

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 318

van **CARINA VAN CAUTER**

datum: 29 januari 2020

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Europees transportnetwerk TEN-T - Impact kortere vergunningstermijn

De Europese Raad wil de afwerking van het Europese transportnetwerk (TEN-T) bespoedigen door de vergunningstermijn te beperken tot maximaal vier jaar. De Europese Raad lanceerde het voorstel in mei 2018 als onderdeel van het 'Europe on the move'-pakket en heeft daarover nu een akkoord bereikt. Dat moet weliswaar nog goedgekeurd worden door het Europees Parlement.

Het TEN-T netwerk bestaat uit enerzijds een uitgebreid netwerk dat voor connectiviteit tussen alle lidstaten zorgt en anderzijds een kernnetwerk dat van het hoogste strategische belang is voor de EU. Het kernnetwerk moet tegen 2030 klaar zijn en het uitgebreide netwerk tegen 2050. Met het voorstel wil de raad de procedures die projectontwikkelaars moeten volgen om een vergunning te verkrijgen, vereenvoudigen. Daarom wordt de rechtsvorm van het voorstel gewijzigd van een verordening naar een richtlijn. Dat moet de lidstaten de nodige speelruimte geven om hun huidige vergunningsprocedures te benutten.

Voor de volledige vergunningsprocedure voor grote projecten zal een maximale vergunningstermijn van vier jaar gelden. De periode kan worden verlengd, mits verantwoorde redenen. De lidstaten hebben twee jaar de tijd om de richtlijn om te zetten in nationale wetgeving.

1. Wat is de impact van deze beslissing van de Europese Raad voor vergunningsdossiers van de grote infrastructuurprojecten in Vlaanderen?
2. Kan deze verordening een basis vormen volgens de minister voor een hervorming van onze eigen regelgeving?
3. Hoe evalueert de minister momenteel het decreet Complexe Projecten? In welke fase zitten de tien pilootprojecten? Welke lessen werden daaruit reeds getrokken?

ANTWOORD

op vraag nr. 318 van 29 januari 2020
van **CARINA VAN CAUTER**

De richtlijn is nog in opmaak en dus nog niet definitief. Er zijn al belangrijke stappen gezet, maar de discussie met het Europees parlement moet nog volop gevoerd worden. Mijn antwoord is dus onder voorbehoud.

1. De huidige werktekst van de Raad voorziet in een maximale vergunningsprocedure van 4 jaar. Die 4 jaar begint te lopen wanneer de initiatiefnemer zijn voornemen kenbaar maakt aan de "designated authority". Die 4 jaar is gerekend zonder procedures inzake strategische planning, ruimtelijke planning of grondverwervingen. Ook beroepsprocedures worden niet meegerekend. Het gaat dus louter over de opmaak van een vergunbaar aanvraagdossier door de initiatiefnemer en de vergunningsprocedure op zich in eerste aanleg. Dus nadat een RUP is opgemaakt. De maximale doorlooptermijn vanaf indienen van een dossier tot beslissing in eerste aanleg bedraagt in Vlaanderen 7 maanden. Dit betekent dat een initiatiefnemer zoals Infrabel, de Vlaamse Waterweg of Wegen en Verkeer, zou beschikken over een termijn van 3 jaar en 5 maanden om een aanvraagdossier op te stellen (met inbegrip van het ontwerp-MER) nadat ze het dossier een eerste maal bij de "designated authority" hebben aangemeld. Als de initiatiefnemers deze termijn van 3 jaar en 5 maanden respecteren, dan is het halen van de termijn van de richtlijn in Vlaanderen geen probleem. Als de initiatiefnemers pas na 3 jaar en 11 maanden een aanvraagdossier indienen, dan kan je niet verwachten dat de "designated authority" op een maand tijd en zonder openbaar onderzoek een vergunning uitschrijft. Aan de termijnen van de omgevingsvergunning zal dus niet moeten gesleuteld worden.
2. Tot nu toe hebben we in regelgeving enkel de behandelingstermijnen van aanvragen geregeld. We hebben nooit geregeld hoe lang initiatiefnemers er mogen over doen om hun dossier op te stellen en in te dienen. Dat lijkt mij eerder in contracten en bestekken van initiatiefnemers thuis te horen. Er is trouwens ook het probleem van de afdwingbaarheid. We stellen vast dat de werktekst geen sanctiemechanisme bevat. Nergens is geregeld wat er gebeurt als een aanvraag niet binnen de 4 jaar wordt ingediend en afgehandeld. En dat is ook begrijpelijk. We kunnen moeilijk stellen dat Infrabel het recht krijgt om een spoorlijn aan te leggen als het aanvraagdossier niet tijdig indieningsklaar krijgt. En het omgekeerde is al evenmin mogelijk: we kunnen niet aan Infrabel verbieden om nog een vergunning voor een spoorlijn aan te vragen als het talmt met het indienen van een aanvraag. Ik betwijfel dus of we uit de huidige werktekst veel kunnen leren. Maar nogmaals, mijn antwoord is een antwoord op basis van de huidige werktekst. De toekomstige Europese wetgeving zal een compromis zijn tussen het standpunt van de Raad en het standpunt van het Europees Parlement.
3. Het grote verschil tussen de complexe projecten en de projecten die in de TEN-T-richtlijn bedoeld worden, is dat voor de complexe projecten wel een bestemmingswijziging nodig is. De timing van complexe projecten is dus niet gebonden door de 4 jaar van de richtlijn. Er zijn momenteel elf projecten in Vlaanderen die de procedure complexe projecten volgen. Het betreft zowel Vlaamse projecten als projecten op gemeentelijk niveau. Eén project beschikt reeds over een definitief voorkeursbesluit, de nieuwe zeesluis te Zeebrugge. Een actueel overzicht is te raadplegen op de website www.complexeprojecten.be.

De procesverantwoordelijken van alle complexe projecten komen driemaal per jaar samen om leerervaringen uit te wisselen. Er zijn meestal positieve reacties over de procesmatige aanpak van de complexe projecten. Men apprecieert de brede participatie van voor- en tegenstanders en de focus op openheid en transparantie. Men staat ook positief tegenover de mogelijkheden om de besluitvorming (dus het voorkeursbesluit) op een meer geïntegreerde manier in te vullen. Er wordt samengewerkt in multidisciplinaire projectteams en focus gelegd op een geïntegreerd onderzoek (dat breder is dan MER alleen). Het succes van complexe projecten vergt echter personeelsinzet om op een kwalitatieve wijze het proces en de procedure in te vullen. Gezien de integratie van zoveel verschillende belangen enerzijds, zoveel verschillende actoren anderzijds, is er veel capaciteit nodig om op een kwalitatieve wijze al die informatie te beheren en op een transparante wijze te communiceren. Complexe projecten zijn, net als alle ruimtelijke processen overigens, een tijdsintensief iets omwille van de rechtsbescherming van grondeigenaars en gebruikers, een diverse mix van functies en belangen die spelen in eenzelfde gebied en de noodzaak voor kwalitatieve processen om stap voor stap te bouwen aan draagvlak, zowel bij alle besturen en overheden, maatschappelijk middenveld als bij alle betrokkenen (burgers, bedrijven,...). Een voltijdse procesverantwoordelijken wordt ingeschat als de grootste katalysator voor een goede vooruitgang in deze processen.