelijke contouren vandaag vrij stringent worden bepaald.

De stopplaats Noorderkempen wordt in het provinciaal structuurplan getypeerd als een geïsoleerd multimodaal knooppunt van intergemeentelijk en/of voorstedelijk niveau. De visie die aan het ruimtelijk uitvoeringsplan ten grondslag ligt, stelt dat de stopplaats moet worden ingericht met voldoende comfort en ontsluitingsmogelijkheden om vanuit de omliggende gemeenten klanten te kunnen aantrekken voor de voorstadstrein naar Antwerpen en ten zuiden van Antwerpen, en de buurlandintercity Brussel-Antwerpen-Noorderkempen-Breda.

Er wordt tevens gesteld dat in de stationsomgeving enkel vervoersgerelateerde activiteiten kunnen worden ontwikkeld zoals een stationsgebouw, een busstation, fietsvoorzieningen, parkeerfaciliteiten, enzovoort. Het begrip 'geïsoleerd knooppunt' wordt dus vrij stringent ingevuld. Dit wil zeggen dat andere ruimtelijke ontwikkelingen zoals wonen, bedrijven en recreatie, nabij de stopplaats niet worden ingecalculerd. De stopplaats sluit aan op een vrij homogeen aaneengesloten landbouwgebied waarin dergelijke bijkomende ontwikkelingen niet aanvaardbaar worden geacht.

De vraag is natuurlijk wat wordt bedoeld met 'voldoende comfort dat moet worden geboden om het grote reizigerspotentieel maximaal aan te spreken'. Ik deel uw mening dat het niet de bedoeling kan zijn dat mogelijke initiatieven om te komen tot een aangename stationsomgeving, zouden worden beperkt vanuit het vergunningenbeleid. Ik sluit me dus graag bij u aan om de zaak van nabij op te volgen en gesprekken te voeren met de verantwoordelijke stedenbouwkundige en planologische ambtenaar van Antwerpen om te onderzoeken hoe we dit concreet kunnen invullen.

De NMBS is bezig met de inrichting van het transferium met 350 parkeerplaatsen in een eerste fase. Zoals u weet, wordt in een tweede fase voorzien in 250 parkeerplaatsen. Dat is een totaal van bijna 600 wagens. Tevens is er ook de aanleg van één stopplaats voor een vijftal autobussen. De gemeente Brecht zou een soort schakelfunctie kunnen innemen voor het openbaar vervoer. De gemeente zal tevens cofinancieren voor de aanleg van een nieu-

we fietstunnel. De vraag of een aanpassing van het GRUP zich opdringt, zal blijken uit de mate van het al dan niet succesvol zijn van het station Noorderkempen.

Dit komt natuurlijk neer op de kwestie van de kip en het ei. We moeten ervoor zorgen dat het station aantrekkelijk is om het succesvol te maken, maar aan de andere kant worden geen ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan als we niet weten hoe succesvol het station is. Het GRUP is er, maar kan worden aangepast. De definitie inzake voldoende comfort voor de reizigers, laat toe om al te voorzien in een aantal zaken.

Door uw vraag heb ik ontdekt dat het een onbemand station is. Gezien het belang van de stopplaats Brecht, zal ik hierover gesprekken aanknopen met de NMBS, die ik volgende week ontmoet voor een aantal andere dossiers.

Mijnheer Martens, ik deel uw mening dat het jammer zou zijn dat het station van Brecht een valse start neemt.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, we moeten het GRUP niet aanpassen als het niet nodig is. Als we door een ruimere interpretatie van de term transferiumondersteunend een aantal menselijke activiteiten kunnen toelaten die de stationsomgeving aantrekkelijk maken, zonder nieuwe dynamische functies tot ontwikkeling te brengen die strijdig kunnen zijn met het feit dat het om buitengebied gaat, moeten we het GRUP inderdaad niet aanpassen.

Mijnheer de minister, ik steun uw demarche om er bij de NMBS voor te pleiten dat het een bemand station wordt. We kunnen redetwisten over het feit of dit de juiste locatie was voor het station, maar het is er. We moeten er dus maximaal gebruik van maken om het goed functionerend en aantrekkelijk te maken.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik neem aan dat twee eerbiedwaardige studies de juiste keuze hebben gemaakt.

Het RSV is dynamisch, dus het moet worden herzien. De gemeente Brecht stelt de vraag of, gelet op de nieuwe dynamiek die kan uitgaan van het

Van Mechelen

nieuwe station, bij de herziening van het RSV niet moet worden overwogen om Brecht aan te duiden als economisch knooppunt. Ik heb gezegd dat de gemeente Brecht drie jaar te vroeg is met de vraag, maar we moeten dit wel ernstig onderzoeken.

Als er één planologische uitdaging is, is het goed te sturen wat in de wijde omgeving van Brecht gebeurt, zodat alles op een oordeelkundige manier kan gebeuren. Vandaag kunnen we een aantal taakstellingen niet invullen binnen het stedelijk en kleinstedelijk gebied. Dus we zullen naar andere mogelijkheden moeten kijken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het kadaster van de woonuitbreidingsgebieden

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Schauvliege tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over het kadaster van de woonuitbreidingsgebieden.

Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit aan bij het antwoord op de vraag over de provincie Limburg en de woningbouwsector.

Mijnheer de minister, we weten allemaal dat u belang hecht aan voldoende ruimte voor wonen. Dat blijkt duidelijk uit uw beleidsnota. Een voldoende groot aanbod aan bouwgronden creëren, is een speerpunt van uw beleid. U denkt aan instrumenten om de bestaande bouwgronden – 150.000 onbebouwde kavels in woongebied – te kunnen vrijgeven en u wil meer woonuitbreidingsgebieden laten aansnijden. Over dat laatste gaat mijn vraag.

Mijnheer de minister, u hebt aangekondigd – naar aanleiding van de bespreking van uw beleidsnota – dat in de loop van januari 2005 de eerste resultaten bekend zouden zijn van het kadaster van woon-

uitbreidingsgebieden. Met het kadaster wordt nagegaan waar de gebieden gelegen zijn en of het strategisch goede liggingen zijn, om versnippering tegen te gaan. U hebt toen ook aangekondigd dat u bereid bent dit in de commissie te bespreken als de eerste resultaten bekend zijn.

Mijnheer de minister, kunt u de eerste resultaten van het aangekondigde kadaster bekend maken en toelichten? Wat zijn voor u de verdere procedure en timing voor de afwerking van het kadaster? Welke strategie hebt u gebruikt om deze gebieden aan te duiden? Hoe is de verspreiding over Vlaanderen? Zijn er bepaalde regio's met meer gebieden? Is er een regiospecifieke aanpak? Zijn er regio's die al zijn afgewerkt of waarmee nog moet worden gestart?

Mijnheer de minister, beschikken de provinciebesturen reeds over de gegevens? Wordt met de provincies contact opgenomen voor de besluitvorming? Worden ze geïnformeerd? Ik weet dat een aantal provincies en gemeenten uitkijken naar het kadaster om een aantal zaken uit te voeren. Het is belangrijk dat overleg wordt gepleegd met deze besturen.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, mevrouw Schauvliege is minstens een zeer aandachtig parlamentslid en heeft goed genoteerd wat ik heb gesteld tijdens de bespreking van de beleidsnota.

We maken momenteel werk van de opmaak van de atlas van de vrij te ontwikkelen woonuitbreidingsgebieden. De atlas zal onder meer aangeven welke gebieden er, beoordeeld vanuit het Vlaamse beleidskader, zonder bijkomende vereisten kunnen worden ontwikkeld.

Om te weten welke gebieden kunnen worden vrijgegeven, is het onontbeerlijk in eerste instantie te kunnen beschikken over volgende gegevens: actuele en correcte gegevens omtrent de huidige juridische toestand, bijvoorbeeld of er op de gebiedsomschrijving al dan niet een BPA of een niet-vervallen verkaveling van toepassing is; gegevens over de huidige bebouwingstoestand; de bepalingen vanuit de sectorale wetgeving – bijvoorbeeld of het gebied al dan niet in een habitatrictlijngebied ligt –; de

Van Mechelen

sectorale visies – of het gebied al dan niet geheel of partieel gesitueerd is in overstromingsgebied –; of het al dan niet gaat om restpercelen, enzovoort. Mevrouw Schauvliege, mocht u eraan twijfelen: dit is een titanenwerk.

We inventariseren gebiedsgericht wat de gegevens impliceren, en met een gestandaardiseerde methodologie voor heel Vlaanderen proberen we per individueel woonuitbreidingsgebied alle mogelijke performante gegevens ter beschikking te hebben.

Ik heb het onderzoek vorig jaar laten opstarten. Het was de bedoeling tegen eind januari 2005 klaar te zijn. Omdat de onderzoeksmethodiek nog niet helemaal op punt stond, heeft het bureau uitstel gevraagd voor het opleveren van de opdracht. De opdracht is verlengd tot eind mei 2005. Voorlopig zitten we op schema. Het spreekt voor zich dat ik de resultaten van het onderzoek in eerste instantie grondig laat controleren door mijn administratie, voor we de oplevering van de studie zullen aanvaarden.

Gezien de omvang van deze oefening en omwille van de diversiteit van de regio's in Vlaanderen, wordt geopteerd voor het aanwenden van een eenduidige en navolgbare methodiek. Daardoor zal uiteindelijk voor iedereen duidelijk zijn op basis van welke gegevens een beslissing kan worden genomen. Logischerwijze zal de methodiek voortbouwen op de planologische criteria van de omzendbrief RO 2002/3, die ook is opgenomen in het regeerakkoord.

Het is bovendien evident dat de onderzoeksgegevens in de uiteindelijke atlas eveneens op een eenduidige en objectieve manier zullen worden vertaald. Hierbij kan bijvoorbeeld een onderscheid worden gemaakt – en dit is geen vaststaand feit – tussen: gebieden die zonder meer kunnen worden vrijgegeven; gebieden die hier niet in aanmerking voor komen, omdat er bijvoorbeeld te veel juridische en/of planologische bezwaren zijn en gebieden die bijvoorbeeld reeds gedeeltelijk voldoen aan de criteria en onder bepaalde randvoorwaarden op termijn eveneens kunnen worden vrijgegeven.

Hierdoor, en door het feit dat de gegevens waarop de atlas gebaseerd wordt slechts een momentopname opleveren, zijn we misschien genooddaakt de atlas slechts een beperkte toepassingsduur te

geven. Ik denk bijvoorbeeld aan een kader voor 5 jaar, waarna we een en ander actualiseren. Hierdoor kunnen we ook maximaal rekening houden met de prioriteiten van provincies en gemeenten, onder meer naar aanleiding van de opmaak of herziening van hun structuurplannen.

Het biedt ook de mogelijkheid de impact ervan te monitoren, en desgewenst sturend op te treden per regio of bijkomende initiatieven te nemen waar nodig. Het is de bedoeling dat het een beleidsinstrument is, waarbij kwaliteit en niet kwantiteit belangrijk is en we goed overwegen waar wat mogelijk is. Vanzelfsprekend geven we hierbij een belangrijke verantwoordelijkheid aan provincies en gemeenten.

Het is bovendien duidelijk dat de atlas in deze fase geen juridisch afdwingbaar instrument zal zijn, maar eerder een algemene beleidslijn die voor verdere invulling wordt aangereikt aan lokale en provinciale besturen en als kaderrichtlijn zal fungeren voor onze planologische ambtenaren in de provinciale buitendiensten. We creëren voor eens en voor altijd een objectief kader om te bepalen wat waar om welke reden wel of niet kan. Dit komt – om een understatement te gebruiken – meer dan op zijn tijd.

Het is evident dat de op te maken atlas betrekking heeft op heel Vlaanderen. Het betreft dus een onderzoek naar duizenden woonuitbreidingsgebieden. Om praktische redenen wordt per provincie gewerkt. Voor West-Vlaanderen, Limburg en Antwerpen is een eerste voorlopige versie afgerond en gebeurt vandaag de controle van de resultaten door de administratie Ruimtelijke Planning. Voor Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen is de atlas nog in opmaak en zal in de loop van de volgende weken aan onze administratie worden aangeleverd.

De oplevering van de onderzoeksresultaten zal wel in zijn totaliteit gebeuren, omdat ook nog een statistische analyse zal worden uitgevoerd. Dat kan enkel indien alle gegevens beschikbaar zijn. We moeten eerst alles monitoren, om daarna de statistische analyse te maken en dan een aanpak voor te stellen.

Zoals we in het verleden ook de eerste KUL-studie onmiddellijk ter beschikking hebben gesteld aan de provinciebesturen, is het evident dat het afgewerkt kadaster ook ter beschikking zal worden gesteld.

Van Mechelen

Ik weet nog niet hoe ik zal omspringen met dit niet-onbelangrijk en gevoelig document. Het kan gaan van strikte geheimhouding tot het op een bepaald moment op het internet plaatsen van alle informatie. Het zal een keuze zijn tussen deze twee uitersten, want wie over deze wijsheid beschikt, kan enig competitief voordeel hebben. Het is de bedoeling dat we binnen de regering ook de politieke afweging maken hoe we hiermee omspringen. Zowel mijn ambtenaren als mijn kabinetsmedewerkers hebben consignes gekregen zeer zorgvuldig om te springen met de voorlopige gegevens.

Ik heb naar aanleiding van deze vraag nagevraagd wat de stand van zaken is in de provincie Antwerpen en heb het document van mijn gemeente opgevraagd. Het is een schitterend werk. Mijnheer de voorzitter, het zou goed zijn dat we eens een voorbeeld projecteren.

Als we rekening houden met de sectorale wetgeving wordt duidelijk welk gebied wel of niet kan worden gekozen en waarmee moet worden gewacht. We moeten eerst de hele oefening maken, waarna we kunnen analyseren en beleidsconclusies trekken.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de minister, ik had, na de bespreking van uw beleidsnota, inderdaad eind januari in mijn agenda aangeduid.

Ik ben het met u eens dat het een heel belangrijk document is dat heel wat duidelijkheid kan scheppen. Het is een beleidsdocument, aan de hand waarvan we objectief kunnen bepalen wat kan of niet kan. Daarom zitten een aantal provincie- en gemeentebesturen te wachten op het kadaster. Daarom is het belangrijk daar snel mee voort te gaan.

Ik weet dat het een titanenwerk is, maar het creëert wel verwachtingen, namelijk dat er objectieve criteria zullen zijn en effectief duidelijkheid zal bestaan over wat kan en wat niet. Daarom dring ik erop aan dat er zeker in mei resultaten zouden zijn.

Ik ben het ermee eens dat we dit niet te grabbel mogen gooien en we speculatie moeten tegengaan en het daarom gevaarlijk is om dat voor iedereen

openbaar te maken. De Vlaamse Regering zal hier duidelijke afspraken over moeten maken. Ik verwacht er veel van en ben benieuwd naar het resultaat.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Laat er geen misverstand over bestaan: de oplevering zou tegen eind mei plaats vinden. Op basis daarvan moeten de beleidsbeslissingen worden genomen. Mijn streven is de klus te klaren voor de Vlaamse Regering in zomerreces gaat. Dan moet dit dossier afgesloten en beschikbaar zijn en ons toelaten de juiste beslissingen te nemen en geen stommiteiten te doen met de ruimtelijke ordening in Vlaanderen.

Mevrouw Joke Schauvliege: Ik ben het ermee eens dat we geen stommiteiten moeten doen en dat het grondig moet gebeuren, maar u moet wel beseffen dat erop wordt gewacht. Nu schuift men beslissingen ter plaatse wat op de lange baan. Er zijn besturen en mensen die erop wachten en daarom is het belangrijk dat eraan voort wordt gewerkt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over orgelrestauratie

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van mevrouw Schauvliege tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over orgelrestauratie.

Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de minister, ik heb een vraag over het orgelpatrimonium in Vlaanderen. We hebben een prachtig orgelpatrimonium en de voorbije jaren is terecht heel wat geld uitgetrokken voor de restauratie van orgels. Naar aanleiding van de bespreking van de beleidsnota hebt u er de nadruk op gelegd dat de restauratie kwaliteitsvol gebeurt en dat die ook technisch in orde moet zijn.

Schauvliege

In de praktijk blijken er nogal wat problemen te zijn met die orgels. Het blijkt dat in heel wat dossiers de restaurateur en de ontwerper op voorhand weten dat het herstel een onbespeelbaar orgel als resultaat heeft. Er zijn heel wat gevallen bekend, zoals bijvoorbeeld het Vereecken-orgel in Heusden-Destelbergen, of het orgel van de Sint-Pauluskerk te Antwerpen.

Het probleem is dat de opdracht wordt gegeven de orgels te restaureren in de oorspronkelijke staat. Blijkt dat die orgels oorspronkelijk niet bespeelbaar waren. Ik vind het jammer dat we heel wat overheidsmiddelen gebruiken voor restauratie maar dat de orgels niet meer kunnen worden gebruikt. U hebt ook aangehaald dat we ons patrimonium levendig, actueel en zichtbaar moeten maken. Ik denk dat de bespeling van dergelijke orgels juist een manier is om dat patrimonium levendig, actueel en zichtbaar te maken.

Mijnheer de minister, bent u van oordeel dat het normaal is dat we dure restauraties aan orgels uitvoeren terwijl we op voorhand weten dat ze onbespeelbaar zullen zijn? Vindt u dat de manier waarop de orgels momenteel worden gerestaureerd, voldoet aan de terechte vereisten van kwaliteit en technisch juiste restauratie, waarop u de nadruk hebt gelegd bij de bespreking van de beleidsnota?

Wat moet er nu gebeuren met de restauraties die nu zijn uitgevoerd en waar heel wat middelen in zijn gestoken, maar waarna deze orgels niet meer kunnen worden gebruikt? Men kan er geen concerten op geven en zelfs de wekelijkse mis niet op spelen. Wat is uw standpunt hierover?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, collega's, sinds ik minister van Monumenten en Landschappen ben geworden, een bevoegdheid die ik zeer graag uitoefen omdat ze bij mijn verleden aansluit, werd ik geconfronteerd met een discussie inzake orgelrestauratie in Vlaanderen. Het is een discussie tussen believers en non-believers. De restauratie van orgels is een zeer specifieke niche van de afdeling Monumenten en Landschappen, temeer omdat orgels op de scheiding tussen roerend en onroerend erfgoed gepositioneerd zijn.

Voor gebouwen die monument zijn, heb ik de mogelijkheid tot herbestemming centraal gesteld in mijn beleidsnota omdat ik ervan overtuigd ben dat de herinvulling van een monument zorgt voor een sterke dynamiek en een nieuw hoofdstuk in de levensloop van een monument. Het is de filosofie van onze Vlaamse Bouwmeester dat we moeten stoppen met gebouwen op te richten die we na 30 jaar weer moeten afbreken, maar dat we gebouwen moeten zetten die we nadien van bestemming kunnen veranderen. Bovendien creëert deze aanpak een groter maatschappelijk draagvlak en vergroot deze werkwijze ook de maatschappelijke waarde van een monument.

Als we dit als uitgangspunt nemen in de beleidsbrief en het beleid, moeten we dit ook toepassen op de orgelsector. De bespeelbaarheid van een orgel moet, net als het gebruik bij restauratie van gebouwen, centraal staan bij een restauratie van een orgel. In deze zin denk ik dan ook dat een dure restauratie onverantwoord is wanneer deze niet leidt tot een bespeelbaar orgel. De voorzet die u hebt gegeven, wil ik met genoeg binnentrappen.

De discussie die momenteel woedt in de Vlaamse orgelwereld is echter genuanceerder dan wat uit uw vraag blijkt. Enerzijds zijn er specialisten die de orgels bekijken als een stijlelement. Zij wensen de orgels in hun oorspronkelijke staat met de oorspronkelijke toonhoogte te herstellen. Zij zien dan ook geen probleem betreffende de orgelrestauratie van de afgelopen jaren. Deze orgels zijn immers authentiek gerestaureerd en zijn afgestemd op de toonhoogte die gangbaar was tijdens de periode waarin ze ontstaan zijn of hun cruciale evolutie doormaakten. Door deze afstemming zijn de orgels geschikt voor orgelliteratuur uit de desbetreffende periode, maar voldoen zij niet om orgelliteratuur uit latere perioden te vertolken. Dat ontlokt u de uitspraak dat ze onbespeelbaar zijn, wat een andere nuance is.

Anderzijds zijn er specialisten die de orgels bekijken vanuit een breder muzikaal oogpunt en de orgels willen restaureren en stemmen op een moderne toonhoogte zodat zij bruikbaar blijven voor een zo ruim mogelijk scala aan orgelliteratuur.

De voorbije decennia heeft men bij orgelrestauraties vooral de eerste visie laten primeren. Mijn visie sluit echter meer aan bij de laatste zienswijze, waarbij orgels een zeer ruime bespeelbaarheid moeten behouden.

Van Mechelen

In de voorbije decennia werden restauratiebestekken opgemaakt waarbij er bepaald werd dat orgels op hun oorspronkelijke toonhoogte hersteld moesten worden. Deze restauratiebestekken zijn steeds goedgekeurd, onder meer door mijn administratie. Juridisch gezien moeten de lopende restauraties dan ook volgens deze procedure worden afgehandeld. Wij bekijken momenteel of de ontwerpers, aannemers en aanbestedende overheden, wat veelal lokale besturen zijn, met onderling akkoord een andere benadering kunnen hanteren en bijkomende restauratieopties zouden kunnen laten doorwegen.

Ook betreffende nieuwe orgelbeschermingen heb ik mijn administratie gevraagd om de volledige impact van zowel het muzikale potentieel van een orgel als de verhouding van het instrument tot de muzikale stijlperiode waarin het is gebouwd of geëvolueerd, te bestuderen en te motiveren. De voorgestelde orgelbeschermingen zullen in de toekomst in dit licht beoordeeld worden.

Binnen mijn administratie zal een orgelcommissie worden opgericht die de toekomstige beschermingen en restauratiedossiers moet evalueren in het licht van zowel het muzikale potentieel van een orgel als de verhouding van het instrument tot de muzikale stijlperiode waarin het is gebouwd en die tevens eventuele andere aspecten binnen het dossier zal bekijken.

Het lijkt me zo goed als onmogelijk om juridische stappen te ondernemen met betrekking tot de restauratiedossiers uit het verleden. De restaurateurs hebben immers veelal nauwgezet de lastenboeken gevolgd en hebben het orgel afgeleverd zoals beschreven in het bestek. Indien de schade aan het orgel is veroorzaakt na de oplevering van de restauratie, valt deze schade onder de verantwoordelijkheid van de eigenaars van deze orgels. De installatie van het systeem van de onderhoudspremie moet in de toekomst vermijden dat door een gebrek aan geld slecht onderhoud plaatsvindt en zich vervolgens opnieuw dure restauraties opdringen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u mijn

visie deelt dat er een ruime bespeelbaarheid van orgels mogelijk moet zijn. In het verleden was dit een probleem en op een aantal plaatsen is het al te laat. Misschien kan hiervoor in de toekomst nog een oplossing worden gevonden mits een aantal afspraken met u of met de administratie. Ik meen dat er toch intelligente oplossingen mogelijk moeten zijn.

Ik vind het initiatief van een orgelcommissie zeer goed want iedereen is daar bij gebaat. Alle betrokkenen zullen graag bereid zijn daaraan mee te werken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Bart Martens tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de conformiteit van de besluitvorming rond de luchthaven van Deurne met de Europese regels met betrekking tot milieueffectenbeoordeling en staatssteun

De voorzitter: Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Martens tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening, over de conformiteit van de besluitvorming rond de luchthaven van Deurne met de Europese regels met betrekking tot milieueffectenbeoordeling en staatssteun.

De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, in antwoord op de actuele vraag van 10 november 2004 van mevrouw Vogels, gaf u verdere verduidelijking over de opgestarte onderhandelingen voor de oprichting van een publiek-private vennootschap voor de luchthaven van Deurne. Tegen eind februari zou het duidelijk worden of een PPS-constructie mogelijk is die strookt met de vier regeringsbeslissingen die terzake in het verleden werden genomen en met de voorwaarden van het lastenboek. U kondigde toen tevens aan dat voor een verdere ontwikkeling van de luchthaven een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en een milieueffectenrapport zou worden opgemaakt. Met dat laatste komt u ook tegemoet aan de brief van de Europese Commissie van 1 april 2004 waarin de Commissie stelt dat er geen sprake kan zijn van

Martens

enige uitbreidingswerkzaamheden aan de luchthaven zonder een milieueffectenbeoordeling en zonder vooraf na te gaan wat de eventuele negatieve gevolgen kunnen zijn voor de historische fortengordel van Antwerpen.

In diezelfde brief vraagt de Europese Commissie uitdrukkelijk om in het kader van deze MER alle alternatieven voor een ondertunneling grondig te onderzoeken. Overeenkomstig de Europese MER-richtlijn en de jurisprudentie die daarop is gevolgd, moet niet alleen werk gemaakt worden van een onderzoek naar alternatieve projectvarianten, zoals varianten in de tracés of de manier waarop bepaalde werken worden uitgevoerd, maar ook naar alternatieve planvarianten.

Uit de ingebrekestellingsprocedure die destijds rond het Deurganckdok werd ingesteld, kunnen we afleiden wat de Europese Commissie daaronder zoal verstaat. Toen laakte de Europese Commissie het feit dat in het MER van het Deurganckdok enkel alternatieve uitvoeringsvarianten van het Deurganckdok werden bestudeerd en geen alternatieve terminalontwikkeling elders in de Antwerpse haven of in kusthavens zoals Zeebrugge. Verder maakte de Europese Commissie problemen van het feit dat enkel de effecten van de aanleg van het Deurganckdok werden bestudeerd en niet het cumulatief effect dat ontstaat bij het aanleggen en het volledig in exploitatie nemen van het Deurganckdok in combinatie met de andere pas aangelegde dokken.

Om het dossier Deurganckdok opnieuw vlot te trekken, werd een nieuw MER opgemaakt dat wel de Europese milieuwetgeving volgde en waarin ook de uitbouw van alternatieven in Zeebrugge en Vlissingen zijn onderzocht, die uiteindelijk geen valabele alternatieven bleken. In het nieuwe MER werden de gevolgen van de cumulatieve milieubelasting onderzocht.

Om in het dossier van de luchthaven van Deurne dezelfde fouten te vermijden en van bij aanvang de Europese wetgeving consequent en rigoreus te volgen, lijkt het essentieel om ook hier niet één inrichtingsvariant of één ontwikkelingsmodel te bestuderen. We moeten planalternatieven onderzoeken die uitgaan van andere logistieke concepten en de ontwikkeling van andere luchthavens. Zo

doet de nakende verbinding van Antwerpen op het internationaal HSL-netwerk en de beslissing die in Raversijde werd genomen over een nieuwe spoorverbinding tussen Antwerpen en Zaventem, de Diaboloverbinding, een mogelijk alternatief ontstaan voor verschillende lijnvluchten die vanuit Deurne zouden worden gepland. De 'feederings' via het spoor naar andere en/of grotere luchthavens zou niet alleen vanuit transporteconomisch, maar ook vanuit milieuoogpunt interessant kunnen zijn.

Aangezien de Diaboloverbinding de Antwerpenaar op 27 minuten al in Zaventem zou brengen, lijkt dat alvast niet tot veel tijdsverlies aanleiding te geven, zeker niet als in Antwerpen-Centraal ook een incheckbalie wordt ingericht en er werk wordt gemaakt van een automatische bagagetransfer in Zaventem. Samen met andere logistieke planalternatieven en uitbatingconcepten voor de luchthaven, kunnen ook andere inrichtingsvarianten van de hele luchthavenzone worden bekeken. Het gaat om inrichtingsvarianten die meer of minder rekening houden met ruimte voor kantoren, retail, KMO's, park en groen, sportfaciliteiten, en zo meer. Die worden best evenwaardig bestudeerd en afgetoetst op hun milieueffecten, mobiliteitseffecten en ruimtelijke impact.

Het onderzoek naar mobiliteitseffecten lijkt essentieel om tegemoet te kunnen komen aan de verplichting tot het in beeld brengen van de cumulatieve effecten en te voorkomen dat er een ontwikkeling zou plaatsvinden die de reeds zwaar verzadigde ontsluitingsinfrastructuur alleen nog maar verder zou belasten waardoor in de omgeving van de luchthaven alles nog meer stil komt te staan. Het lijkt raadzaam om – parallel met de opmaak van het MER – in samenspraak met de minister bevoegd voor mobiliteit, in een mobiliteitseffectrapportage of Mober te voorzien. Deze Mober zou, uitgaande van de bestaande verkeersdruk, de autonome trend in de trafiekontwikkeling en de grensstellende capaciteit van de ontsluitingsinfrastructuur, zoals de Krijgsbaan, het rond punt van Wommelgem en de verbindingen door Mortsel, ook moeten terugrekenen hoeveel ruimte er voor verschillende vervoersgenererende activiteiten, zoals kantoren en retail, kan worden vrijgemaakt zonder de capaciteit van de weginfrastructuur in de toekomst te overschrijden.

Inzake de ruimtelijke aspecten lijkt een toets met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Antwer-

Martens

pen aangewezen. Die toets moet nagaan welke inrichtingsvariant ruimtelijk inpasbaar is en plaats biedt aan activiteiten waar in grootstedelijke context de grootste behoefte aan bestaat. Zo kan uit de 'Kantorennota' die wordt opgemaakt door de Stad Antwerpen en VOKA worden afgeleid dat er net op het vlak van nieuwe kantoorprojecten al een overcapaciteit dreigt. Alleen al de kantoorprojecten die nu reeds in de pijplijn zitten en een oppervlakte innemen tussen 700.000 en 1.056.500 vierkante meter, kunnen de ambitieuze groei-doelstellingen voor de volgende 12 tot 26 jaar opvangen. Dan heb ik het nog niet over de mogelijke kantoorontwikkeling in PPS-verband in het licht van de Groene Singel of de overkapping van de Ring. De massale kantoorontwikkeling op de luchthaven van Deurne kan dus aanleiding geven tot een seriëuze overcapaciteit en kan de rentabiliteit van alle andere kantoorprojecten naar beneden halen.

Wat de projectalternatieven voor de ondertunneling van de Krijgsbaan betreft, lijkt ook het alternatief van de U-bocht meer dan het onderzoeken waard. Mijn vraag hierover is min of meer achterhaald, want ik heb gisteren het antwoord van minister Peeters op een aantal actuele vragen gehoord. Hij antwoordde mede namens u, en dus veronderstel ik dat ook u pleitbezorger bent van het opnemen van het alternatief van de U-bocht in het MER. Dat onderzoek strookt perfect met de beslissing van de Vlaamse Regering van 3 maart 2000 waarin uitdrukkelijk wordt gesteld: 'Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het gewestplan Antwerpen wordt de startbaan van Deurne niet verlengd. Er zullen evenwel maatregelen worden genomen die toelaten om de bestaande startbaan zo maximaal mogelijk aan te wenden'. In die beslissing stond ook heel duidelijk dat de ondertunneling van de Krijgsbaan kon worden overwogen, 'tenzij andere mogelijkheden zich terzake voordoen'.

Ten slotte dringt zich ook een toets op met de Europese regels voor staatssteun. Ik vraag me af in welke mate die nog toelaten dat overheden direct of indirect exploitatieverliezen van luchthavens dekken of dat vormen van kruissubsidiëring ontstaan tussen bijvoorbeeld lucratieve vastgoedprojecten, die weinig of niets met de eigenlijke luchthavenactiviteiten te maken hebben, en een verlieslatende luchthavenexploitatie.

Mijnheer de minister, wilt u lering trekken uit de ingebrekestellingsprocedure die de Europese Commissie destijds heeft ingesteld inzake het dossier Deurganckdok, door in het aangekondigde MER ook planalternatieven te bestuderen die voor de noodzakelijk bevonden luchthavenverbindingen nagaan in welke mate die vanuit andere luchthavens kunnen worden verzorgd? Ik verwijs hierbij expliciet naar de Diabolverbinding, die Antwerpen op een mum van tijd kan verbinden met Zaventem.

Bent u bereid om de zogenaamde U-bocht als projectalternatief te laten opnemen? Op deze vraag heb ik gisteren wellicht het antwoord al gehoord.

Bent u bereid om in samenspraak met uw collega van Mobiliteit, parallel aan of geïntegreerd in het MER, een Mober te laten uitvoeren dat voor de verschillende ontwikkelingsmodellen voor de luchthaven Deurne nagaat wat de mobiliteitseffecten zijn? Bent u van oordeel dat een dergelijke Mober ook zou moeten terugrekenen welke extra verkeersdruk de ontsluitingsinfrastructuur nog aankan en wat de aard en omvang is van de luchthavenactiviteiten die daarmee corresponderen?

Bent u bereid om een dergelijke MER/Mober te laten uitvoeren vóór een eventuele overeenkomst met het consortium wordt afgesloten, teneinde te voorkomen dat afspraken rond het ontwikkelingsconcept en de daarbij horende financiering reeds gemaakt zijn met nog weinig ruimte voor aanpassingen?

Bent u bereid om nog vóór het afsluiten van een eventuele overeenkomst, in het licht van de opmaak van het GRUP, na te gaan in welke mate het voorgesteld ontwikkelingsconcept ruimtelijk inpasbaar is en plaats biedt aan activiteiten waarvan in grootstedelijke context de grootste behoefte bestaat? Wilt u daarbij specifiek nagaan of de ontwikkelingen rondom de luchthaven aanleiding kunnen geven tot een overcapaciteit op de kantorenmarkt met bijhorende rentabiliteitsproblemen?

Hebt u zicht op de conformiteit van de bestudeerde PPS-constructie met de Europese regels voor staatssteun? In welke mate laten die nog toe dat overheden direct of indirect exploitatieverliezen van luchthavens dekken of dat vormen van kruissubsidiëring ontstaan tussen bijvoorbeeld lucratieve vastgoedprojecten en een verlieslatende luchthavenexploitatie?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is uiteraard heel plezierig om te horen dat ook andere partijen in dit halfroond stilaan het licht beginnen zien. Ik ben blij dat een analyse wordt gemaakt die toch wel wat perspectieven biedt inzake het dossier van de luchthaven van Deurne.

Mijnheer de minister, we moeten ons niet alleen toespitsen op projectalternatieven voor de onder-tunneling, maar moeten de zaken ruimer bekijken. Het is daarom positief dat u en uw collega Peeters, gisteren een vrij duidelijke positie hebben ingenomen.

Het is ook plezierig om te zien dat eindelijk wordt vastgesteld dat de verkeersdruk op de as Mortsels-Wommelgem, de Krijgsbaan, al zo groot is, dat bijkomende activiteiten in de vorm van kantoren en KMO's, niet doenbaar zijn. De betrokken besturen hebben al vele signalen in die richting gegeven.

Het is ook positief om vast te stellen dat anderen ook de rekening hebben gemaakt, en dat mits een goede aansluiting met de verbinding naar Zaventem, mensen vanuit Antwerpen op 27 minuten op hun bestemming zijn.

Ik hoop dat al deze punten worden opgenomen in het plan-MER, het Mober en de voorbereidende studies zodat we met een voldoende groot perspectief en zonder verborgen agenda's het dossier van de luchthaven van Deurne kunnen bespreken. Ik hoop dat het alternatief van de U-bocht niet dient als een soort opsmuk omwille van de sowieso verplichte nummertjes uit de MER-wetgeving, maar dat het dossier ernstig wordt onderzocht, al is het maar omwille van een goed huisvaderschap. Als de rekening wordt gemaakt van de ene operatie versus de andere, dan is het verschil toch vrij groot.

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Martens, in tegenstelling tot uw vraag over het station te Brecht, verschillen we in deze kwestie wel licht van mening. Dat ontslaat ons er niet van om het dossier van Deurne, waarin reeds vele boobytraps werden opgeruimd, met een zekere objectiviteit en de nodige wijsheid aan te

pakken om resultaten te behalen.

Na overleg met de MER-cel werd beslist om in het licht van het PPS-project voor de luchthaven van Antwerpen een plan-MER te laten opmaken. Het spreekt voor zich dat deze plan-MER zal worden opgemaakt in overeenstemming met de vigerende Europese richtlijnen en de nationale wetgeving, en dat de vaststelling van de inhoud ervan, eveneens volledig conform zal verlopen. Dit impliceert dat alvorens de studie uit te voeren, de initiatiefnemer, in dit geval het publiek-private samenwerkingsverband, een kennisgevingsdossier zal indienen bij de Vlaamse administratie, cel MER, voor advies en inspraak. Deze kennisgeving zal een voorstel bevatten voor de te volgen aanpak, alsook voor de te evalueren alternatieven. In een plan-MER moet alles worden onderzocht, van de nuloptie tot en met de maximale versie, zodat een keuze kan worden gemaakt. Dit impliceert ook dat de administratie een afschrift bezorgt van de kennisgeving en de beslissing aan de betrokken gemeenten en aan bepaalde administraties, overheidsinstellingen en openbare besturen die met dit doel zijn aangewezen. Dit impliceert ook dat de gemeenten en de administratie de kennisgeving ter inzage leggen van het publiek leggen en die terinzagelegging aankondigen. Dit impliceert tot slot dat de administratie de inhoud en aanpak definitief vaststelt met de richtlijnen en daarbij rekening houdt met de opmerkingen en commentaren van de instanties en het publiek, in het bijzonder met die over te onderzoeken effecten, alternatieven of maatregelen. Deurne kennende, kan ik me niet van de indruk ontdoen dat er commentaren zullen binnenkomen.

Vanuit de lopende onderhandelingsprocedure werden geen specifieke vereisten met betrekking tot de inhoud van de op te maken plan-MER opgelegd. Dat was ook niet nodig, aangezien hierin wordt voorzien via de officieel te volgen procedure zoals zonet geschetst.

In het kader van de uit te voeren plan-MER zullen ook de mobiliteitseffecten worden onderzocht. Welke alternatieven en in welke mate van detail die zullen worden onderzocht, zal worden vastgelegd conform de hierboven vermelde procedure en richtlijnen. Uw suggestie om terug te rekenen, lijkt me minder opportuun omdat die veronderstelt dat op een vrij accurate manier de omgevingscapaciteit of de draagkracht van de verschillende transportnetten kan worden bepaald. Ook de verkeersgeneratie

Van Mechelen

van geplande activiteiten is niet altijd even accuraat te berekenen. Bovendien sluit een dergelijke benaderingswijze alle ontwikkelingen uit die niet door de bestaande capaciteit van de transportnetten kunnen worden opgevangen. Mijn voorkeur gaat uit naar een discussie waarbij de mogelijke kosten en baten tegenover elkaar worden afgewogen.

Bij het opstellen van het bestek is in overleg met de administratie voorgesteld om het plan-MER te laten opmaken door het publiek-privaat samenwerkingsverband. Gezien de MER-procedure valt onder de functionele bevoegdheid van minister Peeters, is het vanzelfsprekend aan hem om zich uit te spreken over deze werkwijze.

Daar mijn collega bevoegd voor Mobiliteit, reeds de beslissing heeft genomen tot het uitvoeren van een Mober-studie wil ik daarmee uiteraard graag rekening houden, voor zover hierdoor de verdere onderhandelingen met het consortium niet in het gedrang komen. Uit het antwoord dat minister Peeters gisteren gaf, heb ik begrepen dat de stappen die hij wil zetten conform de wetgeving, zo moeten worden gezet dat de lopende onderhandelingen niet in het gedrang komen.

Aangezien momenteel nog wordt onderhandeld over het door de kandidaat gewenste bestemmingsvoorschrift, kan ik niet vooruitlopen op alle elementen uit deelvraag vijf. In eerste instantie gaat de voorkeur uit naar luchthavengebonden en luchthavengerelateerde activiteiten. Ik denk daarbij aan luchtvaartgebonden landside-activiteiten zoals luchtvaartmaatschappijen, cateringdiensten, bevrachtingsbedrijven, aan commerciële activiteiten zoals bijvoorbeeld hotelfaciliteiten en congrescentra met vergaderzalen, en aan bedrijven en diensten met een luchthavengerelateerde activiteit in ruime zin.

Deze relatie met de luchthaven kan zowel een operationele binding betreffen als een imagobinding. Activiteiten met een operationele binding kunnen bestaan uit verwerkende of verhandelende bedrijvigheid met betrekking tot goederen die luchttransport vereisen, evenals bedrijvigheid die een groot aantal zakenvluchten met zich meebrengt zoals hoofdkwartieren van internationale bedrijven en internationaal georiënteerde hotels of congrescentra. Een imagobinding is van belang voor

bedrijven die omwille van het imago de nabijheid van de luchthaven en Antwerpen als economisch beslissingscentrum opzoeken.

De toegestane activiteiten worden wel beperkt tot bedrijvigheid die in een lage hindercategorie valt. Bedrijven die zwaar milieubelastend of mobiliteitsgenererend zijn, zullen worden uitgesloten.

In het kader van de onderhandelingsprocedure werd een werkgroep samengesteld met vertegenwoordigers van diverse administraties en externe specialisten die de ingediende offertes op het onderdeel voor de bedrijventerreinen moesten beoordelen. Deze werkgroep komt op basis van de ingediende offertes en verdere studie tot de conclusie dat de binding met de luchthaven in het specifieke geval van de ILA (Internationale Luchthaven Antwerpen) weinig zinvol is voor het volledig te ontwikkelen terrein. De werkgroep pleit er dan ook voor om naast activiteiten die een binding met de luchthaven hebben te streven naar complementariteit van de activiteiten op deze site ten opzichte van activiteiten die reeds elders in de grootstedelijke regio aanwezig zijn. Met dit laatste aspect werd rekening gehouden voor de beoordeling van de ingediende voorstellen.

Zowel de aanvankelijk vooropgestelde omschrijving als de door de werkgroep voorgestelde aanbevelingen gelden als leidraad voor de onderhandelingen die zich nu in een eindfase bevinden. Het is echter niet zeker of de ontwikkelingen aan de luchthaven daarom zullen leiden tot een overcapaciteit aan kantoren in het Antwerpse. Het is inderdaad zo dat de kantorenmarkt in Antwerpen tijdens de komende jaren zal groeien. De stad moet dan ook planologisch aanduiden waar ze die ontwikkelingen wil stimuleren. Het komt erop aan deze groei te sturen en de ontwikkelingen te bundelen op plaatsen die daarvoor het meest geschikt zijn.

In het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied worden twee opties uitgewerkt. Enerzijds moeten de kantoorontwikkelingen worden gestuurd in de richting van imagobuilding en moeten er hoofdzetels worden aangetrokken. Anderzijds moeten er ontwikkelingen worden gestimuleerd aan knopen en assen zoals het RSV dit voorstelt en zoals dat vandaag reeds gebeurt in de stationsomgeving.

Uiteraard zal een regionale zakenluchthaven hierin een belangrijke rol spelen. Wat die imagobuilding

Van Mechelen

betreft, was er onlangs een voorstel van de NMBS voor het versterken van de as Antwerpen-Berchem met een bijkomende spoorhalte aan de luchthaven. De NMBS onderzoekt deze mogelijkheid.

Deze visie wordt in het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Antwerpen verder onderzocht. Of de hierboven aangehaalde elementen passen binnen het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan van de stad Antwerpen is nog onduidelijk. Er zijn besprekingen over een voorontwerp. De stad Antwerpen loopt op dat vlak een beetje achter. In elk geval is de kantorennota nog niet overgemaakt.

Tot slot stelt u een vraag over de Europese staatssteun. Het kantoor Stibbe heeft in opdracht van de PMV gedetailleerd nagegaan in hoeverre overheidstussenkomst al dan niet compatibel is met de Europese regels in verband met staatssteun. De EG-commissie erkent dat overheden perfect het recht hebben om te investeren in gemeenschappelijke infrastructuur, wegen, luchthavens, enzovoort, mits deze voor alle gebruikers op een niet-discriminatoire wijze toegankelijk zijn. Dat het Vlaamse Gewest investeert in de luchthaven van Deurne, is dus compatibel met de EEG-concurrentieregels, in casu het artikel 87 van het EEG-verdrag.

De Commissie gaat ook na of dergelijke overheids-tussenkomsten niet dermate groot worden, dat zij aanleiding geven tot concurrentievervalsing tussen luchthavens. Met de verleende investeringssteun worden echter veiligheidsobjectieven beoogd en geen capaciteitsverhoging.

Het is de bedoeling dat een winnende participatieve PPS-vennootschap de concessie voor de exploitatie toegewezen krijgt. Dit gebeurt in een volkomen transparante biedprocedure, waarbij de latere overheidsdeelname perfect door elke potentiële bieder gekend is. Met andere woorden, ook hier is er geen bevoordeling van een bepaalde privé-partner.

De partner waarmee het Vlaamse Gewest in zee zal gaan – in dit geval in de lucht – zal dus de beste prijs moeten bieden, meer bepaald de marktprijs. De bedrijventerreinen maken deel uit van de inbreng die het Vlaamse Gewest doet in de PPS-vennootschap. De potenties die deze gronden inhouden, zijn dus ook op voorhand gekend door elke deelnemer die wil bieden.

De PPS-vennootschap vormt een enkele bedrijfs-economische entiteit die de luchthaven exploiteert. In Deurne kunnen net als in andere luchthavens sommige deelactiviteiten minder rendabel zijn dan andere. Parkings zijn over het algemeen behoorlijk rendabel, ook in andere luchthavens, en dragen dus bij tot minder rendabele activiteiten van luchthavenexploitatie. Uiteraard kan men dit niet tot het oneindige rekken. Onnatuurlijke combinaties die geen economische relaties met elkaar hebben, zullen terecht door de EEG-commissie grondig worden geanalyseerd en desgevallend strijdig worden bevonden met de regels in verband met staatssteun. Dit is volgens de specialisten niet het geval met het voorgestelde opzet.

Om elke twijfel uit te sluiten, heb ik op 29 juli 2004 bij de Europese Commissie een volledig aanmeldingsdossier voor het PPS-project voor de luchthaven van Antwerpen ingediend bij de Europese Commissie. Ik hoop binnenkort een antwoord te ontvangen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Mijnheer de minister, u zegt dat het PPS-verband in het kader van het plan-MER een kennisgevingsdossier moet opmaken dat ter inzage zal worden gelegd en dat volledig aan de Europese eisen zal voldoen. Verder hoor ik echter tussen de regels door dat het aan de omwonenden of aan de omliggende gemeentebesturen is om bepaalde alternatieven te bieden.

Minister Dirk Van Mechelen: Ook administraties en overheidsinstellingen zijn daarbij betrokken.

De heer Bart Martens: Ik hoop dat in het kennisgevingsdossier een aanzet wordt gegeven voor verschillende alternatieven en dat dit niet volledig wordt overgelaten aan de lokale overheden en de omwonenden.

Wat het Mober betreft, hebt u weinig vertrouwen in het terugrekenen omdat de mobiliteitsstromen moeilijk kunnen worden voorspeld en niet accuraat kunnen worden berekend. Niet accuraat berekenen is mijns inziens nog altijd beter dan niet berekenen. Ik pleit er dan ook voor om die oefening toch te maken.

Minister Dirk Van Mechelen: U zegt dat we moeten terugrekenen wat de capaciteit is. Ik vraag wat

Van Mechelen

de potenties zijn en de kosten en baten daarvan. In Wijnegem bijvoorbeeld is er een shopping center ingeplant. Nadien heeft men de hele infrastructuur moeten aanpassen. Men had dat beter op voorhand berekend en uitgemaakt wie voor welke lusten en lasten moest instaan.

De heer Bart Martens: Als bepaalde infrastructuurmaatregelen achteraf noodzakelijk blijken om eerder genomen beslissingen te rentabiliseren, moeten die kosten dan niet mee worden verrekend in de kosten die worden gemaakt door de publieke actoren uit het PPS-verband terwijl in het lastenboek een fifty-fiftyverdeling was afgesproken?

Minister Dirk Van Mechelen: Dat was zo voor de bouw van de tunnel.

De heer Bart Martens: U zegt dat u ook ontwikkelingen wilt toelaten die door de huidige ontsluitingsinfrastructuur niet accommodeerbaar zijn.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik zeg dat er een kosten-batenanalyse moet worden gemaakt. In tegenstelling tot u, blijf ik geloven in de ontwikkeling van een zakenluchthaven.

De heer Bart Martens: Ik heb niet gezegd dat ik daar niet in geloof.

Als u het hebt over een kosten-batenperspectief, moet het toch mogelijk zijn meer ontwikkelingen toe te laten dan er kunnen worden opgevangen door de huidige ontsluitingsinfrastructuur. Als de kosten voor het verruimen van die infrastructuur lager uitvallen dan de extra baten die worden gegenereerd, dan vraag ik me af hoe het zit met de fifty-fiftyverdeling die was afgesproken tussen het publieke en het privé-aandeel.

Minister Dirk Van Mechelen: De Vlaamse Regering wist heel goed wat ze besliste. Alle deelnemende partijen waren op de hoogte. Het scharnierpunt betrof steeds de 50 percent van de bouwkosten van de tunnel in de PPS-vennootschap. Naast de investeringen in de infrastructuur in stationsomgevingen en andere omgevingen, kan Vlaanderen ook investeren in de omgeving van een luchthaven. Ik vind niet dat de bedrijven dat moeten betalen.

De heer Bart Martens: U zegt dat momenteel nog wordt onderhandeld over het bestemmingsvoor-

schrift. Wordt daarmee niet tekortgedaan aan de democratische inspraak en de besluitvormingsregels die we terzake hebben afgesproken? Als met de privé-partners eerst een bestemmingsvoorschrift wordt overeengekomen, in hoeverre kan dit dan nog worden aangepast na de procedure van openbaar onderzoek?

Minister Dirk Van Mechelen: U kent de procedure van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Eerst wordt het vastgesteld door de regering, daarna komt er een openbaar onderzoek en vervolgens de adviezen van Vlacoro en de Raad van State. Daar wordt dus niet over onderhandeld. We onderhandelen wel over wat we willen en niet willen. Ik heb zeer duidelijk gezegd wat we niet willen.

Ik wil erop wijzen dat we de eenheid van het proces voor ogen moeten houden. Ik maak me druk in het feit dat verschillende planningsprocessen compleet naast elkaar lopen: het masterplan, de afbakening van het grootstedelijke gebied Antwerpen en het GRS. Ik probeer nu al maanden om die planningsprocessen op elkaar af te stemmen. In tegenstelling tot een stad als Gent, die volledig klaar is met haar planningsproces, is er in Antwerpen nog heel wat werk aan de winkel. Zo lukt het bijvoorbeeld niet binnen het dossier van de afbakening van het grootstedelijk gebied, de taakstelling werken in te vullen binnen het stedelijk gebied.

De heer Bart Martens: Ik ben het met u eens dat de taakstelling werken moet worden ingevuld, maar dat doet men niet door in een bepaald deelsegment van de economische sector een overcapaciteit te creëren en geen rekening te houden met andere rechtmatige behoeften voor bedrijvigheid of het verplaatsen van zonevreemde activiteiten.

Minister Dirk Van Mechelen: Daar zal ook de markt voor een deel spelen. Antwerpen heeft enorme potenties als Europese kantorenstad. Uit een onderzoek dat Pfizer wereldwijd bij zijn medewerkers heeft gevoerd, blijkt dat Antwerpen de meest aangewezen stad is om te werken en te wonen.

Het verschil tussen Antwerpen en Londen is dat wonen in Antwerpen betaalbaar is, de kwaliteit van het leven in Antwerpen veel beter is dan in Londen en – wat steeds belangrijker is voor mensen die internationaal werken – het aanbod aan gezondheidszorgen in Londen catastrofaal is omdat verplegers een woning in Londen niet meer kun-

Van Mechelen

nen betalen. Antwerpen kwam uit de Pfizer-studie als de place to be.

De uitdaging van het routeplan van de Kamer van Koophandel en de bijsturing door de stad Antwerpen is de volgende: er zijn mogelijkheden, maar dan moeten we er ook voor gaan en er de consequenties van dragen. Als we een wereldhaven willen, moeten we ook een wereldstad zijn. Een wereldhaven past niet in een provinciestad.

De heer Bart Martens: Volgens de Kantorennota zit nu al een miljoen vierkante meter kantoorruimte in de pipeline. Dat kan voor jaren de meest wilde groeiprognozes opvangen. De voorkeurlocaties hierin zijn beter ontsluitbaar dan de enorme kantoorontwikkeling op de luchthaven van Deurne. Als het Masterplan wordt uitgewerkt, zullen de andere kantoorlocaties veel gemakkelijker multimodaal ontsluitbaar zijn dan de site Deurne.

We moeten prioriteiten stellen voor de mogelijke kantoorlocaties die in de kantorennota worden bekeken. Ik heb vernomen dat de bevoegde commissie van de gemeenteraad van Antwerpen, Deurne niet prioritair acht als locatie voor nieuwe kantoorprojecten.

Minister Dirk Van Mechelen: Het is goed dat iedereen zijn huiswerk maakt. Mijnheer Martens, u kunt me van veel zaken beschuldigen, maar ik ben niet naïef als ik dergelijke nota's lees en de voorgestelde projecten bekijk.

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

De heer Rudi Daems: Mijnheer de minister, u hebt daarnet gezegd dat de procedures voor de toewijzing van de gunning aan de privé-partner in de eindfase zit. Ik ken de inhoud van de overeenkomst niet, maar wat is de relatie tussen de toewijzing aan een privé-partner en het afwachten van de resultaten van het plan-MER? Stel dat een resultaat van het rapport is dat bepaalde tracé-alternatieven om een bepaalde reden zinvoller zijn dan andere, lees de ondertunneling. Is de overeenkomst voldoende flexibel om dit mogelijk te maken?

De voorzitter: Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen: Ik zal duidelijk zijn: ik ben bevoegd voor de PMV, maar ik ben geen onderhandelaar in het dossier. Als voor een andere oplossing wordt gekozen – goedkoper of duurder – varieert het proportioneel.

Een plan-MER is geen schaamlapje. Alles moet worden onderzocht, ook de nuloptie.

De heer Rudi Daems: Dus die ruimte is er?

Minister Dirk Van Mechelen: Ja, dat moet. We moeten eerst een PPS hebben, want die vennootschap moet de plan-MER opstellen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.14 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg.

Ze worden in twee edities uitgegeven:

- de eerste, met witte kaft, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen;
- de tweede, met witte kaft en met bovenaan links de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties en vragen om uitleg. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

FIN : Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
SFIN : Subcommissie voor Financiën en Begroting
BRU : Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
BIN : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Bestuurszaken, Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Decreetevaluatie
WON : Commissie voor Wonen, Stedelijk Beleid, Inburgering en Gelijke Kansen
BUI : Commissie voor Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Internationale Samenwerking en Toerisme
OND : Commissie voor Onderwijs, Vorming, Wetenschap en Innovatie
CUL : Commissie voor Cultuur, Jeugd, Sport en Media
WEL : Commissie voor Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
ECO : Commissie voor Economie, Werk en Sociale Economie
SWAP: Subcommissie voor Wapenhandel
LEE : Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
SLAN: Subcommissie voor Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
OPE : Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

