

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1999-2000

27 januari 2000

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de plannen voor een spoorweg langs de A11-N49, voorzien in de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld te Wommelgem

Vraag om uitleg van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gevolgen van het niet geven van een advies door de gemeente Maasmechelen over een bouwvergunningsaanvraag

Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 27 januari 2000

VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

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

Vraag om uitleg van de heer Jos Stassen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de plannen voor een spoorweg langs de A11-N49, voorzien in de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Stassen tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de plannen voor een spoorweg langs de A11-N49, voorzien in de wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren.

De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vorige Vlaamse regering legde op 1 juni 1999 de eerste wijziging van het gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren definitief vast. Op dezelfde dag startte de regering ook een procedure voor een tweede gewestplanwijziging, waardoor ook de ruimtelijke en planologische principes in het plan worden ingeschreven. Dit werd immers bepaald in het strategisch plan voor de Waaslandhaven. De voorlopige tekst van het ontwerp van plan tot gewestplanwijziging werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 17 augustus 1999.

In het ontwerp van plan wordt voorzien in een reservatiestrook voor een spoorweg langs de N49 of A11 tussen Beveren en Stekene. De spoorweg is bedoeld om de stijging van het haven- en containertrainverkeer tussen Antwerpen en Gent op te vangen. Het ontwerp behoudt eveneens het tracé voor de N41 tussen de Nederlandse grens en Sint-Niklaas. Dit tracé komt al heel lang in het gewest-

plan voor, maar werd gelukkig nog niet gerealiseerd.

Noch aan de reservatiestrook, noch aan het tracé werd tot nu toe veel aandacht besteed. Alle aandacht ging immers uit naar Doel. Toch is het goed om even te wijzen op de ruimtelijke impact van de gewestplanwijziging. Ten eerste ligt de reservatiestrook op het gedeelte van de N41 tussen de Nederlandse grens en Sint-Niklaas er al meer dan 20 jaar. De strook beperkt de ruimtelijke mogelijkheden van dit deel van het Waasland.

Dat de reservatiestrook zo maar wordt opgenomen in het nieuwe gewestplan, vind ik nogal vreemd. Het toont aan dat geen rekening wordt gehouden met nieuwe inzichten en ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit, noch met de nieuwe wegen die ontstaan tussen Nederland en België, zoals de verbinding onder de Westerschelde.

Bovendien legt de spoorwegstrook langs de N49 een hypotheek op een groot gebied langs die weg. Het gewestplan voorziet in een reservatiestrook van 100 meter. Toch wijst alles erop dat de spoorweg niet zal worden aangelegd. In Stekene werd een vergadering gehouden met iemand van de NMBS. Die vertelde dat de NMBS helemaal geen vragende partij is voor de aanleg van de spoorlijn. De verwachte stijging van het spoorverkeer tussen Antwerpen en Gent kan immers perfect worden opgevangen door een uitbreiding van het aantal bestaande sporen. Aan deze uitbreiding wordt reeds gewerkt. Er is sprake van drie of vier nieuwe sporen. De vertegenwoordiger van de NMBS stelde ook dat een strook van 100 meter te breed is. 50 meter zou reeds voldoende zijn. Bij de ombouw van de N49 tot autosnelweg werd evenmin rekening gehouden met de komst van een spoorlijn. Uit alle opmerkingen kon worden afgeleid dat de eerste tien à twintig jaar zeker geen nieuwe spoorweg zal worden aangelegd tussen Antwerpen en Zeebrugge.

Stassen

Het is een goede zaak dat de N49 wordt omgebouwd tot autosnelweg, want daardoor zullen alle kruispunten verdwijnen en zullen bruggen over de A11 worden gebouwd. Ook zullen heel wat ronde punten worden aangelegd. Bij geen enkele van deze bouwwerken wordt echter rekening gehouden met een mogelijke spoorlijn. De ruimtelijke impact van alle werken is erg groot. Het zal bijzonder moeilijk worden om naast de baan nog een reservatiestrook aan te leggen. De federale VLD-volksvertegenwoordiger, de heer Anthunis, heeft op de informatievergadering te Stekene in naam van de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening gezegd dat van de uitvoering van het plan voor een spoorlijn in de eerste tien jaar geen sprake kan zijn.

Minister Van Mechelen, u draagt geen verantwoordelijkheid voor de intekening van het gewestplan, het is een erfenis van de vorige Vlaamse regering, maar ik wil u graag enkele vragen stellen.

Ten eerste, in welke stroken wordt voorzien voor de spoorweg langs de A11 en de N49 ? Ten tweede, wat is de argumentatie voor het behoud van het tracé langs de N49 en voor de creatie van een reservatiestrook voor een spoorlijn langs de A11 ? Ten derde, wie is vragende partij voor de reservatiestrook voor de spoorlijn ? Wat is de houding terzake van de NMBS en van de Antwerpse haven ? Ten vierde, klopt het dat we de spoorlijn langs de A11 niet moeten verwachten in de eerste tien jaar ? Ten vijfde, heeft de reservatiestrook wel zin ? Ten zesde, houdt een spoorlijn langs de A11 niet automatisch een aanpassing van de plannen voor de nog te bouwen bruggen in, uitgaande van een zuinig ruimtegebruik ? Klopt het ten slotte dat de reservatiestrook voor de spoorlijn dwars over een gepland benzinestation langs de A11 in Stekene loopt ? Zo ja, moet de bouwvergunning voor het benzinestation dan niet worden geweigerd, omdat er op die plaats mogelijk een spoorweg komt.

De voorzitter : De heer Coens heeft het woord.

De heer Joachim Coens : Het is altijd goed het RSV er nog eens op na te slaan voor de A11-N49. De bindende bepalingen voorzien inderdaad langs deze A11-N49 niet in een hoofdspoorweg, noch voor personen- noch voor goederenverkeer. In het richtinggevend gedeelte is wel voorzien in ontwikkelingsperspectieven. Daarin zijn twee categorieën : 4.2.1 en 4.2.4. De ontwikkelingsperspectieven bevatten terreinreserveringen voor nieuwe spoorinfrastructuur. Die zijn niet bindend,

maar wel richtinggevend. Wel is er een ander luik, met name het bebouwingsvrijhouden van trajecten. Daar staat wel degelijk in wat nu langs de A11-N49 gebeurt. Kunt u me zeggen wat het verschil is ?

De voorzitter : De heer Wymeersch heeft het woord.

De heer Frans Wymeersch : Ik sluit me inhoudelijk aan bij de heer Stassen. Dit probleem leeft bij de bevolking in het noorden van het Waasland en in het bijzonder in Stekene. Dit is zeker zo omdat deze reservatiestrook heel wat repercussies heeft op het vlak van bouwaanvragen, uitbreidingen, en dergelijke meer. De heer Stassen verwijst terecht naar de informatievergadering van 22 december in Stekene. Een federaal volksvertegenwoordiger heeft daar inderdaad gezegd dat hij contact had gehad met de minister van Ruimtelijke Ordening.

Deze gewestplanwijziging is in feite door de vorige Vlaamse regering ontwikkeld. Staat de minister van Ruimtelijke Ordening nog altijd achter de inhoud ervan ? Is hij bereid om in de nabije toekomst maatregelen te nemen om het gewestplan te wijzigen ?

Ik wil de heer Stassen nog iets zeggen. Op een informatievergadering kondigde hij aan een initiatief te willen nemen, en dat hij daarvoor ook steunde op de leden van de oppositie. Nu stelt hij hier een vraag om uitleg zonder met de oppositie gepraat te hebben. Ik vind dat jammer, maar dit is waarschijnlijk te wijten aan partijpolitieke overwegingen. Ik herhaal wel dat er in het algemeen belang van de bevolking zo snel mogelijk duidelijkheid moet komen over deze problematiek.

De voorzitter : De heer Matthijs heeft het woord.

De heer Erik Matthijs : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geldt het antwoord ook voor het traject van de geplande spoorlijn van Gent naar Zeebrugge ? Ook in onze streek zijn er vragen over de al dan niet wenselijkheid van de spoorlijn. De expresweg wordt omgevormd tot een snelweg. Er komen dus op- en afritten, bruggencomplexen, enzovoort.

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, ik zal me houden aan het antwoord dat werd voorbereid door de administratie Ruimtelijke Ordening. De procedure werd gestart onder de vorige regering. Ik krijg er vragen over 'en cours du

Van Mechelen

route'. Ik zou hier vandaag eigenlijk geen enkele uitspraak over mogen doen omdat de procedure nog lopende is. De besluitvorming moet volgen op het geëigende moment. Ik voel me dan ook niet geïmponeerd om verregaande verklaringen af te leggen.

In samenspraak met de administratie Ruimtelijke Ordening wil ik volgend antwoord geven. Voor de verbinding per spoorlijn langs de N49 is in een reservatiestrook voorzien van 100 meter, conform de principes uit het RSV aangaande bouw- en gebruiksvrije stroken langs hoofdwegen. Aan de reservatiestrook voor de N41 is niets gewijzigd, en die blijft behouden op een breedte van 60 meter ten noorden van de N49 en een breedte van 240 meter ten zuiden van de N49, met inbegrip van een brede reservatiezone voor een aansluitingscomplex van de N41 op de N49.

Bij de vaststelling van het ontwerpplan op 1 juni 1999 werd door de toenmalige Vlaamse regering geopteerd voor een beperkte wijziging, welke enkel betrekking heeft op de ontwikkeling van het havengebied van de Waaslandhaven, de herinrichting van de N49 en bijhorende reservatie voor de spoorlijn. Andere problemen werden van minder prioritaire aard geacht, onder meer het voorstel tot het schrappen van de voorbehouden reservatie van de N41.

De reservatiestrook voor een spoorlijn langs de A11 werd door de Vlaamse regering aangeduid op basis van verschillende redenen. In het RSV is indicatief aangegeven dat er langsheen de N49/A11 een goederenspoorlijn kan worden aangelegd als verbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen-Linkeroever. Op langere termijn maakt dit de aanleg van een rechtstreekse verbinding mogelijk tussen de zeehaven van Gent met vormingsstation Merelbeke, en de zeehaven Antwerpen-Linkeroever. Om deze spoorverbinding mogelijk te maken in de toekomst wordt het traject bebouwingsvrij gehouden.

Deze bouw- en gebruiksvrije strook heeft als doel een zone van erfdiensbaarheid van Vlaams belang in te stellen. Deze erfdiensbaarheid wordt opgelegd vanuit de optie van een duurzame mobiliteit. Het is de doelstelling om de infrastructuur te bundelen teneinde een efficiënt ruimtegebruik te creëren, te verhinderen dat nieuwe lijninfrastructuur de onbebouwde ruimte verder versnipperd, en te verhinderen dat het fysisch systeem en het ruimtelijk-ecologisch functioneren van nog grote aaneenge-

sloten gebieden door bijkomende dynamiek van nieuwe infrastructuur verder wordt aangetast.

De erfdiensbaarheid betekent dat alle functies en activiteiten die vandaag in deze strook aanwezig zijn – landbouw, wonen, recreatie -, blijven functioneren zolang ze de geplande infrastructuur niet hinderen. Er wordt evenwel een bouwverbod ingesteld, en het is precies daar dat de sociale problematiek zich situeert. Bij de vaststelling van de bouw- en gebruiksvrije strook werd rekening gehouden met de historische legale bebouwing en blijft een uitbreiding van bestaande bedrijven zonder economisch verantwoord alternatief mogelijk, mits afstand van meerwaarde.

In deze bouw- en gebruiksvrije strook werd enkel aan de noordzijde van de N49 voorzien, omdat het ruimtelijk gezien het meest opportuun is in het gedeelte tussen Antwerpen en Stekene de spoorlijn aan de noordzijde aan te leggen. In het Strategisch Plan Linkerscheldeover wordt ook gesteld dat het zeehavengebied Antwerpen-Linkeroever aangesloten wordt op de toekomstige havenspoorlijn langs de A11. De aansluiting van deze spoorlijn gebeurt in het westelijk deel van de zuidrand van het zeehavengebied.

Het vrijwaren van een bouw- en gebruiksvrije strook is in de eerste plaats een uitvoering van het indicatief deel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Aangezien zowel de NMBS, het havenbestuur en de intercommunale Land en Waas vertegenwoordigd waren in de werkgroep Strategisch Plan Linkerscheldeover en dus deelnamen aan de opmaak van het strategisch plan, staan zij achter de principes ervan. Het document geeft ook wel duidelijk aan dat het rendement van de spoorlijn nog te onderzoeken is. Vandaar dat de tijdsimulaties voorwaardelijk zijn. Ikzelf heb pas vernomen dat van de realisatie van dit tracé op dit ogenblik geen sprake is en het is in die zin dat mijn kabinetsmedewerkers hebben geantwoord aan mijn federale collega Antheunis.

De uitvoering en uitvoeringstermijnen van de in aanmerking genomen spoorprojecten worden vastgelegd in een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de NMBS. Aangezien prioritair investeringen zullen gebeuren in het aanpassen en uitbreiden van het goederenspoornetwerk in de Waaslandhaven en de aanleg van de spoorwegbocht tussen lijn 59 Antwerpen-Gent en lijn 208, de ontsluiting van Linkeroever Antwerpen, te Zwijndrecht, conform de afspraken in het Strategisch Plan Waaslandhaven, zal de spoorlijn pas langs de A11/N49 in een

Van Mechelen

latere fase worden aangelegd. Wat met een latere fase wordt bedoeld, kan ik u helaas niet zeggen. De NMBS heeft ons bevestigd op dit ogenblik geen vragende partij te zijn.

Deze reservatiestrook heeft volgens de administratie zeker zin omdat ze moet worden opgevat zoals hierboven werd weergegeven. Om de bundeling van de infrastructuur in de toekomst niet te hypothekeren, heeft de Vlaamse regering ervoor geopteerd deze strook nu reeds te vrijwaren. Dit is dus de keuze die men vandaag al maakt voor een optie die men ooit zou realiseren.

Gezien de ongekende timing in verband met de realisatie van de spoorwegverbinding en de dringendheid van de herinrichting van de N49 als hoofdweg wegens de hoge ongevalconcentraties, heeft het beleid ervoor geopteerd bij de toekenning van de bouwvergunningen voorlopig geen rekening te houden met de aanleg van de spoorlijn en worden de voorziene brugconstructies niet als zodanig aangepast. Deze optie bewijst dat de aanleg van die spoorlijn niet voor morgen is.

Het is inderdaad juist dat de reservatiestrook voor de spoorlijn langs de A11 te Stekene over het gebied voor het toekomstig nevenbedrijf loopt. Het vergunnen van dit nevenbedrijf blijft ondanks de reservatiestrook toch mogelijk. De Vlaamse regering heeft zich op 1 juni 1999 trouwens positief uitgesproken over de noodzaak van de aanleg van een nevenbedrijf tussen Antwerpen en Gent. Door de locatie van dit nevenbedrijf ter hoogte van de kern Stekene is de impact op de open ruimte beperkt, en wordt tegemoet gekomen aan het principe van de gedeconcentreerde bundeling. Bij de eventuele latere aanleg van de spoorlijn zal hier de meest optimale bundeling langs het nevenbedrijf moeten worden uitgewerkt.

Tot slot zou ik nog willen stellen dat ik me aansluit bij de verzuchting van de impact van een dergelijk tracé, en dat we ons ernstig moeten bezinnen over de impact van het bouwen met afstand van meerwaarde. In het kader van het behoorlijk bestuur doet zo iets toch heel wat vragen rijzen. Mijn slotwoord is dan ook een pleidooi voor het zoeken naar constructies waarbij uiteindelijk zowel de bedrijfsvoering als het vrijwaren van toekomstige tracés met elkaar worden verzoend. De overheid moet daarbij bereid zijn om in het algemeen belang de nodige financiële implicaties te koppelen aan het treffen van de nodige maatregelen. Dit geldt niet alleen voor het vrijhouden van zones,

maar ook voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur waarbij mensen in hun eigendomsrecht worden aangetast en waarbij de overheid moet kiezen voor de best mogelijke aanleg, rekening houdend met het behoud van de grootst mogelijke leefkwaliteit.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Mijnheer de minister, de procedure is lopende, dus ik besef dat u hier geen boude uitspraken kunt doen. Dat was trouwens niet de bedoeling van mijn vraag. Ik neem aan dat dit voor u de enige mogelijke antwoorden waren. Bij het voorlezen van uw antwoord heb ik ook aan gevoeld dat u zelf beseft hoe moeilijk dit verhaal wel aan de bevolking uit te leggen is. Waarom is die strook daar nodig als alle indicaties in een andere richting wijzen ? Er ligt daar bijvoorbeeld ook een camping die momenteel gesaneerd wordt om tegemoet te komen aan het campingdecreet. Die kan de werken net zo goed onmiddellijk stopzetten.

Minister Dirk Van Mechelen : Die hele problematiek van de rooilijnen sleept al dertig jaar aan. Er is nu in ieder geval een keuze gemaakt, en op het einde van de rit zullen we moeten beslissen of we die lijn blijven volgen. Ik stel me wel ernstige vragen bij de breedte van 100 meter van de reservatiestroken, zeker in vergelijking met het tracé van de HSL naar Nederland. Bij een strakke bundeling kan men het ruimtegebruik beperken en tot volwaardige realisaties komen. Wie zijn wij om vele tientallen kilometers brede stroken te blokkeren ? Het gaat om heel wat hectaren. Ik zal mijn kabinet de opdracht geven samen met de NMBS na te gaan of de strook van 100 meter niet kan worden gereduceerd om aan een aantal sociale verzuchtingen tegemoet te komen. Verder kan ik me echt niet engageren.

De voorzitter : De heer Stassen heeft het woord.

De heer Jos Stassen : Het overleg met de NMBS dient inderdaad te worden geactiveerd.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld te Wommelgem

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de ontsluiting van het industrieterrein Kapelleveld te Wommelgem.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : In het besluit van de Vlaamse regering over de laatste wijziging van het gewestplan Antwerpen lezen we dat bij de ontwikkeling van het gemengd regionaal bedrijventerrein te Wommelgem, Kapelleveld II, de aansluiting of het op- en afrittencomplex van het BP-benzinestation, inmiddels omgedoopt tot Q8, te Ranst moet worden voorkomen. De internationale functie van hoofdweg van de E313 zou worden ondermijnd. Door de geringe afstand tussen het benzinestation en de aftakking naar de E34, is de verkeerssituatie nu al onveilig en verzadigd is.

Dit werd door minister Stevaert opnieuw bevestigd in antwoord op mijn vraag over de ontsluiting van Kapelleveld II op 2 december 1998. De minister ging er toen van uit dat vanuit mobiliteitsoogpunt en ook gezien de Europese geplogenheden te veel op- en afritten op hoofdwegen niet verantwoord zijn. Hij verwees daarbij specifiek naar het op- en afrittencomplex ter hoogte van Wommelgem. Vanuit verkeerskundig oogpunt zag hij verwevingsproblemen ter hoogte van de verkeerswisselaar E313-E34. Bovendien verwees de minister uitdrukkelijk naar het RSV, waarin wordt bepaald dat nieuwe rechtstreekse aansluitingen op een hoofdweg niet gewenst zijn.

Dit leidde tot consternatie bij lokale politici van uw partij, mijnheer de minister. Ze maakten er nooit een geheim van dat ze de bestaande sluiptweg en het Q8-benzinestation wilden omvormen tot een echte op- en afrit voor het bedrijventerrein. Toevallig verdedigde ook de adjunct-kabinetschef namens de minister die plannen op een bijeenkomst van de Antwerpse Kamer van Koophandel en Nijverheid. De vorige minister van Begroting was eveneens een fel voorstander van deze op- en afrit.

Bent u, in weerwil van de veiligheids- en ruimtelijke bezwaren, een voorstander van een op- en afrit aan de Q8 ? Hebt u daarover al overleg gepleegd met de minister van Mobiliteit ? Is het de bedoeling de bepalingen van het gewestplan naast u neer te leggen of bij te sturen ? Wordt er niet beter gezocht naar een alternatieve ontsluiting van het bedrijventerrein ? Is de realisatie van Kapelleveld II zonder de genoemde ontsluiting verdedigbaar ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : In de gemeente Wommelgem nadert de invulling van de KMO-zone Kapelleveld I langs de autoweg E313 stilaan zijn einde. Het is genoegzaam bekend dat deze zone nagenoeg volzet is. Ze is hermetisch afgesloten van de woonkern en enkel ontsloten via de Nijverheidsstraat, de Ternesselei en de Draaiboomstraat naar de gewestweg R11, de militaire baan, om zo via het rond punt aansluiting te geven op de hoofdweg E313-E34. Dat is het fameuze rond punt dat bij mooi weer en op vakantiedagen helemaal vast komt te zitten door de nabijheid van het shopping center Wijnegem. Op de KMO-zone zijn verschillende grote distributiebedrijven gevestigd zoals Belgische Distributie, TNT, MSAS, naast andere belangrijke vestigingen zoals Hugo Van Praag.

De aanzienlijke aan- en afvoer naar en van deze bedrijven veroorzaakt nu al dagelijks enorme verkeersproblemen ter hoogte van het kruispunt van de Nijverheidsstraat en de Ternesselei en belangrijke hinder in woonstraten zoals de Ternesselei en de Draaiboomstraat te Wommelgem. Tellingen uitgevoerd door de intercommunale Igean tonen dit duidelijk aan, en het probleem wordt dan ook vermeld in het mobiliteitsplan van de gemeenten Wommelgem, Wijnegem en Ranst. Tijdens de laatste herziening van het gewestplan Antwerpen werd de uitbreiding van de bedrijvenzone Kapelleveld richting Ranst ingetekend en goedgekeurd door de vorige Vlaamse regering, ondanks het unaniem negatieve advies van de gemeenteraad van Wommelgem. Deze uitbreiding, Kapelleveld II genoemd, werd ingekleurd als gemengd regionaal bedrijventerrein.

In het besluit staat inderdaad te lezen dat het op- en afrittencomplex aan Q8 op de E313 moet worden vermeden. Dit zou betekenen dat de ontsluiting eveneens moet gebeuren via de aansluiting op de al overbelaste zone Kapelleveld I met een kruispunt of rond punt ter hoogte van de Wijnegemssesteenweg. De intercommunale Igean heeft dan ook in het mobiliteitsplan van de gemeente, dat zich momenteel in de synthesefase bevindt, gesuggereerd om de ontsluiting te laten gebeuren via het nevenbedrijf Q8, gelegen op de grens van Wommelgem en Ranst. Sommigen verzetten zich hiertegen maar bieden geen enkele valabele alternatieve oplossing.

Het niet ontwikkelen van de zone Kapelleveld II kan niet worden overwogen door de bepaling in het RSV dat we tegen 2007 nog circa 7.000 bedrij-

Van Mechelen

venterreinen moeten aanduiden, waarvan de helft onmiddellijk en de helft in reservegebied. Vanuit economisch oogpunt bezitten de terreinen langs de E313 een strategische ligging in de provincie Antwerpen. Ze voldoen aan alle normen van het RSV. Vermits het geen enkele zin heeft te beschikken over goed gelegen industrieterreinen zonder een degelijke toegang, moet worden gezocht naar de best mogelijke oplossing. In dit geval moeten we op zoek gaan naar de meest geschikte en beschikbare technologie.

De GOM-Antwerpen wil de zone Kapelleveld II samen met een privé-partner ontwikkelen in het kader van een PPS-project. De GOM organiseert daarom binnenkort een vergadering met de betrokken gemeenten Wommelgem en Ranst. De GOM is eveneens voorstander van een aansluiting op de autosnelwegen E313 en E34 ter hoogte van het reeds bestaande op- en afrittencomplex van het nevenbedrijf Q8. Via deze op- en afritten zou ook de KMO-zone Ter Straeten te Oelegem worden ontsloten. De KMO-zone tast momenteel de leefkwaliteit van deze deelgemeente van Ranst ernstig aan.

Het aansluitingscomplex mag geen onveilige toestanden creëren op de E313 en geen aanleiding geven tot sluipverkeer. Het complex moet dus worden voorbehouden voor het vlot op- en afrijden van het lokaal verkeer van de industrieterreinen. Vermits de E313 op het betrokken vak in het bindend deel van het RSV werd gecatalogeerd als hoofdweg, dienen volgens het richtinggevend deel de aansluitingen te worden beperkt. Dat is evident, maar het is even evident dat de toegang tot een zo belangrijk industrieterrein niet kan via woonstraten, een gewestweg en het rond punt te Wommelgem. De gewestweg en het rond punt zijn reeds overbelast door de aanwezigheid van een aantal horecazaken, het shopping center Wijnegem en Makro.

Theoretische overwegingen, hoe goed bedoeld ze ook zijn, moeten steeds worden getoetst aan de plaatselijke omstandigheden. Ik begrijp de logica dat op- en afritten zich het best bevinden op een afstand van minimaal 7 kilometer. Toch bevinden zich in en rond Antwerpen diverse op- en afritten op een kortere afstand van elkaar en voor andere industrieterreinen langs dezelfde autosnelweg. Dit is noodzakelijk om de industrieterreinen toegang te geven tot een hoofdweg en ze niet te ontsluiten via de dorpskernen van Wommelgem, Wijnegem, Oelegem of Ranst.

Ik zal met mijn collega Stevaert overleggen over de aansluiting van de KMO-zones Kapelleveld I en II op de E313 ter hoogte van het station Q8.

Er is nu toch reeds een op- en afrit naar het nevenbedrijf, zodat er nauwelijks sprake kan zijn van een bijkomend toegangscomplex. Het gaat alleen over de vraag hoe we dit complex een maximale bestemming kunnen geven. Dit aangepast complex mag enkel toegang verlenen tot de industriezones, en niet worden verbonden met het lokaal wegennet, zodat er geen sluikverkeer ontstaat. We moeten een situatie zoals in Antwerpen vermijden, waarbij de Antwerpse ring de binnenweg is om zich in de stad te begeven van punt A naar punt B. Daarover ben ik het eens. Als we die opening creëren, moeten we er duidelijk voor zorgen dat dit slechts toegankelijk is vanuit de KMO-zone. Dit mag geen sluikweg worden van Wommelgem naar Ranst : dat zou onaanvaardbaar zijn.

Deze aansluiting is perfect mogelijk omdat de huidige zone Kapelleveld I toch maar één toegang kent, via de Nijverheidsstraat, die op dat ogenblik kan worden gesupprimeerd. De oplossing is dus vrij gemakkelijk, daar de hele KMO-zone een pijp als toegangsweg heeft. De verbinding van beide zones ter hoogte van de Wijnegemsesteenweg dient dan wel ongelijkvloers te worden uitgevoerd. Dat is technisch mogelijk, daar de brug in de Wijnegemsesteenweg over de E313 toch moet worden herbouwd in het kader van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven. De afdeling Wegen Antwerpen signaleert me dat er geen onoverkomelijke problemen zijn op de E313, daar er nog voldoende afstand is tussen het complex Q8 en de splitsing van de snelwegen E313 richting Hasselt en E34 richting Turnhout.

Indien aan beide voornoemde voorwaarden wordt voldaan, ben ik als minister van Ruimtelijke Ordening bereid om het gewestplan of het ruimtelijk uitvoeringsplan aan te passen, om voornoemde oplossing een wettelijke basis te geven. Ik ben er immers vragende partij voor dat de KMO-zone kan worden gerealiseerd, op voorwaarde dat er een oplossing is voor de mobiliteitsproblematiek, die op dit ogenblik een aanslag pleegt op de leefkwaliteit van de omringende gemeenten.

Net als over een soortgelijk dossier, namelijk de verbinding ter hoogte van de A12 Leugenberg met het havengebied, wil ik hierover overleg plegen met minister Stevaert, om in deze beide dossiers te trachten te komen tot zowel een ruimtelijke als een kwalitatieve invulling die een meerwaarde betekenen voor alle woonkernen in de onmiddellijke om-

Van Mechelen

geving. Deze worden immers op dit ogenblik bedreigd door de verkeersafwikkeling en de dagelijkse stroom van vrachtwagens. Bedrijfsleiders getuigen me dat ze zich zelf niet goed voelen bij het transport dat ze daar genereren, maar er is geen enkel alternatief aanwezig om tot een betere verkeersafwikkeling te komen.

Tenzij men me een alternatief aanbiedt, moeten we terzake de knoop durven doorhakken. Men zou natuurlijk kunnen kiezen om Kapelleveld II niet te ontwikkelen en Kapelleveld I te blijven ontsluiten naar het rond punt van Wommelgem, maar ik maak me terzake geen enkele illusies : de aantrekkingskracht van het winkelcomplex zal helaas niet afnemen. Men kan zich afvragen of dit wel de juiste inplanting was voor een dergelijk megaproject. Maar dit zijn nu eenmaal de feiten, waar ook ik mee moet leven. We moeten trachten daar degelijke antwoorden op te bieden.

De voorzitter : De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : We volgen inderdaad enigszins de omgekeerde weg : eerst is er de beslissing over de inplanting van winkelcomplexen, en hetzelfde kan worden gezegd over de industrieterreinen, en daarna stelt men vast dat er nieuwe wegen en ontsluitingscomplexen moeten worden gemaakt. Zo heeft men de zaak dus niet onder controle.

Minister Dirk Van Mechelen : Ik sluit me daarbij aan. Voor de komst van het winkelcomplex was het rond punt geschikt voor de ontsluiting van Kapelleveld I. Het was niet ideaal, maar realistisch. Nu is er de aantrekkingskracht van de Makro en het winkelcomplex. Daarbij komt dan nog de verkeersdynamiek van Kapelleveld I en mogelijk Kapelleveld II. Dit is dus onleefbaar voor de hele omgeving. Er moeten dus maatregelen worden genomen. Anders gaan er dodelijke ongelukken gebeuren op die snelweg. Wie uit de richting van Limburg komt, rijdt immers op zaterdagavonden plots op een muur van stilstaande wagens. Als we geen structurele maatregelen nemen, zullen we daar kop-staart-botsingen krijgen met dodelijke slachtoffers.

Men moet dus keuzes maken. We gaan trouwens niets nieuws bouwen : we gaan gewoon het op- en afrittencomplex van het bestaande nevenbedrijf Q8 optimaliseren en de vrachtwagens langs daar laten rijden. Het gaat over vrij lange op- en afritten. Het invoegen van het verkeer is technisch dus

perfect mogelijk. We moeten hier afstappen van het fetisjisme dat een op- en afrit conform het RSV enkel om de 7 kilometer mag. We zijn hier niet in West-Vlaanderen, met een aantal ver afgelegen aansluitingspunten. We bevinden ons in een zeer druk bebouwde en geïndustrialiseerde as, met de noodzaak van verbindingen op kortere afstanden. Dat is gewoon een praktische realiteit.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Mathieu Boutsen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gevolgen van het niet geven van een advies door de gemeente Maasmechelen over een bouwvergunningsaanvraag

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Boutsen tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, over de gevolgen van het niet geven van een advies door de gemeente Maasmechelen over een bouwvergunningsaanvraag.

De heer Boutsen heeft het woord.

De heer Mathieu Boutsen : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, we vernemen dat het gemeentebestuur van Maasmechelen heeft besloten geen advies te formuleren bij de hernieuwde bouwvergunningsaanvraag voor het klooster op het koninklijk domein in Opgrimbie. Het is toch wel erg ontluisterend te bedenken dat een VLD-burgemeester, die zich omringd weet door een minister-president en een minister van Ruimtelijke Ordening van zijn partij, niet de nodige competentie vindt in de VLD-administratie om een degelijk advies te formuleren. Misschien wil de VLD dit dossier voor zich uit schuiven om voor de gemeenteraadsverkiezingen geen beslissing meer te moeten nemen, net omdat men het dossier niet aankan. Ik vind dit een tekortkoming bij de uitvoering van een beleid waarin verantwoordelijkheden moeten worden genomen. De gemeente Maasmechelen schuift dit dossier gewoon voor zich uit en maakt het ongeadviseerd over aan de administratie Ruimtelijke Ordening in Hasselt en aan Stedenbouw in Brussel.

Ik citeer de burgemeester in kwestie : 'Het juridisch aspect is voor ons gewoon te ingewikkeld. We zouden fouten kunnen maken.' Mijnheer de minis-

Boutsen

ter, moet de gemeente een advies geven ? Zo niet, waarom wordt het dan gevraagd ? Zo ja, loopt het gemeentebestuur niet het risico om andermaal de zaak te bemoeilijken ? Geeft het zo de Raad van State niet de gelegenheid om een uitspraak andermaal te vernietigen, precies omdat het dossier zonder advies werd overgemaakt ?

De voorzitter : Minister Van Mechelen heeft het woord.

Minister Dirk Van Mechelen : Mijnheer de voorzitter, geachte leden, u zult begrijpen dat ik bijzonder verheugd ben op deze belangrijke vraag te mogen antwoorden. Mijnheer Boutsen, ik neem aan dat u me ervan ontslaat een antwoord te formuleren op het begin van uw betoog. Dat past wellicht binnen de nieuwjaarstoespraak die gisteren door de voorzitter van uw partij werd gehouden.

Inzake uw opmerkingen over de strekking van de burgemeester en diens administratie wil ik het volgende zeggen : bij mijn weten gaat het hier over een gewone gemeenteadministratie die het college een advies heeft gegeven, en niet over een VLD-administratie.

Wat de grond van de zaak betreft, kan ik de heer Boutsen geruststellen. Het feit dat de gemeente Maasmechelen niet het gebruikelijke voorafgaand advies heeft gegeven bij de verzending van het

dossier naar Arohm-Limburg, zorgt voor geen enkel procedureprobleem. Het is wel degelijk de bedoeling dat de gemeente Maasmechelen, zoals de Raad van State dit in zijn arrest van vorig jaar stelde, de vergunningsaanvraag ten gronde zal behandelen, na in kennis te zijn gesteld van het advies van de gemachtigd ambtenaar, zoals bedoeld in artikel 43 van het coördinatiedecreet.

En wat de uitspraken van de burgemeester betreft : gelet op de bewogen geschiedenis van dit dossier kan men alleen vaststellen dat het geen eenvoudig dossier is. Het moet dus met alle mogelijke juridische voorzorgen worden behandeld. Ik ben hiervan niet officieel op de hoogte, maar men volgt hier een uitzonderlijke procedure die volledig legaal is en waarbij de gemeente het volledig dossier, conform de wetgeving, zonder preadvies overmaakt aan de buitendienst van Ahrom. Op het ogenblik dat de gemachtigd ambtenaar zijn advies ten gronde heeft gegeven, zal het gemeentebestuur van Maasmechelen de vergunningsaanvraag uiteraard ten gronde moeten behandelen. Het is de gemeente Maasmechelen die beslist over het afleveren van kwestieuze bouwvergunning.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 15.05 uur.*
