

# VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2002-2003

10 oktober 2002

## HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

### COMMISSIE VOOR LEEFMILIEU, NATUURBEHOUD EN RUIMTELIJKE ORDENING

Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de prioriteitenlijst tot aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en de houding van de gemeentebesturen van Lier, Berlaar, Nijlen en Ranst

Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het tracé van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het pre-MER voor de tweede spoorontsluiting van Antwerpen

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de goedkeuring van het BPA voor het slachthuis Fonck-Dehennin te Bavegem



## Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening

Donderdag 10 oktober 2002

### VOORZITTER : De heer Jacques Timmermans

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 14.20 uur.*

#### **Vraag om uitleg van de heer André-Emiel Bogaert tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de prioriteitenlijst tot aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in Vlaanderen**

**De voorzitter :** Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Bogaert tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de prioriteitenlijst tot aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in Vlaanderen.

De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, over deze kwestie is vanmorgen in de commissie voor Economie al een serieus debat gevoerd naar aanleiding van vragen van de heer De Roo. De fundamentele vraag luidt eigenlijk : wie krijgt wat waar, al dan niet bij voorrang ?

Het aansnijden van open ruimten in het buitengebied voor de aanleg van die beroemde 7.000 hectare nieuwe bedrijventerreinen blijft de gemoederen beroeren. Inzake de pro's en contra's is men daar maatschappelijk en politiek nooit echt uitgeraakt, ook al is men daarmee begonnen vanuit een politieke doelstelling. Vooral in de regio's waar een dergelijke realisatie werd opgenomen in de prioriteitenlijst van de Vlaamse regering, blijft deze zaak voor beroering zorgen. Ofwel voelt men zich benadeeld, ofwel voelt men zich te veel bevoordeeld.

De oorspronkelijke gewestplanvorming werd achteraf door de jaren heen via BPA's door het eigen-

gered optreden van tal van gemeentebesturen uitgehouden. Als gevolg daarvan heeft de overheid de beslissing genomen via een aangepaste structuurplanvorming de ruimte opnieuw en anders te ordenen. Het RSV en onder meer het RSA – Ruimtelijk Structuurplan Aalst – zijn daar de uitvloeisels van. Dit geldt uiteraard voor bijna alle regio's.

Via structuurnota's in 1996, ontwerpnota's in 1998 en voorlopige uitvoeringsplannen in 2000-2001 – met bijhorend openbaar onderzoek – is men uiteindelijk gekomen tot de beroemde afbakening van de binnen- en buitengebieden. Daarover zouden we vanzelfsprekend nog een boompje kunnen opzetten.

De ontwerpen van ruimtelijke uitvoeringsplannen of RUP's werden door de Vlaamse regering vrij snel – in juli 2002 en tijdens het reces – voorlopig vastgesteld bij akteneming. Intussen loopt voor sommige prioritaire regio's gedurende een termijn van 3 maanden het bij de wet voorziene openbaar onderzoek omtrent bepaalde RUP's – onder andere in Aalst, eindigend op 17 oktober.

Velen stellen zich bij dit alles de volgende vragen. Bestaat er een prioriteitenlijst ? Zo ja, is dat een officiële beslissing van de Vlaamse regering, casu quo van de bevoegde minister ? Zo ja, op grond van welke parameters en criteria werd die lijst dan opgesteld ?

In de huidige situatie was er eerst het RSV, waarvan sommigen zeggen dat het te groen ingekleurd werd. Nadien hebben we dan een bijsturing gehad via het SPRE, waarvan sommigen zeggen dat het te blauw ingekleurd werd. Ik laat dat in het midden. Ik denk dat ecologie en economie elkaar zullen ontmoeten door een ineenschuiven van RSV en SPRE.

Minister Gabriëls heeft ook al gezegd dat het ontwerp van decreet ruimtelijke ordening, uit te vaar-

## Bogaert

digen op grond van het SPRE, daar duidelijkheid in zal scheppen. Hij heeft ook gezegd dat de differentiële aanpak de hoofddoelstelling is. Hij heeft daarvoor verwezen naar het feit dat ingeval van realisatie van het Deurganckdok alleen daar al 3.000 hectare vrijkomt, op één beperkt gebied. Indien alles geconcentreerd wordt, dan is de differentiatie van het ruimtelijke SPRE in feite zinloos.

Blijkbaar bestaat er in sommige regio's een groot maatschappelijk en/of politiek draagvlak om bij voorrang in buitengebieden nieuwe bedrijventerreinen in te planten. Ik heb vanmorgen gehoord dat dit het geval zou zijn in het Meetjesland, in Vlaams-Brabant en in Antwerpen, terwijl minister Gabriëls zegt dat er vooral in Limburg en in West-Vlaanderen een probleem van differentiatie zou zijn. In sommige gebieden is er nog geen politiek en/of maatschappelijk draagvlak om die buitengebieden in te passen voor bedrijventerreinen. Voor Aalst gaat het om 145 hectare in een waardevol landschappelijk gebied. De vraag die de mensen mij stellen, is de volgende. Op grond waarvan beslist de Vlaamse regering met politieke of andere parameters wat waar eerst moet gebeuren ?

Ik geef het voorbeeld van Aalst. Een openbaar onderzoek is in een democratisch systeem toch nog altijd een mogelijkheid voor de burgers en het middenveld om al of niet bezwaren te uiten ten aanzien van een toekomstige planning. Welnu, op het moment dat het openbaar onderzoek loopt, krijgen de eigenaars van die buitengebieden al een aangezekende brief op grond waarvan ze onteigend zullen worden. Stel nu dat er op grond van bezwaren een wijziging zou komen in het systeem van de planning, dan zou men gronden onteigenen die niet onteigend moeten worden. Daarom is er een zeer snelle gang van zaken in sommige gebieden en een zeer trage in andere gebieden. Dat is dus eigenlijk de grond van de vraag.

Op grond van welke criteria ging of gaat de Vlaamse regering over tot het opstellen van de prioriteitenlijst voor het aansnijden van open ruimten ter inplanting van nieuwe bedrijventerreinen ? Bestaat er een gecentraliseerde lijst van kandidaat-bedrijven – andere dan herlokalisatie – die zich dringend in de nieuw aan te leggen bedrijventerreinen willen vestigen ? Ook daar is het immers zeer moeilijk om informatie over te krijgen. Als men in bepaalde gebieden vraagt aan de lokale en of bovenlokale besturen of er een lijst bestaat van geïnteresseerde bedrijven die echt staan te springen om er te komen, dan kan men nergens zo'n lijst bekomen –

behalve herlokalisaties. Waarom worden tegen bepaalde afspraken in – dat heeft men mij althans gezegd, maar misschien kunt u dat weerleggen – op heel wat nieuw aan te leggen bedrijventerreinen ook kleine Sevesobedrijven toegelaten, met alle ecologische gevolgen van dien ?

**De voorzitter :** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde :** Mijnheer de voorzitter, in deze commissie is al meermaals over de bedrijventerreinen in Vlaanderen gesproken, ook in het kader van het SPRE.

Ik hoor dat het Nationaal Instituut voor de Statistiek ook geen onderzoek heeft gevoerd naar de leegstaande gebouwen. Nieuwe bedrijventerreinen op de brownfields ontwikkelen is misschien een goede zaak, maar de leegstand van bedrijfsgebouwen onderzoeken is ook belangrijk. De GOM's weten dit evenmin en zeggen dat zo'n onderzoek niet bestaat. Zij zoeken alleen maar naar leegstaande bedrijventerreinen. Weet de minister hoeveel leegstaande gebouwen er op dit ogenblik in Vlaanderen zijn ?

**Mevrouw Isabel Vertriest :** Mijnheer de voorzitter, sedert de invoering van de heffing op de leegstand van bedrijfsgebouwen is er wel een inventaris opgemaakt. Over de criteria kan worden gediscussieerd, maar er is een overzicht via de heffing op de leegstaande bedrijfsgebouwen, in tegenstelling tot de industrieterreinen, waar heel wat minder duidelijkheid over leegstand bestaat.

**De voorzitter :** Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen :** Mijnheer de voorzitter, collega's, het is niet de bedoeling naar de ontelbare antwoorden te verwijzen die ik heb gegeven met betrekking tot de problematiek over de bedrijventerreinen, de brownfields, de leegstandsheffing, het aansnijden van greenfields, de discussies over het vermarkten van bestemde maar niet in gebruikgenomen terreinen of de knelpunten terreinen die wij in werking hebben gesteld. Er is een hele literatuur ontstaan, die het verdient om te worden uitgegeven. Ik zal nogmaals trachten duidelijk te zijn. Ik wil hier niet aan dorps- of stadspolitiek doen, dat hoort in deze commissie immers niet thuis.

Het Vlaams regeerakkoord gaat uit van de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat in december 1997 is goedgekeurd. De uitvoe-

## Van Mechelen

ring is in 1998 gestart. Zelf ben ik minister sinds 13 juli 1999. Ik heb steeds een snelle uitvoering van het RSV betracht. De opdrachten die daarin liggen vervat, zijn echter veel omvattender dan oorspronkelijk werd verwacht. Het enige wat er niet in stond, bij manier van spreken, is dat op 1 mei 2003 de eerste bemande vlucht naar Mars moest vertrekken. Al het andere staat er wel in vermeld met data en termijnen, die ondanks de enorme inzet van de administratie niet uitvoerbaar zijn.

Wat het aanbodbeleid voor bedrijventerreinen betreft, verwijs ik naar de initiatieven die ik heb opgestart als minister van Economie en Ruimtelijke Ordening. Ik heb getracht om tot een Strategisch Plan Ruimtelijke Economie te komen. Het is een begrip dat in Nederland al twintig jaar bestaat. Er is veel over geschreven en veel onderzoek over verricht, wat tot resultaten leidt. In Vlaanderen stonden wij op dat vlak nergens, want de administratie Economie deed niet aan beleidsopvolging op het vlak van het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. Het enige wat hier bestond, zijn de verdeelde acties van de vijf gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen en de enkele succesvolle acties van intercommunales die zich hierop hadden toegelegd. Zij zijn de voortrekkers geweest van het aanbodbeleid dat nu geldt. Ik denk bijvoorbeeld aan Leiedal in West-Vlaanderen. Zowel kwalitatief als kwantitatief heeft dat een hoop goede initiatieven op gang gebracht.

Het RSV zegt dat op het vlak van de bedrijventerreinen, wat nu bindend is vastgelegd, er tegen 2007 6.964 hectare bedrijventerreinen bijkomend moeten worden vastgelegd. Als wij abstractie maken van het feit dat wij vandaag 900 hectare hebben bestemd via het Bijzonder Plan van Aanleg en 1600 hectare via gewestplanwijzigingen hebben bestemd, kunnen we stellen dat wij op die manier een aantal supplementaire bedrijventerreinen op de markt hebben gebracht. Dat was de planningsafpraak die wij in overeenstemming met het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening hebben gemaakt. Daarbij werd de subsidiariteit tussen de drie beleidsniveaus ingevoerd.

Het Vlaams Gewest zou daarbij proberen om 4.200 hectare supplementaire bedrijventerreinen te creëren via het instrument van het afbakenen van de groot- en regionaalstedelijke gebieden, via het afbakeningsplan van het economisch netwerk Albertkanaal, het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en via het opmaken van RUP's met betrekking

tot het opmaken van historisch gegroeide bedrijven.

Ten tweede zouden de Vlaamse provincies 1.400 hectare bedrijfsterreinen creëren via het afbakenen van kleinstedelijke gebieden en de economische knooppunten. Het is evident dat er eerst een provinciaal ruimtelijk structuurplan moet zijn vooraleer deze taak kan worden ingevuld. Op dit ogenblik beschikken Antwerpen en West-Vlaanderen hierover. Limburg beschikt er bijna over en Oost-Vlaanderen heeft goede hoop om volgend jaar het proces te beëindigen. Het komt hen toe om deze afbakening op zich te nemen of bij wijze van voorafname een en ander op te starten en gebruik te maken van artikel 188bis van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Daarmee kan een provincie een ruimtelijk uitvoeringsplan maken, dat ik vervolgens ter bekrachtiging aan de Vlaamse regering kan voorleggen.

Ten derde is er, naast gewest en provincie, het planningsniveau van de gemeente. Het is de bedoeling dat de gemeenten de spelregels kennen en eveneens 1.400 hectare creëren via het afbakenen van lokale, kleinschalige bedrijventerreinen, die ook gedeeltelijk worden gebruikt voor het herlokaliseren en het geven van groeikansen aan bestaande bedrijven.

Mijnheer Bogaert, uw vraag heeft vooral betrekking op de rol van het Vlaams Gewest en hoe een en ander is verlopen. Wij proberen de taakstelling van het gewestelijk niveau via de stedelijke afbakeningsprocessen te laten verlopen. Dit blijkt in de praktijk een bijzonder moeilijk proces te zijn. Op dit ogenblik wordt de eerste fase van de afbakening van het stedelijk gebied Aalst doorlopen. Er wordt daar 175 hectare supplementaire bedrijvenruimte afgebakend. Dit wordt gevolgd door Turnhout, met 225 hectare, en Kortrijk, met 222 hectare. Daarbij komen nog een aantal historisch gegroeide bedrijven. Zij krijgen uitbreidingskansen via gewestelijke RUP's. Vrijdag jongstleden heeft de Vlaamse regering de eerste drie gewestelijke RUP's voor historisch gegroeide bedrijven bekrachtigd. De procedure terzake wordt nu opgestart. Dit alles zal resulteren in de daadwerkelijke creatie van ongeveer 650 hectare aan bijkomende bedrijvenruimte in deze ronde.

Het is de bedoeling dat dit in het voorjaar van 2003 – en als het aan mij ligt nog eind dit jaar, maar dat zal moeilijk zijn – zal worden uitgebreid met RUP's voor het stedelijke gebied Gent, voor ongeveer 218 hectare. Hetzelfde geldt voor Mechelen. U

## Van Mechelen

weet echter ook dat er ongelooflijk veel moeilijkheden zijn met het invullen van de bedrijventerreinen in de stedelijke afbakening van Mechelen. Deze discussies bestaan ook met betrekking tot de randgemeenten rond Sint-Katelijne-Waver, rond de N1. Het zou de bedoeling zijn dat ook in Mechelen 80 hectare worden aangeduid.

Het is dus mijn bescheiden ambitie te trachten tegen het midden van volgend jaar bezig te zijn met de afbakening van 1.000 hectare extra bedrijventruimte in Vlaanderen. Tel daarbij nog de eerste lichte bedrijventerreinen die zijn gesitueerd in regio's waar vandaag een structureel tekort aan ruimte voor bedrijven wordt vastgesteld, en dan lijkt het mij dat we hier een oplossing trachten voor te vinden.

Ik heb ook het startschot gegeven voor de opmaak van de RUP's naar aanleiding van de opmaak van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Het is de bedoeling dat we dit in 2004 ook doen voor de afbakenings-RUP's voor de stedelijke gebieden Antwerpen, Brugge, Roeselare, Oostende, Sint-Niklaas en Hasselt-Genk. In deze gebieden zoeken we in 2004 naar een gezamenlijk aanbod van nogmaals 2.000 hectare aan bedrijventerreinen, om zo tijdig – tegen 2007 – de taakstelling van 6.964 hectare aan bedrijventerreinen waar te kunnen maken, samen met onze partners, namelijk de provincies en de lokale besturen.

De precieze verdeling van die 2.000 hectare zal natuurlijk het voorwerp uitmaken van het overleg dat plaatsvindt in het kader van die afbakening. Maar neem van me aan dat dit realistische streefcijfers zijn, die we mogen voegen bij de 1.000 hectare die nu klaar zijn en bij de ongeveer 1.600 hectare die we de voorbije jaren al via gewestplanwijzigingen hebben gerealiseerd. Ik denk dan onder meer aan de gewestplannen Maasland, Kortrijk en Brugge. We zijn stilaan resultaten aan het boeken.

Het proces van stedelijke afbakening verloopt vrij moeizaam. Momenteel zijn er weer nieuwe moeilijkheden opgedoken in Gent en Leuven. Er woedt een discussie tussen de steden Hasselt en Genk over de vraag wie de kantoren bouwt en wie de bedrijventerreinen bouwt, dus over wie wat gaat doen. We proberen dit proces succesvol af te ronden. Door het proces van afbakening zullen die terreinen uiteindelijk op de markt komen. Inzake het Albertkanaal hebben we in het Zomerakkoord afgesproken dat daar een voorafname zou worden doorgevoerd. We denken dan aan de as die ver-

trekt aan het Albertkanaal ter hoogte van Merkssem, via Wommelgem, Wijnegem, Ranst en Zandhoven. Uit de eerste onderzoeken is nu al gebleken dat daar aanzienlijke mogelijkheden aanwezig zijn.

In de SPRE-studie is een enorm probleem aan het licht gekomen. U kunt zich nog wel de dia in kwestie voor de geest halen : daar vertrok men van Zuid-West-Vlaanderen, over Oost-Vlaanderen, via Aalst naar Gent, Sint-Niklaas en Dendermonde, en dan naar Antwerpen en richting Kempen. We hebben vastgesteld dat er ernstige problemen zijn. We trachten daar op deze manier sneller een antwoord op te geven.

De volgorde hangt samen met de stedelijke afbakeningsprocessen die thans zijn opgestart. De meeste zijn nu opgestart, behalve die voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Dat zal trouwens ook de allermoeilijkste klus zijn. De gunningsprocedure voor de afbakeningsopdracht voor het grootstedelijk gebied Antwerpen, wat de tweede moeilijkste klus is, wordt momenteel doorlopen. Het overlegproces voor het Economisch Netwerk Albertkanaal is opgestart, net als dat voor verschillende historisch gegroeide bedrijven.

Op basis van de afgeronde afbakeningsprocessen van Aalst, Turnhout en Kortrijk werden ondertussen ook ruimtelijke uitvoeringsplannen opge maakt. Het gewestelijke RUP voor Aalst is in de procedurefase beland. Dat is zeker niet uiterst snel gebeurd. Ik geloof dat men bijna 3 jaar aan dat proces heeft gewerkt. Het heeft heel veel voorbereiding gekost en heel veel overleg met zich meegebracht. Voor Turnhout vindt de plenaire vergadering plaats op 12 november. We hebben afgesproken met de administratie Ruimtelijke Planning dat we voor het afbakeningsproces de plenaire vergadering voor Kortrijk nog zouden proberen te laten plaatsvinden in december. Op die manier zouden de eerste drie van start zijn gegaan. Het was vooral een kwestie de juiste methodologie en de juiste voorschriften te ontwikkelen. Deze zoektocht heeft dit pionierswerk gekenmerkt. Nu zal er een soort domino-effect ontstaan, dat in de loop van de volgende 24 maanden een concrete neerslag moet kunnen vinden.

Er werd gepeild naar de criteria die de Vlaamse regering hanteert voor het opstellen van een prioriteitenlijst voor het aansnijden van open ruimten ter inplanting van nieuwe bedrijventerreinen. Een dergelijke prioriteitenlijst bestaat bij mijn weten niet, noch een 'shortlist' van prioritair te selecteren dossiers. Wel maakt minister Gabriels in het kader van het Charter van de Economie werk van de verfij-

## Van Mechelen

ning van de ruimtelijke economische hoofdstructuur. Dat is trouwens een studie die ik nog heb mogen presenteren. Ook daar wordt vooruitgang geboekt.

Voor de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is gekozen voor een haalbare volgorde in de overlegprocessen. De haalbaarheid van die volgorde is sterk afhankelijk van de stand van zaken van het planningswerk van de betrokken gemeenten. Bij de afbakeningsprocessen van de regionaal-stedelijke gebieden Aalst en Mechelen was de vergevorderde stand van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen bijvoorbeeld een doorslaggevende factor om ze eerst aan te pakken. Er was immers heel veel veldwerk verricht, en ze werden daar nu teruggefloten door het feit dat dit nu, als gevolg van het RSV en het nieuwe decreet, door het gewest moest gebeuren.

Een andere factor van de haalbaarheid is de complexiteit. Er is gekozen om niet te starten met de meest complexe stedelijke gebieden zoals het grootstedelijk gebied Antwerpen of het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, maar met minder complexe procedures om daar ervaring mee op te doen die bij de volgende procedures kan helpen.

U kunt de volledige timing vinden in de beleidsbrief Ruimtelijke Ordening die eind deze maand in het parlement zal worden ingediend, en waarin de start van het overlegproces, de lopende procedure en de te verwachten ruimtelijke uitvoeringsprocedure, waar het toch om draait, aan deze commissie zal worden voorgelegd. Dat zal u de gelegenheid geven er nogmaals op in te gaan.

Wat de specifieke lokalisatie van de bedrijventerreinen binnen het afbakeningsproces betreft, wordt steeds, in permanent overleg met alle betrokken actoren, terdege rekening gehouden met het plaatselijke draagvlak. Daardoor gaat heel veel aandacht uit naar een verantwoorde locatie en de inpassing van nieuwe terreinen. Tevens speelt het economisch profiel van ieder economisch knooppunt een bijzondere rol. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin te voorzien in grootschalige bedrijventerreinen in een stedelijk gebied waar de economische ontwikkeling zich voornamelijk afspeelt in de kantoorsector. Daar zijn geen grote logistieke parken voor nodig, maar andere mogelijkheden.

De gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor afbakeningen gaan niet zozeer over het aan-

snijden van open ruimte. Daarmee zouden we het RSV op zijn kop zetten. Ze moeten een kwaliteitsvol en geïntegreerd programma bevatten van ontwikkelingen voor de stedelijke gebieden, gaande van het vrijgeven van stedelijke woongebieden tot het creëren van randstedelijke groengebieden en stedelijke landbouwzones. Zo streven we naar een evenwichtige benadering van wonen, werken, leefmilieu en landbouw, een sector waarin terechte verzuchtingen bestaan.

De Dienst Investeren in Vlaanderen houdt een ge-centraliseerde lijst bij van buitenlandse bedrijven die wensen te investeren in Vlaanderen. De dienst probeert een databank bij te houden van de vraag, en houdt contact met de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij. Als minister van Economie heb ik voorgesteld de onthaal- en de opvolgingsfunctie bij twee verschillende echelons onder te brengen. Ik neem aan dat dit in de loop van de volgende maanden zal worden uitgevoerd.

U zei dat op heel wat nieuw aan te leggen bedrijventerreinen ook kleine Sevesobedrijven worden toegelaten. Zonder een al te gespecialiseerde uitleg over het omgaan met de Seveso II-richtlijn te willen geven, wil ik erop wijzen dat zowel grote als kleine Sevesobedrijven, respectievelijk hoge- en laagdrempelbedrijven, een essentieel onderdeel vormen van de Vlaamse economie. We willen daarvoor dan ook voorzien in mogelijkheden en potenties. Het is niet realistisch nieuwe Sevesobedrijven volledig uit Vlaanderen te willen weren. Uiteraard is het van belang bij het klaarmaken van vestigingsplaatsen voor zulke nieuwe bedrijven, locaties aan te duiden rekening houdend met de veiligheidsrisico's, en de nodige randvoorwaarden te bepalen voor de inplanting. Zo zullen die bedrijven slechts op een beperkt aantal nieuwe locaties worden toegelaten.

Bij de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor bedrijventerreinen wordt momenteel rekening gehouden met de implementatie van de zogenaamde Europese Seveso II-richtlijn betreffende de beheersing van gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Na de totstandkoming van het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale staat en de drie gewesten, goedgekeurd bij decreet van 17 juli 2000, ligt nu een ontwerp van decreet Milieueffectenrapportage en Veiligheidsrapportage voor. Dat heeft al een eerste ronde doorlopen, en zal binnenkort in de commissie ter sprake komen. Door bij opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen rekening te houden met de veiligheidsaspecten van nieuwe bedrijfsontwikkelingen,

## Van Mechelen

wordt geanticipeerd op de implementatie van deze regelgeving, die eind van dit jaar of begin volgend jaar van kracht zal worden.

De huidige preventieve aanpak in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen verschilt sterk van de vroegere situatie. In het verleden werd nagevoeg geen rekening gehouden met de veiligheidsrisico's, verbonden aan het lokaliseren van bedrijventerreinen. De gewestplanvoorschriften gaven meestal weinig rechtstreekse indicatie om bepaalde risicobedrijven op bepaalde plaatsen te weren. Dat werd meestal niet geregeld in gewestplanvoorschriften, maar in de exploitatievergunning. We willen op dat vlak een stap vooruit zetten.

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaal-stedelijk gebied Aalst is preventief gewerkt door de Europese richtlijn te implementeren op basis van overleg en adviesverlening van de cel Veiligheidsrapportage van Aminal. Het resultaat is een sterk gedifferentieerde aanpak, waarbij voor ieder bijkomend bedrijventerrein, vanuit de specifieke locatiemerken, zoals de afstand tot woongebied, scholen, ziekenhuizen, enzovoort, een eerste risico-inschatting werd verricht bij het opstellen van het RUP. Dat is een primeur in Vlaanderen.

Dit geeft volgende beperkte mogelijkheden in het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat nu in uw regio voorligt. Op het gemengd regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek zijn geen Sevesobedrijven toegelaten omwille van de beperkte oppervlakte. Op het gemengd regionaal bedrijventerrein Erembodegem-Zuid IV zijn geen Sevesobedrijven toegelaten omwille van de beperkte oppervlakte en de ontsluiting. Op het gemengd regionaal bedrijventerrein Denderleeuw-Oost zijn enkel kleine Sevesobedrijven toegelaten op het zuidoostelijke deel van het terrein omwille van een voldoende afstand tot woongebied. Op het bedrijventerrein voor kantoren en 'kantoorachtigen' en lokale bedrijvigheid Keppekouter zijn geen Sevesobedrijven toegelaten omwille van de beperkte oppervlakte en de nabijheid van woongebied. Door een materiële fout werd dit verkeerdelijk in het ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen. Op het gemengd regionaal bedrijventerrein Siezegemkouter zijn geen grote Sevesobedrijven toegelaten en is de opmaak van een ruimtelijk veiligheidsrapport verplicht om de mogelijkheden en randvoorwaarden voor kleine Sevesobedrijven te onderzoeken.

U vermeldt dat deze opties zouden indruisen tegen gemaakte afspraken. In het overlegproces voor de afbakening van het regionaal-stedelijk gebied Aalst werden afspraken gemaakt over het minimaliseren van hinder voor omwonenden. De bedoelde hinder kan handelen over allerhande aspecten, zoals zwaar verkeer, geur, lawaai, enzovoort. Aangaande het veiligheidsaspect kan echter worden gesteld dat de implementatie van de Seveso II-richtlijn juist tot doel heeft het veiligheidsrisico te beheersen en zo ook mogelijke hinder te beperken. In mijn provincie, dus de provincie Antwerpen, is de arrondissementscommissaris enkel bevoegd om toezicht te houden op de Sevesobedrijven. Welnu, ik kan u zeggen dat deze taak meer dan ernstig wordt uitgevoerd.

Van belang is te wijzen op de gespecialiseerde inhoud van de begrippen kleine en grote Sevesobedrijven, dat heeft voor veel mensen een sterk geladen inhoud. De Seveso II-richtlijn is van toepassing op gevaren verbonden aan chemische gevaarlijke stoffen. In die zin mag het begrip Sevesobedrijf niet worden verward met allerlei hinderaspecten van bedrijven, maar is het begrip uitdrukkelijk verbonden aan het ongevalsrisico en aan het preventief beheersen van dit soort ongevallen. Gevaarlijke stoffen kunnen op een bedrijf aanwezig zijn als grondstof, product, bijproduct, residu of tussenproduct. Voor sommige zeer gevaarlijke stoffen kan de aanwezigheid van kleine hoeveelheden – bijvoorbeeld een drempelwaarde van 1 kilogram carcinogenen – reeds aanleiding geven tot een classificatie als Sevesobedrijf. Voor andere stoffen gaat het over zeer omvangrijke hoeveelheden. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan benzine.

De zogenaamde grote Sevesobedrijven zijn de hogedrempelbedrijven, waarvan er een honderdtal aanwezig zijn in Vlaanderen. De hoeveelheid gevaarlijke stoffen in deze bedrijven overschrijdt de hoogste drempelwaarde, waardoor het opstellen en goedkeuren van een zogenaamd omgevingsveiligheidsrapport nodig is. Lagedrempelbedrijven of zogenaamde kleine Sevesobedrijven komen talrijker voor en beantwoorden aan de lage drempel voor hoeveelheden gevaarlijke stoffen. De effecten bij emissie, brand of explosie zijn beperkter dan bij hogedrempelbedrijven. Deze bedrijven zijn meldingsplichtig.

In de ruimtelijke ordening wordt vandaag vooral rekening gehouden met de veiligheidsaspecten door in voldoende afstand te voorzien tot woongebieden en in sterkere mate met risicogroepen zoals scholen, ziekenhuizen, rust- en verzorgingstehuizen



## Van Mechelen

en dergelijke meer. Dit gebeurt door risico-contouren in overweging te nemen.

Niettegenstaande het preventief implementeren van de Seveso II-richtlijn, met het oog op het maximaal beheersen van de veiligheidsrisico's, in de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en meer specifiek – zoals reeds aangegeven – bij de afbakening van het regionaal-stedelijk gebied Aalst, deelde het stadsbestuur van Aalst aan mijn kabinet mee dat het met betrekking tot het gemengd regionaal bedrijventerrein Siezegemkouter de gemeenteraad zou adviseren geen Seveso-bedrijven en geen afvalverwerking toe te staan. Indien betreffend bezwaar effectief geformuleerd wordt door de stad Aalst naar aanleiding van het lopende openbaar onderzoek inzake het afbakingsplan regionaal-stedelijk gebied Aalst zal betreffend gegeven in ogenschouw worden genomen door de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening die ter zake de Vlaamse regering zal adviseren. Er zijn openbare onderzoeken om rekening te houden met alle mogelijke adviezen van allen die daarin wensen te participeren. In dat geval zullen we ons ertoe engageren daar zo sterk mogelijk rekening mee te houden.

Ik heb misschien nog niet volledig geantwoord op de problematiek met betrekking tot de brownfield-ontwikkeling en het inventariseren van de leegstand van bedrijven. Uiteraard ben ik steeds bereid dienaangaande een uitvoerige stand van zaken te geven. Zoals u misschien wel weet, ben ik een believer van het hergebruik van de brownfields. Ik nodig u dan ook graag uit om even de auto, trein, bus of boot te nemen om zelf vast te stellen wat momenteel in Temse bezig is. Samen met mijn collega's, de ministers Dua en Gabriels, zijn we erin geslaagd om ons samen achter dergelijke projecten te scharen. Op de meer dan 80 hectare die daar gedurende meer dan 5 jaar ongebruikt is blijven liggen, worden nu eindelijk woon- en werkmogelijkheden gecreëerd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de betreffende BPA's. Daarbij wordt in meer dan 25 hectare voorzien voor bedrijfsterreinen. Ook minister Dua heeft 2 belangrijke projecten op stapel staan met betrekking tot brownfield-sanering. Deze week werd overgegaan tot de gunning van de uitschrijving van een tekst, decreet en volledig protocol om die brownfields via de participatiemaatschappij in hun ontwikkeling te stimuleren. Ik denk dus dat er op dat vlak in Vlaanderen nooit eerder zoveel in gang is gezet. Het spreekt vanzelf dat een en ander wel wat tijd vergt. Ik verwijs ook nog even naar de PRB-terreinen in Balen

die een enorme uitdaging vormen bij een eventuele terbeschikkingstelling ervan. Ik meen dus te mogen zeggen dat een en ander echt op kruissnelheid is gekomen.

De leegstandsheffing geldt voor verlaten bedrijven. Ik kan in dit verband enkel zeggen dat de feiten bewijzen dat versneld wordt overgegaan tot het wegwerken van de leegstand. De facturen die dienaangaande zeker in tweede orde binnenkomen, beginnen een dergelijke omvang aan te nemen dat gekreun waarneembaar wordt bij de bevoegde minister die de factuur mag opsturen.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Toch wil ik nog de volgende opmerkingen maken.

U hebt terecht gezegd dat sommige zaken veel overleg en tijd vragen. In de herhaling herkent men echter de resultaten.

Voorts is het inderdaad zo dat de overheid zeer recent versneld begonnen is aan de brownfieldproblematiek in zijn geheel omdat zowel de bevolking als de politieke wereld terecht vroegen om sneller te gaan in de greenfields en trager in de brownfields. Inderdaad was daar een inhaalmanoeuvre aan de orde.

U hebt ook gezegd dat u niet aan dorpspolitiek doet. Dat moet u uiteraard niet doen, maar u hebt in uw antwoord waarschijnlijk toch wel 20 of 30 gemeenten moeten opsommen. Het kan trouwens ook niet anders. Als men over deze problematiek praat, moet men regio's, steden of gemeenten aanduiden. Ik kan er ook niet aan doen dat in de regio Aalst als eerste prioriteit 175 hectare wordt aangesneden. De vraag is dan, ter plaatse maar ook in het parlement : waarom Aalst, Turnhout en Kortrijk in de eerste fase ; waarom in de tweede fase, Gent en Mechelen ; en in de derde fase Roeselare, enzovoort ? Daar moet de Vlaamse regering toch bepaalde criteria voor hebben. Hoe dan ook, we gaan er hier geen boompje over opzetten. Ik ken de criteria ten goede en ik ken de andere ook.

Mijnheer de voorzitter, ik rond af. Wat de kleinere terreinen betreft, zou het blijkbaar zo zijn dat het BPA zonevremde bedrijven in mindering zou moeten worden gebracht van het toe te kennen contingent aan hectaren. Ik weet niet of dat juist is. Dat is gesteld geweest. Dat zou vandaag door minister Gabriels aan u voorgelegd worden.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Neen, het zit zo. Bij de bespreking van de herziening van het RSV hebben we 3 fasen onderkend. Ten eerste was er een spoedherziening van het RSV met betrekking tot wonen en werken. Ten tweede was er het fameuze RSV-bis. Wat dat betreft zal ik als minister van Ruimtelijke Ordening proberen een helicopterview te behouden. Ten derde was er het opzetten van een procedure voor de herziening van het RSV-2, dat klaar moet zijn tegen 2007.

Het volgende is heel belangrijk. De volgorde van het opstarten van die afbakeningsprocessen is vastgelegd in 1998. In dat jaar heeft men beslist om te starten in de volgorde zoals die vandaag in uitvoering is. Wat ik doe, is proberen versneld alle processen die nog niet opgestart waren, op te starten. Antwerpen is nu het voorlaatste dat hopelijk nog dit jaar kan gebeuren, waardoor we alleen in het voorjaar van volgend jaar nog de afbakening van het stedelijk gebied van Brussel moeten vastleggen. Dan is alles aan het rollen.

Wat zo moeilijk is in de communicatie, is aan te tonen dat er reeds 1.600 hectare via gewestplanwijziging is gerealiseerd en dat er al 900 hectare is via BPA's. Dat is samen dus 2.500 hectare.

We zitten hier in een situatie van de kip en het ei. De beslissing is genomen in het kader van het RSV om de echte terreinen vrij te geven via afbakeningsprocessen. Het is natuurlijk verleidelijk om dat overboord te gooien. Het is veel gemakkelijker om alleen een bosgebied of alleen een industriezone aan te duiden of alleen een woonuitbreidingsgebied aan te snijden. Het is juist het complexe van de oefening om al die processen geïntegreerd en vooral kwalitatief te doorlopen om op die manier totaalpakketten op de tafel te leggen.

Ik kan alleen maar vaststellen dat we nu in 2003 gaan praten over 1.000 hectare extra en in 2004 over 2.000 hectare extra. Op het einde van deze regeringsperiode is dus 3.000 hectare, plus de 1.600 hectare en de 900 hectare die al gerealiseerd zijn, tot stand gebracht. Ik denk dus dat we erin slagen om tegen 2007 de taakstelling te halen. Alleen is er het volgende enorme probleem, dat gebleken is uit de studies van het SPRE. In de methodologie zit er een fout, omdat uiteindelijk de taakstelling is toegewezen aan gebieden. Binnen die gebieden zitten dikwijls ongelooflijke onevenwichten. Ik geef een voorbeeld. In de provincie Limburg weegt Noord-Limburg, met vooral een zeer grote ijzeren voor-

raad rond Genk, zodanig door in de cijfers dat men in het SPRE zegt dat er eigenlijk voor Limburg geen probleem is, terwijl men natuurlijk weet dat er in Zuid-Limburg een immens probleem is. Door het overaanbod in Noord-Limburg wordt dat echter weggevaagd. Bij de herziening zal men moeten proberen bijstellingen te doen. Hetzelfde geldt voor West-Vlaanderen, waar er onder meer in Oostende en Passendale gebieden vrij liggen, maar waarbij men het in de regio Kortrijk moeilijk blijft hebben om daar uiteindelijk nieuwe terreinen te ontwikkelen.

Voor alle duidelijkheid wil ik toch het volgende stellen. Datgene wat wij als Vlaamse regering vorig jaar voor 2 jaar hebben goedgekeurd met betrekking tot de gewestplanwijziging, is op dit ogenblik nog niet aangesneden. Ik zie dat sommige collega's graag in de krant laten schrijven dat er een probleem in Kortrijk is. Ik zeg u : ze zijn juist ingekleurd op het gewestplan, men moet ze nu alleen ontwikkelen.

**De voorzitter** : De heer Bogaert heeft het woord.

**De heer André-Emiel Bogaert** : Ik vind het zeer gevaarlijk dat men bij een openbaar onderzoek tegelijkertijd bij de start van dat openbaar onderzoek ook al aan de onteigeningen begint.

**De voorzitter** : Minister Van Mechelen heeft woord.

**Minister Dirk Van Mechelen** : Voor alle duidelijkheid, de verantwoordelijkheid van de onteigenende instantie bevindt zich niet bij het Vlaams Gewest. In dat opzicht denk ik dat uw vraag op een ander niveau moet worden gesteld.

**De voorzitter** : De heer De Roo heeft het woord.

**De heer Johan De Roo** : Mijnheer de minister, mag ik ter verduidelijking nog de volgende vraag stellen, ook al val ik dan misschien enigszins in herhaling ? Moeten de hectaren van de sectorale BPA's zonevreemde bedrijven nu afgetrokken worden van het contingent dat een bepaald gebied of een bepaalde gemeente toegewezen krijgt ? (*Opmerking van minister Dirk Van Mechelen*)

U zegt 'neen'. Ik ben zeer blij met dat antwoord. Tot nu toe werd er in verschillende richtingen geantwoord.

## De Roo

Ik heb ook nog een tweede opmerking. Het gaat dan over de gebieden die niet tot de prioritaire behoren. U hebt zelf gezegd dat er in 1998 een lijst is bepaald waaraan u zich houdt. Ik heb daar geen enkele kritiek op. Hoe dan ook, mijn vraag is als volgt. Uw administratie kan dat er onmogelijk bij nemen. Die hebben het zo al moeilijk genoeg om dat allemaal waar te kunnen maken. Zou men dus niet kunnen zeggen dat voor kleinere zones, bijvoorbeeld tot de 5 hectare die voorzien is, de gemeenten zelf een initiatief mogen nemen, ook voor het maken van een GRUP ?

**Minister Dirk Van Mechelen :** Dat heb ik gesteld in mijn antwoord. Wij verwachten dat de provincies ongeveer 1.400 hectare gaan invullen en dat vooral voor de kleine gemeentelijke bedrijventerreinen de gemeenten initiatieven nemen om 1.400 hectare in te vullen.

Laat er voorts geen enkel misverstand bestaan met betrekking tot de sectorale BPA's. De afspraak die is gemaakt in het kader van de herziening van het RSV, is dat in de ruimtebalans de historisch gebruikte zone niet wordt meegeteld, maar dat de uitbreiding die in veel gevallen in het sectoraal BPA wordt voorzien, wél wordt meegeteld – wat me ook correct lijkt. De zone die wordt ingenomen, telt niet mee. De zone die men als uitbreiding vraagt, beschouwen we als nieuw bedrijventerrein en wordt wel meegeteld.

Op die manier denk ik dat we een heel moeilijk debat in consensus hebben afgerond en dat iedereen weet wat we daarmee bedoelen. De spelregels zullen nu wel duidelijk zijn.

We kunnen discussiëren over de vraag of het SPRE juist is. Stel dat het SPRE zelfs maar voor 50 procent juist is. We zullen daar nu eens een grove sleutel op toepassen. In het ene geval gaat het om 3.000 hectare en in het andere geval om 1.500 hectare, die men in mindering moet brengen van die 7.000 hectare. Dat is nooit de bedoeling geweest.

Daar ben ik heel formeel in. We zullen met dat criterium rekening houden. Wat mij betreft, en dat zijn ook de instructies aan mijn administratie, wordt het desnoods nog eens expliciet opgenomen in de herziening van het RSV. Dat zal aan provincies zoals West-Vlaanderen toelaten om een en ander te deblokkeren.

Ten tweede zullen we op basis van het SPRE ook nog het volgende doen. U weet dat ik 62 knelpunt-

terreinen had gedetecteerd. Die bedrijventerreinen waarvan we vandaag weten dat ze niet kunnen worden gerealiseerd, zullen we ook afboeken van de ruimtebalans, waardoor we uiteindelijk een positief saldo krijgen aan de andere kant. Cijfers zijn wat ze zijn, niet meer en ook niet minder, maar ze moeten ook juist zijn.

**De voorzitter :** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en de houding van de gemeentebesturen van Lier, Berlaar, Nijlen en Ranst**

**Vraag om uitleg van de heer Luk Van Nieuwenhuysen tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het tracé van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven**

**Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over het pre-MER voor de tweede spoorontsluiting van Antwerpen**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde vragen om uitleg van de heer Van Dijck tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en de houding van de gemeentebesturen van Lier, Berlaar, Nijlen en Ranst, van de heer Van Nieuwenhuysen tot minister Van Mechelen over het tracé van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven, en van de heer Malcorps tot minister Van Mechelen over het pre-MER voor de tweede spoorontsluiting van Antwerpen.

De heer Van Dijck heeft het woord.

**De heer Kris Van Dijck :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoed mij ervoor om hier lokale problemen te bespreken. Soms ontstaan er al eens conflicten of meningsverschillen. Over de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen is niet het eerste, laat staan het laatste woord gesproken. Het feit dat er een tweede spoorontsluiting moet komen, kent nog weinig tegenstand.

## Van Dijck

Alles hangt echter af van de manier waarop dat gebeurt.

Er zijn ontwikkelingen aan de gang en we konden publieke uitspraken noteren van op zijn minst één minister van de Vlaamse regering, die blijkbaar niet akkoord gaat met de vooropgestelde plannen. Dit alles doet vragen rijzen naar het draagvlak van de gemaakte keuze inzake de uitvoering van dit project. Ik ga hier wat dieper op in. Intussen is het voorlopige MER bekend, waar ik niet van op de hoogte was bij het indienen van deze vraag.

Een artikel van het stedelijk weekblad *Ons Lier* van 6 september schonk aandacht aan het dossier van de tweede spoorontsluiting. Een begeleidende column van de burgemeester van Lier, ook onderkend als Vlaams minister, spreekt boekdelen. Ik citeer de minister: 'Maar het alternatief dat toen vanuit Lier werd voorgesteld, namelijk een bundeling met bestaande verkeersaders, E313 en Albertkanaal tot in Herentals, om dan af te buigen naar Aarschot, is nooit ernstig genomen. Ik heb mij altijd afgevraagd waarom dit voorstel niet meer steun kreeg, of tenminste niet ernstiger onderzocht werd. En ik heb altijd gemeend dat niet alle Lierenars gemeend geïnteresseerd waren in de aanleg van de tweede havenontsluiting over Liers grondgebied. Dat bleek immers, meende ik toen, uit de eerder eenzame strijd die maar voor een heel klein stukje positief afliep voor Lier. (...) Als er een actiecomité ontstaat zoals nu, is dat natuurlijk altijd beter laat dan nooit. (...) Er was enkele jaren geleden meer te winnen dan ondertunneling alleen.'

De vorige regering gaf op 28 april 1998 de principiële goedkeuring aan het tracé langs Ekeren, Schoten, Wijnegem, Ranst en Lier. De huidige regering heeft op 23 juni 2000 de definitieve vastlegging van het tracé en het lengteprofiel goedgekeurd. Nochtans lezen wij in de column van minister Vanderpoorten dat de beslissing over het tracé werd genomen in de jaren 1998 en 1999. De minister van Onderwijs laat daarbij uitschijnen dat zij niet op de hoogte is van de regeringsbeslissing van 23 juni 2000. Dat stoort mij omdat ik aanneem dat regeringsbeslissingen collegiaal worden genomen.

De situatie over de rand van Lier roept heel wat vragen op, en niet alleen in Lier. Ik denk dan aan wat te lezen staat in het voorlopige MER. Zo heeft de Vlaamse regering bij het vastleggen van het tracé en het lengteprofiel uitdrukkelijk bepaald dat

de spoorlijn zoveel mogelijk op niveau -1, in tunnels, sleuven of U-bakken aangelegd moet worden. Over het hele traject koos de NMBS alleen in Ekeren en Lier voor een bovengronds tracé. Blijkbaar werd het ondergronds tracé voor Lier niet uitgebreid onderzocht. Bij het regeringsbesluit en bij eerdere interpellaties hierover in deze commissie werd summier verwezen naar technische problemen en veiligheidsimperatieven van de NMBS. Intussen lezen wij dat wel een aantal studies zijn verricht naar bijvoorbeeld waterlagen, maar naar een geboorde tunnel wordt niet verwezen.

Het Lierse college van burgemeester en schepenen uitte publiekelijk zijn beklag over het feit dat het noch vanwege de NMBS, noch vanwege de Vlaamse overheid concreet antwoord kreeg op sommige prangende vragen. Via allerlei kanalen begint de bevolking zich te mobiliseren om te gepaste tijden bezwaren in te dienen, want daar dienen openbare onderzoeken voor. Ook de betrokken stads- en gemeentebesturen verklaarden deze initiatieven te steunen. Intussen heb ik ook weet van een krantenbericht dat ons leert dat de respectieve gemeentebesturen op 2 oktober werden ontvangen en toen hun bezwaren bij het MER hebben kunnen indienen.

Mijnheer de minister, heeft de Vlaamse regering op 23 juni 2000 geen collegiale beslissing genomen omtrent dit dossier? Bestond er over de bovengrondse aanleg van de tweede spoorwegontsluiting in de tracézone 8 Ranst-Lier een consensus binnen de Vlaamse regering?

Is de ondergrondse aanleg van de spoorweg in de tracézone 8 technisch mogelijk? Kunt u toelichten wat bedoeld wordt met technische problemen, voor wij kennis hadden van het MER? Wat wordt er bedoeld met veiligheidsimperatieven van de NMBS als bezwaren voor de ondergrondse aanleg in de tracézone 8? Waarom gelden deze bezwaren niet bij andere kunstwerken? Het is zeker niet de eerste tunnel die zou worden geboord, noch de laatste. In mijn eigen gemeente is er zelfs een bedrijf dat tunnels boort.

Werd onderzocht welke kosten een ondergrondse aanleg in de tracézone 8 in vergelijking met een bovengrondse aanleg met zich zou meebrengen? Kunt u garanderen dat een aanleg van deze spoorweg voor zwaar goederenverkeer op een metershoge berm en viaduct langs dorpskernen en dichtbevoonde wijken geen veiligheidsrisico inhoudt voor de inwoners?

## Van Dijck

Hoe gaat de Vlaamse regering om met de vragen, opmerkingen en bezwaren van de gemeentebesturen van Lier, Ranst, Nijlen en Berlaar tegen de bovengrondse aanleg in de tracézone 8 ?

**De voorzitter** : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

**De heer Luk Van Nieuwenhuysen** : Mijnheer de minister, dit dossier sleept al een hele tijd aan, zowel in het parlement als in de betrokken gemeenten. Dit weegt op de mensen die er onmiddellijk bij betrokken zijn en creëert een bijna onleefbare situatie. De Vlaamse regering heeft destijds geopteerd om de spoorlijn zoveel mogelijk in tunnels en sleuven te laten aanleggen, de zogenaamde lage oplossing. De NMBS is daarop ingegaan, behalve voor Ekeren, Lier en Ranst. Voor Lier werd vooropgesteld dat een ondergrondse oplossing te duur is en technisch onhaalbaar. Tot vandaag is het niet duidelijk of die bewering berust op een ernstige studie. Die stelling van de NMBS wordt, onder meer door het stadsbestuur van Lier, betwist.

Ook het alternatief dat uit diverse politieke hoeken werd voorgesteld, met name door de minister-president en de burgemeester van Lier, mevrouw Vanderpoorten, betrof een bundeling met de bestaande verkeersaders, de E313, het Albertkanaal tot in Herentals om dan af te buigen naar Aarschot. Minister Vanderpoorten zegt inderdaad, in het door de heer Van Dijck aangehaalde artikel, de indruk te hebben dat die mogelijkheid eigenlijk nooit ernstig is bestudeerd. In Het Nieuwsblad van 27 september zou ze zelfs hebben verklaard dat 'de Vlaamse regering radicaal moet kiezen voor nieuwe onderzoeken naar de vroegere tracés van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven'.

Dit verbaast me enigszins, want tenzij ik me vergis, was het deze regering die in 1999 het definitieve traject en lengteprofiel heeft goedgekeurd. Is dit collegiaal gebeurd ? Misschien was minister Vanderpoorten op dat ogenblik aan het gsm'en. Dat schijnt al eens te gebeuren tijdens vergaderingen van de ministerraad. Het is me echter niet duidelijk hoe dan een dergelijke beslissing tot stand is gekomen. Mogelijk is minister Vanderpoorten ondertussen onder de indruk gekomen van het groeiende ongenoegen over het voorgestelde traject. Naarmate duidelijk wordt welke ravage dit traject zal aanrichten, groeit immers de tegenkanting in de regio.

Die tegenkanting kan niet uitsluitend worden afgedaan als een Nimby-reactie van de rechtstreeks ge-

troffen omwonenden, het gaat veel breder dan dat. Dit traject zal wegen op belangrijke delen van de Lierse agglomeratie. Ik heb dat een aantal weken geleden zelf kunnen vaststellen, toen ik aanwezig was bij een actie die was georganiseerd door de actiegroep Spoor-onder-weg. De heer Malcorps was daar trouwens ook. *(Opmerkingen van de heer Johan Malcorps)*

Niet samen, inderdaad : laten we duidelijk wezen. Er werd een rondleiding rond het traject georganiseerd, waarbij telkens de hoogte van de bermen werd aangegeven zoals die zullen worden aangelegd. Een en ander werd verduidelijkt met behulp van maquettes. Ik ben het eens met diegenen die vrezen dat dit een deel van Lier onherkenbaar zal verminken en dat de leefbaarheid van bepaalde wijken zwaar onder druk komt te staan.

Mijnheer de minister, uw collega in de Vlaamse regering zegt evenmin te begrijpen waarom er een voorlopig MER werd gegeven. De vraag is of dit daadwerkelijk onverwachts is gebeurd. Ik vraag u dat omdat een NMBS-woordvoerder in de Gazet van Antwerpen van 2 oktober zegt dat u perfect op de hoogte was van die procedure. Uw collega vreest dat dit voorbarige vrijgeven de misverstanden nog in de hand zal werken, maar tegelijk verwacht ze dat er nog weinig zal veranderen aan het definitieve MER. Is dat zo ? Waarom werd dat voorlopige MER vrijgegeven ?

Op 2 oktober, vorige week dus, zouden een aantal gemeentebesturen deze aangelegenheid met u komen bespreken. Alweer uw collega zei dat ze daar met u de strategie van de Vlaamse regering met betrekking tot het MER aan bod zou brengen. Ik had graag vernomen of dat daadwerkelijk is gebeurd. Wat is het resultaat van die bijeenkomst ? Belangrijk lijkt me alleszins het feit dat uw collega de indruk heeft gewekt dat dit dossier nog kan worden omgebogen en dat een alternatief traject vooralsnog tot de mogelijkheden behoort. Is dit realistisch ? Mag terzake nog enige hoop worden gekoesterd ? Persoonlijk hoop ik van wel, want hoezeer ik het ook eens ben met de nood aan een tweede goederenspoor, toch zou ik het zonde vinden mochten we naderhand tot de bevinding komen dat dit niet het traject is met de minste hinder voor de omgeving.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de verschillende gemeenten op het traject van de tweede spoorontsluiting – Antwerpen, Schoten, Wijnegem, Wommelgem,

## Malcorps

Ranst en Lier – hebben het voorlopige MER gekregen, in twee dikke boekdelen.

Ik vind het goed dat de gemeentebesturen bij die MER-procedure worden betrokken. Het is immers ook nooit goed : worden ze niet bij een en ander betrokken, dan is het fout, maar anders ook. Het is goed om de mensen de kans te geven te reageren voor het MER definitief wordt afgesloten. De reacties worden ingewacht tot half oktober.

In dat voorlopige MER werden ten opzichte van het traject dat was vastgelegd door de Vlaamse regering op 23 juni 2000 – dat is nog steeds het uitgangspunt, ook voor mij – nog drie alternatieve lengteprofielen bestudeerd. Dan gaat het over de bovengrondse kruising van het Albertkanaal, de bovengrondse kruising van de E313 ter hoogte van Ranst en de ondergrondse kruising van de Netes te Lier. Voor de kruising van het Albertkanaal wordt de keuze van de Vlaamse regering voor de lage oplossing gelukkig bevestigd. Dat is volgens het voorlopige MER inderdaad de meest milieuvriendelijke oplossing. Hopelijk is dat een stap in de goede richting.

Voor de kruising van de E313 wordt de keuze van de Vlaamse regering voor een lage oplossing echter niet gevolgd. Het voorlopige MER komt tot de conclusie dat een bovengrondse kruising de meest milieuvriendelijke oplossing is voor onder meer het Muizenbos te Ranst. Let wel : het alternatief van een geboorde tunnel onder de E313 is niet onderzocht. Dat vind ik onbegrijpelijk. Dat is belangrijk in deze discussie. Wel heeft het voorlopige MER de milieu-effecten van de volgende dwarsprofielen onderzocht : een open sleuf, een U-bak met en zonder talud en een betonnen U-bak met overdakking.

Het is nogal wies dat het laten inzakken van een dergelijke U-bak in het midden van een natuurgebied enige schade toebrengt aan dat natuurgebied. Daar zijn geen uitgebreide studies voor nodig. In al deze gevallen zijn de milieu-effecten, vooral dan in de aanlegfase, van het laten inzakken van een sleuf of U-bak verwoestend voor het onderzochte natuurgebied. Nochtans was in juni 2000 al duidelijk

dat de verzoening van een lage oplossing met het sparen van de waterhuishouding van het Muizenbos waarschijnlijk slechts mogelijk zou zijn via de techniek van een geboorde tunnel. Dat wisten we toen al. Dat is zelfs met zoveel woorden gezegd. Ik verwijs naar de tunnel die nu is geboord tussen Antwerpen-Centraal en Antwerpen-Dam. Technisch kan het dus alleszins.

Ik begrijp dus niet goed waarom deze oplossing niet werd bekeken door het studiebureau Aeolus, of dat TUC Rail hiertoe geen opdracht gaf. We moeten echter ook niet altijd TUC Rail met de vinger wijzen. Er is, dacht ik, ook een interdepartementele werkgroep die heeft bekeken wat precies de opdracht moest zijn. Ik begrijp dus niet dat dit alternatief niet is bestudeerd. Ik vind het dan ook logisch en vraag dat dit alsnog zou gebeuren, zij het dat we dan misschien wat tijd verliezen.

Anderzijds blijkt dat een hoge oplossing voor andere aspecten zoals de geluidshinder, de barrièrewerking, de zichtbaarheid van het project, kortom de leefbaarheid voor de omwonenden – wat toch een belangrijke factor is in dit dossier – eigenlijk zeer negatief scoort. Men moet niet over veel fantasie of technische bagage beschikken om te besluiten dat een dergelijke hoge berm de nodige geluidseffecten, barrièrewerking enzovoort zal hebben.

Wat de kruising van de ring rond Lier, de Liersesteenweg, de Kleine Nete en het Netekanaal betreft, wordt de ondergrondse oplossing eveneens afgewezen in het voorlopige MER. De premisse is hier echter dezelfde : ook hier werd de mogelijkheid van een geboorde tunnel voor het hele traject of delen ervan niet bestudeerd, met hetzelfde, voorspelbare resultaat. Uiteraard zal het uitgraven van U-bakken in de vallei van de Kleine Nete vrij catastrofaal zijn voor het milieu, maar dat was eigenlijk ook niet de vraag. Ik dacht dat ook daar zou worden onderzocht of een geboorde tunnel een antwoord kan geven op de terechte bekommernissen van Lier.

Ik kom tot mijn concrete vragen. Mijn eerste vraag heb ik een jaar geleden gesteld. Misschien moet ik ze elk jaar eens stellen. Mijnheer de minister, wat is op dit ogenblik de planning van de hele procedure inzake de tweede spoorontsluiting ?

## Malcorps

Tegen wanneer wordt het voorlopige MER en het definitieve MER afgerond ? Wanneer start het openbaar onderzoek met betrekking tot het ruimtelijk uitvoeringsplan ? Begin dit jaar kondigde u dit aan voor 1 september. Wordt nu toch wijselijk gewacht op de afronding van het MER ? Of blijft u kiezen voor een parallelle afhandeling van het RUP, inclusief openbaar onderzoek, en het MER ? Zo ja, zet men zo dan niet de wereld op zijn kop ? Hoe kan men ernstig inspraak hebben in een RUP als in het MER nog totaalvarianten, zoals bijvoorbeeld een geboorde tunnel onder Lier, verder worden bestudeerd ? Vreest u niet dat een parallelle procedure door sommigen zal worden aangegrepen om de hele procedure ten gronde aan te vechten ?

Wat is uw mening over het voorliggende voorlopige MER ? Hoe verklaart u dat het alternatief van een geboorde tunnel onder de E313 niet werd onderzocht ? Gaat dit dan niet in tegen het besluit van de Vlaamse regering van juni 2000 om te kiezen voor een lage oplossing, een tunnel onder de E313, maar met maximale garanties voor de waterhuishouding van het Muizenbos ? Dat is uiteraard niet mogelijk met een ingezonken tunnel, alleen met een geboorde tunnel. Zult u alsnog de opdracht geven het alternatief van een geboorde tunnel onder de E313 grondig te onderzoeken ?

Hoe zit het met het onderzoek naar een lage oplossing voor Lier ? Waarom werd het alternatief van een geboorde tunnel over het hele traject of over grote delen van het traject niet onderzocht ? Dat werd nochtans aan de bevolking van Lier beloofd. Wordt het onderzoek naar een oplossing met een geheel of gedeeltelijk geboorde tunnel voor Lier voorwaardelijk opgenomen in de definitieve MER-procedure ? Wat zou de eventuele meerkost daarvan zijn ?

In toepassing van artikel 6 van de Habitatrichtlijn werd op 1 februari 2002 door de permanente vertegenwoordiging van België aan de secretaris-generaal van de Europese Commissie een eerste informatiedossier bezorgd. Werden sindsdien nog stappen gezet ten aanzien van Europa ? Gebeurt alles conform de Europese richtlijn ? Ik neem aan van wel. Hoe wilt u vermijden dat we opnieuw in een Deurganckdokscenario terecht komen ?

**De voorzitter :** Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen :** Mijnheer de voorzitter, collega's, als iemand ooit de geschiedenis schrijft van het vastleggen van tracés, dan ben ik goed gezelschap. Ik ben in de tweede helft van de jaren tachtig ooit nog in het kabinet van de huidige burgemeester van Vilvoorde geweest om de plannen te lezen van het HSL-tracé. Al wat ik weet is dat het tracé niet wordt aangelegd waar het volgens de toenmalige plannen was getekend.

De Vlaamse regering heeft van bij haar aantreden geprobeerd haar verantwoordelijkheid voor het tracé van de tweede goederenspoorontsluiting op te nemen. Ik dank de drie sprekers dat ze de motivatie zelf niet in twijfel trekken, namelijk dat de haven van Antwerpen nood heeft aan een tweede goederenspoorontsluiting. Als de doelstelling aanvaard is, moet er alleen nog worden gezocht naar de beste oplossing, of althans de minst schadelijke oplossing. De beste bestaat niet immers als het gaat om een tracé met zo'n impact in dichtbebouwd gebied.

Ik zal de geschiedenis niet opnieuw beschrijven van alle alternatieven die werden onderzocht voordat tot dit tracé werd besloten. Bij ieder mogelijk tracé waren er wel opmerkingen te formuleren. Om misverstanden te vermijden wil ik ook duidelijk stellen dat vragen om uitleg naar de stand van zaken van een project-MER en een MER-procedure uitsluitend kunnen worden gesteld aan minister Dua, die hiervoor exclusief bevoegd is. Ik neem in deze commissie de volle verantwoordelijkheid voor het vastleggen van het tracé, met alle aangename en minder aangename kanten die eraan verbonden zijn, maar het conform verklaren van het MER gebeurt door de MER-cel van Aminoal. Ik heb mijn administratie evenwel gevraagd dit nauwgezet te volgen. Ik zal vandaag dan ook proberen u enkele antwoorden te geven.

Mijnheer Van Dijck, velen hebben me gevraagd de beslissing van de Vlaamse regering van 23 juni 2000 niet te nemen. Iedereen vroeg me om nog te wachten. Ik heb daar steeds op geantwoord dat dit besluit voor Antwerpen, voor Vlaanderen en voor de Vlaamse economie zo belangrijk is dat we doorgaan. We mogen de mensen niets wijsmaken. Het traject loopt trouwens dwars door mijn regio : Ekeren, Merksem, Schoten, Wijnegem, Wommelgem, Ranst en Lier, dat daar dankzij de provinciale kiesomschrijving nu ook toe behoort. Ik krijg er dus volop mee te maken. Toch is het belangrijk dat het parlement en de regering hun verantwoordelijkheid opnemen en erover communiceren.

## Van Mechelen

De beslissing van de Vlaamse regering is collegiaal genomen op basis van een uitgebreid advies van de stuurgroep die werd opgericht voor een vergelijkende studie uit 1999 naar de menselijke, ruimtelijke, milieuhygiënische, technische en veiligheidsaspecten. De veiligheid blijft een moeilijke kwestie bij de keuze van dit tracé, en meer bepaald bij de modaliteiten van de concrete uitvoering op dat tracé. Er waren drie knelpunten. Voor één ervan hebben we groen licht gekregen. Bij het tweede werden opmerkingen geformuleerd, maar we moeten die knopen nog doorhakken.

De veiligheidsstudie werd uitgevoerd door het studie bureau Protec, de overige aspecten werden onderzocht door het studie bureau Technum. Deze studies geven een definiëring van het project tweede spoorontsluiting, met een opdeling in acht tracédelen en bepalingen in verband met het lengte- en dwarsprofiel. Over de meeste van deze tracédelen bereiken we stilaan een consensus. Het achtste deel ligt echter wat moeilijker.

De beslissing van de Vlaamse regering ligt aan de basis van het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De heer Malcorps stelde een vraag over de interferentie tussen een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en een MER. Ik heb me formeel geëngageerd het openbaar onderzoek van het RUP niet te laten beginnen vooraleer er duidelijkheid zou zijn over het MER. Dat is dan ook niet gebeurd. We verliezen daardoor weliswaar tijd, maar als we met het MER rekening willen houden bij de opstelling van het RUP, dan moeten we er ook op willen wachten.

Een tweede aspect is het statuut van het pre-MER. Persoonlijk vind ik het goed dat de moeite werd genomen naar de gemeentebesturen te gaan om de documenten op tafel te leggen in volledige openbaarheid van bestuur en de discussie te voeren. De kabinetten van de ministers van Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening waren niet op de hoogte, maar ik werd op een andere manier bij de besluitvorming betrokken, zodat ik op de hoogte was van de vergadering van 2 oktober. Daar werd een grondig debat gevoerd, dat tot resultaten heeft geleid.

Een ondergrondse aanleg van de spoorweg ter hoogte van tracédeel 8 Ranst-Lier is in de studies van Technum en Protec uit 1999 slechts vrij oppervlakkig onderzocht. Dat was grotendeels omwille

van de uitspraak van de NMBS dat een ondergrondse oplossing niet aangewezen is omwille van de veiligheidsaspecten. Minister Durant heeft trouwens precies hetzelfde geantwoord op een parlementaire vraag van mevrouw Brepoels op 17 september 2000. Dat standpunt is bovendien ook ingenomen door de stad Lier op de reeds vermelde plenaire vergadering in februari over het voorontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Daarom werd deze mogelijkheid in het project-MER in verband met het lengteprofiel wel als alternatief onderzocht. Het ontwerp eindrapport van het project-MER is ondertussen op 2 oktober 2002 op een vergadering besproken met de betrokken gemeenten. In hoofdlijnen komt het, volgens informatie die door mijn administratie werd ingewonnen bij de MER-cel, op het volgende neer. Ik citeer: 'Uit het gevoerde onderzoek zou blijken dat onder de Netes er slechts 10 tot 12 meter beschikbaar is tot de waterondoorlatende laag van de Boomse klei is bereikt. Een tunnel onder de Netes zou dan tot in deze laag reiken en daarmee de waterdoorstroming afsluiten. Ten gevolge daarvan zou er dan een permanente en onomkeerbare verdroging aan de westzijde en vernatting aan de oostzijde plaatsvinden, wat zou leiden tot een onherstelbare en blijvende, dus niet te milderen schade aan het ecologisch systeem. In de oostzijde betreft het onder andere habitatrichtinggebieden en reservaten.' Door dat laatste zouden we ook ten aanzien van Europa in moeilijkheden kunnen komen.

Mogelijkheden om massieve drainage toe te passen, dus onder de tunnel in de kleilaag, zouden eveneens in overweging zijn genomen. Ze zouden echter om geohydrologische redenen niet mogelijk zijn. Het alternatief om nog dieper een tunnel aan te leggen zou om technische en veiligheidsredenen eveneens niet mogelijk zijn.

Een veiligheidsstudie van Protec uit 1998 is door de NMBS aan de cel Veiligheidsrapportage van Aminor voorgelegd en zou volgens de huidige normen kunnen worden gelijkgesteld met een zogenaamd ruimtelijk veiligheidsrapport zoals we dat binnenkort bij decreet willen invoeren. Deze studie blijkt evenwel niet bij iedereen bekend, en zou daarom als bijlage bij het project-MER worden gevoegd, zodat ze samen een ondeelbaar geheel uitmaken. Een oplossing door middel van geboorde tunnels werd, zoals reeds door de heer Malcorps opgemerkt, in het ontwerp-MER niet onderzocht.



## Van Mechelen

Op de vergadering van 2 oktober vroeg de aanwezige schepen van de stad Lier dan ook dat ook de oplossing met geboorde tunnels terdege bestudeerd zou worden vooraleer men zou overgaan van een pre-MER naar een echt MER. Bij mijn weten hebben de bevoegde instanties daar positief op gereageerd.

De randvoorwaarden voor de maximale lengte van tunnels moeten in ieder geval beter bekeken en uitgewerkt worden. Zoals u zich nog herinnert, was een van de discussiepunten de mogelijkheid om onder het Albertkanaal door te gaan. Men heeft daarbij steeds veiligheidsredenen aangehaald. In het MER hebben we duidelijk uitsluitel gekregen dat dit de beste oplossing is die dan ook naar alle waarschijnlijkheid in aanmerking zal worden genomen.

Als we het hebben over de maximale lengte van tunnels, zal uiteraard ook worden gerefereerd naar andere tunnels in het buitenland. Dit moet mee in ogenschouw worden genomen om de technische haalbaarheid van de lengte van een spoorwegtunnel voor goederentransport te implementeren, los van de discussie over de kostprijs. Kan het technisch en is het veiligheidstechnisch verantwoord om een goederentrein, die uit de haven van Antwerpen komt en in vele gevallen petrochemische ladingen vervoert, door een tunnel te laten gaan? Zo ja, wat is dan de maximale lengte van de tunnel en wat zijn de veiligheidsvoorzieningen die dan moeten worden getroffen om dit op een verantwoorde manier te doen?

Er werd dus gevraagd en afgesproken dat in het MER nog aanvullende studies zouden gebeuren en dat deze zouden worden besproken vooraleer dit MER conform zou worden verklaard. Dit brengt me wel in moeilijkheden op het vlak van timing. We hebben dus de bijkomende garantie dat een en ander bijkomend zal worden onderzocht en dat die alternatieven in het eigenlijke MER mee worden opgenomen, zoals door u gevraagd.

Wat de vraag van de heer Van Dijck over de kosten betreft kan ik kort zijn. Het kostenaspect maakt vanzelfsprekend geen deel uit van de reeds vermelde studies. Dit is trouwens niet de opdracht van het MER. Het MER heeft als opdracht alle effecten te bestuderen, maar niet de veiligheidsaspecten. Ik verwijs in dit verband nogmaals naar het eerder geciteerde antwoord van federaal minister Durant op een schriftelijke vraag. Daarin zegt zij: 'De meerkost voor een ingegraven oplossing in Lier wordt

geraamd op 126 à 150 miljoen euro'. Persoonlijk denk ik dat in dit antwoord een fout staat. Ik denk niet dat het om een meerkost gaat, maar om de kost van die oplossing. Daarvan moet de kostprijs worden afgetrokken van het bouwen van de hogere oplossing.

Ik wil terloops zeggen dat ik ter plaatse ben gaan kijken, op uitnodiging van het actiecomité Kloosterheide. Ik ben ook in het kasteel geweest waarin iemand een ballon had gehangen op de hoogte waarop het viaduct zou komen. Nadien hebben we in een zaal een discussie gehad met het actiecomité waarbij we de stand van zaken en de procedure hebben uitgelegd. Men kan mij misschien veel verwijten, maar geen openheid van besluitvorming. Ik wil dit debat verder blijven voeren omdat ik de mening ben toegedaan dat we voor dergelijke werken moeten proberen een groot maatschappelijk draagvlak te vinden.

Wat de veiligheidsrisico's betreft, deel ik het standpunt van de meeste collega's. Men kan inderdaad niet voorzichtig genoeg zijn. Maar anderzijds ga ik er ook mee akkoord dat semi-veiligheidsrisico's niet misbruikt mogen worden om een aantal dingen niet te onderzoeken. Het is een investering die we niet gaan afschrijven over een periode van 20 jaar zoals bij een huis, maar wel over verschillende generaties. Laat ons dus bezinnen eer we beginnen.

Naast de aspecten van fauna en flora zijn de veiligheidsaspecten fundamenteel doorslaggevend bij de keuzebepaling tussen de verschillende oplossingen. Zowel de veiligheid van de gebruikers van de spoorlijn als de veiligheid van de omwonenden moet maximaal gegarandeerd worden. Het is immers niet evident om de veiligheid van een trein op een hoge constructie te waarborgen, hoe men die ook aanlegt.

Wat de laatste vraag van de heer Van Dijck betreft, deel ook ik de bezorgdheid over de impact van dit project. Ik verwijs in dit verband naar de HSL-werken langs het Peerdsbos in Brasschaat. Misschien is de tijd aangebroken om onze Nederlandse collega's eens uit te nodigen. Zij hebben het immers voortdurend over het stiltegebied voor de IJzeren Rijn. Die werken in Brasschaat hebben een ongeloflijke impact. Maar goed, ofwel zijn we bereid om onze hoofdsteden met een HSL te verbinden, ofwel doen we dat niet. Dat geldt trouwens ook voor de tweede goederenspoorontsluiting en voor het activeren van de IJzeren Rijn. Wat dat laatste betreft, zou Nederland mijns inziens wat meer collegialiteit aan de dag mogen leggen. Ik heb het dan nog niet eens over de stand van zaken van de af-

## Van Mechelen

wikkeling van het Lijn 11-dossier waarbij het goedertransport vanuit de Antwerpse haven via een nieuw tracé naar Nederland zou gaan en waar zij – in tegenstelling tot het verdrag dat ze zelf ondertekend hebben – een enorme vertraging aan het oplopen zijn.

Sommige uitvoeringsmethodes blijken tot op heden niet of onvoldoende onderzocht. Dat is de conclusie die we samen kunnen trekken uit de lezing van het MER. Ik verwijs daarbij bijvoorbeeld naar de kruising van de spoorweg met de E313. Dit brengt ons bij het probleem van het Muizenbos.

Men moet wel weten wat men wil met dat soort tracékeuzes. Als men zou pleiten voor een bovengrondse aanleg ter hoogte van het Muizenbos, dan wil dat zeggen dat men voor heel het tracé vanuit Wommelgem – ter hoogte van de Makro – een nieuwe keuze gaat krijgen. We zullen dan een heel ander openbaar onderzoek krijgen met als gevolg een trein die in een bovengrondse in plaats van in een half verzonken oplossing getraceerd zal worden. We moeten dus duidelijk stellen wat we eigenlijk willen. Het lijkt me in deze tijd van technologische hoogstandjes niet onmogelijk om toch de regeringsbeslissing van 23 juni 2000 te respecteren.

Wat het Muizenbos betreft, herinner ik me de volgende woorden van een gerespecteerde collega : ‘Voor het Muizenbos moeten we letterlijk kiezen tussen vogels en mensen. Laat ons in dit geval maar kiezen voor de mensen’. Dit neemt uiteraard niet weg dat we alle mogelijke beschermende maatregelen moeten nemen om de waterhuishouding van het Muizenbos in stand te houden. Ik herinner me nog goed de werken aan het centraal station van Antwerpen. Daarbij heeft men een heleboel maatregelen moeten nemen met het oog op het bomenbestand van de Antwerpse Zoo. Men heeft daar enorm geïnvesteerd en de resultaten mogen dan ook gezien worden. Waar een wil is, is een weg.

Het eerste probleem is opgelost. Wat het tweede probleem betreft, ben ik vragende partij om dit te herbekijken in het MER en om uiteindelijk respect op te brengen voor de regeringsbeslissing van 23 juni 2000.

Wat Lier betreft, vragen we een bijkomend onderzoek voor een onderboring van de Nete. We moeten nagaan of dit al dan niet kan en wat daarvan de eventuele gevolgen zijn. In dit verband heb ik vorige week een afspraak gevraagd met de heer Vinck,

gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Hij was echter druk in de weer met de samenstelling van zijn directiecomité en vroeg me enig respijt. Ondertussen hebben we wel een datum vastgelegd om de impact van het veiligheidsaspect en van de kostprijs op de tracékeuze te bespreken. In ons telefonisch onderhoud heeft hij onmiddellijk bevestigd dat de tweede goederenspoorontsluiting voor de NMBS een prioritair dossier blijft.

Het is niet omdat we ons in een onafgebroken periode van verkiezingen begeven, dat we hierin mogen talmen. We zullen deze knoop moeten doorhakken, en dat zal gebeuren met open vizier en met de kaarten op tafel.

Ik stel voor – ik engageer mij daartoe en zal dit in de regering bespreken – dat we het project-MER niet conform verklaren zolang niet alle technische oplossingen onderzocht zijn. Op dat vlak moeten we heel consequent zijn. Ofwel worden ze onderzocht en zetten we ze op papier, ofwel verklaren we het MER niet conform. Dat zal dan wel tot een kettingreactie leiden want dat betekent dat ook het gewestelijk RUP niet op tafel komt. Ik wil absoluut het ene aan het andere koppelen en zorgen dat we dienaangaande uiteindelijk duidelijkheid kunnen creëren.

Tot slot wil ik het nog even hebben over Europa. Wat dat betreft, hebben we afgesproken dat minister Dua de nodige contacten zal onderhouden. Momenteel wordt gerapporteerd met betrekking tot zowel de besluitvorming als de procedure. Het is absoluut de bedoeling de Europese richtlijnen strikt na te leven. In dit geval is er toch wel een groot verschil met het Deurganckdok-scenario, voorafgaandelijk aan de beslissing. Mijns inziens heeft men bij heel het Deurganckdok-proces – bij de gewestplanwijziging – initieel te weinig rekening gehouden met de impact van het aansnijden van vogelrichtlijngebieden en habitatrichtlijngebieden. Daarvoor moesten compensaties gebeuren.

Trouwens, met betrekking tot de Oosterweelverbinding hebben we beslist om dat nu heel goed op voorhand te bekijken, aan te melden en uiteindelijk op die manier verder te gaan. Europa is geïnformeerd over het project en zal vanzelfsprekend een passende beoordeling met een aantal maatregelen en compensaties krijgen, teneinde daarover een visie te kunnen vormen.

**De voorzitter** : De heer Van Dijck heeft het woord.

**De heer Kris Van Dijck** : Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Heel wat van

## Van Dijk

de zaken die u naar voren brengt, kan ik ook wel degelijk onderschrijven. We moeten hier een beslissing nemen waarbij we rekening moeten houden én met leefmilieu én met de mens. Ook wat onze fractie betreft, gaan we ervan uit dat die tweede spoorwegontsluiting er moet komen. Dat staat als een paal boven water.

Mijnheer de minister, ik heb duidelijk van u gehoord dat het bij dit tracé blijft. Sommigen vrezen immers dat men opnieuw de doos gaat openen inzake andere tracékeuzes. Ik denk te hebben begrepen dat dit uitgesloten is. Het zal dus wel degelijk dit tracé zijn. Wat mij ook positief stemt, is het volgende in verband met de zaken die nog niet onderzocht zijn. U meent dat alle onderzoeken moeten gebeuren zodat er een gefundeerde keuze kan worden gemaakt.

Aan de andere kant is het natuurlijk ook wel zo : hoe langer we moeten onderzoeken, hoe langer het dossier blijft aanslepen. U hebt het echter zelf al aangegeven. Het is een dossier voor deze en de komende generaties. Dan moet men niet over één nacht ijs gaan, laat staan dat men over één winter moet gaan.

Hoe dan ook, we zullen dit dossier van nabij blijven volgen. Wanneer u de afspraak nakomt om alles ten volle te onderzoeken, stemt ons dat positief.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Ik volg dit dossier toch ook al een tijdje en ik moet zeggen dat ik heel blij ben met het antwoord van de minister. Dit getuigt echt wel van een andere aanpak en van een nieuwe bestuursstijl. In volle openbaarheid een dergelijk moeilijk dossier afhandelen : dit is inderdaad redelijk nieuw. Ik ben zeer blij met die aanpak.

Het is volgens mij ook de enige manier om niet in Deurganckdok-scenario's terecht te komen. We moeten ruim communiceren met de gemeentebesturen, met alle omwonenden, met natuurverenigingen, enzovoort. Op die manier kunnen we naar oplossingen zoeken.

Er zijn natuurlijk geen ideale oplossingen. Wat ons betreft, staan we voor een verscheurende keuze tussen natuur en leefbaarheid. Die twee zaken vallen niet altijd samen. Meestal is dat wel het geval,

maar niet altijd en dan moeten we oplossingen zoeken.

Ik denk dat dit mogelijk is. In die zin steunen we nog altijd de beslissing van de Vlaamse regering. We kiezen voor de leefbaarheid en voor maximale garanties voor de natuur en voor het Muizenbos. Een geboorde tunnel kan daar een oplossing bieden.

Ik hoop dat hetzelfde mogelijk is voor Lier. Ik ben heel blij dat daar ook die oplossing onderzocht wordt. Alleen is het wel zo dat we redelijk machteloos staan met betrekking tot het aspect veiligheid, alhoewel dat niet wil zeggen dat we elke redenering van om het even welke ingenieur van de NMBS moeten aanvaarden.

Ook daar moeten we de discussie durven aangaan. We mogen ons niet te vlug neerleggen bij de uitspraken van de NMBS dat het absoluut onveilig zou zijn. Daar moeten we dus ook de discussie voeren, maar uiteraard kunnen we moeilijk zeggen dat we veiligheid tussen haakjes plaatsen. Dit is ook doorslaggevend.

**De voorzitter** : De heer Van Nieuwenhuysen heeft het woord.

**De heer Luk Van Nieuwenhuysen** : U hebt inderdaad terecht opgemerkt dat er hier geen betwisting bestaat over de noodzaak van de tweede spoorontsluiting voor de haven. Ik onthoud dat het tracé zoals het nu bestaat, hoe dan ook wordt aangehouden. Ik denk dat het goed zou zijn dat alle leden van deze regering dit ook duidelijk maken, waar ze zich ook bevinden, als u begrijpt wat ik bedoel.

Ik denk ook dat het een goede zaak is dat er nog bijkomend onderzoek zal gebeuren, want dat is noodzakelijk. Het is positief dat u van de NMBS de toezegging hebt verkregen dat er alsnog gediscussieerd of onderhandeld zal kunnen worden over de aspecten prijs en veiligheid.

De totaalkosten zullen zonder meer hoog liggen. Er zijn al cijfers die daarop wijzen. Ook daar onderschrijf ik echter uw opmerking dat het hier om een investering gaat die van zeer groot economisch belang is en die over een zeer lange termijn zal worden gespreid. Men moet daar ook terdege rekening mee houden.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de goedkeuring van het BPA voor het slachthuis Fonck-Dehennin te Bavegem**

**De voorzitter** : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Van Mechelen, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Innovatie, Media en Ruimtelijke Ordening, over de goedkeuring van het BPA voor het slachthuis Fonck-Dehennin te Bavegem.

De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het slachthuis van Bavegem neemt – of nam – al tien jaar lang een loopje met de regelgeving inzake milieu en ruimtelijke ordening. Men werkte jaren zonder de benodigde vergunningen. Het bedrijf is gelegen in een woon- en recreatiegebied. De gemeente Sint-Lievens-Houtem, die het slachthuis altijd ingedekt heeft, keurde een BPA goed waarbij deze zone werd omgezet in industriegebied en het slachthuis dus na jaren van overtredingen geregulariseerd werd.

Het gaat dus om een eerste belangrijke testcase voor de nieuwe regelgeving inzake zonevreemde bedrijven. Terecht stelde de minister ooit dat deze regelgeving zeker nooit mag worden aangewend voor de regularisatie van bouw misdrijven of andere misdrijven.

Logischerwijze stuitte het voorstel van BPA van de gemeente dan ook op negatieve adviezen van de bevoegde diensten van Arohm, in Oost-Vlaanderen en vervolgens in Brussel. Ik verwijs onder meer naar het negatief advies van de heer Goedleven op 15 april 2002.

In een brief van 29 mei 2002 dringt de minister bij waarnemend directeur-generaal Hugo Beersmans echter aan op een dringend bezoek ter plaatse van Arohm en de afdeling Milieuvergunningen van Aminal, en in het verlengde daarvan op een 'aangepast besluit'. De minister vermeldt ook uitdrukkelijk dat het er niet toe doet of het om een bestaand of om een nieuw bedrijf gaat. Het feit dat bedrijven jarenlang alle ruimtelijke voorschriften overtreden, doet dus blijkbaar niets ter zake.

De heer Beersmans laat vervolgens in een schrijven van 6 juni 2002 weten dat de exploitatie van het slachthuis op de huidige locatie mogelijk is

'zonder overmatige hinder'. De dag erop reeds wordt het BPA door de minister goedgekeurd.

De minister liet mij dan ook weten, in antwoord op mijn actuele vraag over dit dossier op 3 juli laatstleden in plenaire zitting, dat zijn beslissing gebaseerd was op een hele reeks positieve adviezen, maar zonder dat hij vermeldt dat hij had aangedrongen op een uitdrukkelijke bijsturing van de aanvankelijk negatieve adviezen van zijn diensten. De ware toedracht is inmiddels gepubliceerd in de pers, meer bepaald in de krant De Morgen van 28 september 2002.

Bij dit alles heb ik de volgende vragen. Is dit een gebruikelijke manier van werken? Komt de minister wel meer rechtstreeks tussen in procedures om een herschrijving van adviezen te vragen? Waarom werd dit dossier met zoveel spoed afgehandeld? Het bedrijf is nota bene op dit moment gesloten. Hoogdringendheid kon dus moeilijk ingeroepen worden. Wilde de minister de lopende gerechtelijke procedures voor de rechtbank van Dendermonde, die kunnen uitdraaien op een definitieve sluiting van het bedrijf, gezien de hele voorgeschiedenis, voor zijn? Hoe kan de minister nu nog uitleggen dat de procedure voor de zonevreemde bedrijven niet gehanteerd zal worden voor regelrechte regularisatie-operaties?

Wellicht is er nood aan een nauwere integratie van bouw- en milieuvergunningenprocedures, of van ruimtelijke en milieuregels per sector. Het bepalen van afstandsregels tussen slachthuizen en bewoning is een verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ordening, maar ook van leefmilieu. Wordt hierover structureel overlegd tussen beide bevoegde ministers?

**De voorzitter** : De heer Hostekint heeft het woord.

**De heer Patrick Hostekint** : Mijnheer de voorzitter, collega's, samen met de heer Malcorps vind ik de beslissing van de minister nogal grof. Sedert jaren zijn er overtredingen gebeurd door het slachthuis in Bavegem. Met de goedkeuring van het BPA wordt dat eigenlijk allemaal geregulariseerd. Men heeft in De Morgen de vergelijking gemaakt met Opgrimbie. De titel van het artikel in De Morgen was : 'Opgrimbie – Bavegem : het is maar een kleine stap'.

Slachthuizen zijn historisch gegroeid. Ik heb vanmorgen minister Dua ondervraagd over de milieuaspecten van de slachthuizen. In die vraag om uitleg aan minister Dua heb ik me eigenlijk in algemene bewoordingen uitgedrukt over de slachthui-

## Hostekint

zen in het algemeen. Minister Dua heeft geantwoord dat er de voorbije tien jaar toch al een en ander is gebeurd. Er zijn een aantal slachthuizen gesloten, al dan niet vrijwillig. Er zijn echter nog altijd slachthuizen die werken zonder bouwvergunning en zonder milieuvergunning.

Ik heb het voorbeeld aangehaald van het slachthuis van Ruiselede. Ik vraag uw aandacht hiervoor. Dat slachthuis beschikt op dit ogenblik over een milieuvergunning die door minister Dua voor een periode van 20 jaar werd toegekend. Dit is een verwonderlijk lange tijd voor een groen boegbeeld. Intussen werd deze vergunning door de Raad van State geschorst. Binnen enkele maanden zal deze vergunning zeer waarschijnlijk ook door de Raad van State worden vernietigd.

In Ruiselede gebruikt men dezelfde handelwijze als in Bavegem. De bestendige deputatie van West-Vlaanderen is bezig met de opmaak van een BPA, dat alle bouwovertrengingen die sedert 20 jaar zijn gebeurd, regulariseert. Men hoopt op dezelfde welwillende houding als degene die deze minister voor het slachthuis van Bavegem heeft toegepast. Ik ga volledig akkoord met wat de heer Malcorps zegt, en ik vind de beslissing in het dossier-Bavegem afkeurenswaardig.

**De heer Jacques Devolder :** De vroegere provinciale adviescommissie bestaat niet meer. Er is nu een procoro. Wij zetelen niet in de deputatie zoals de heer Hostekint.

**De heer Patrick Hostekint :** Ik zetel niet in de deputatie.

**De heer Jacques Devolder :** Dan heeft hij er goede vrienden. Ik heb de procedure in de toenmalige adviescommissie meegemaakt. Er is inderdaad veel over Ruiselede gediscussieerd. Het is mijn geboortedorp, al woon ik er al twintig jaar niet meer. Ik ken wel de historische achtergrond en denk dat de bebouwingen in Ruiselede voor het overgrote deel kunnen refereren aan een BPA dat maximum tien jaar geleden werd goedgekeurd.

**De voorzitter :** Minister Van Mechelen heeft het woord.

**Minister Dirk Van Mechelen :** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb er geen probleem mee om de kaarten op tafel te leggen. Als de heer Malcorps mij verwijt dat ik zijn actuele vraag niet heb beantwoord, dan wil ik dat met hem grondig uitpraten.

In een actuele vraag zonder papieren op 2 à 3 minuten een antwoord geven over zo'n complex dossier, is een hachelijke zaak. Ik heb de feiten weergegeven die relevant waren voor het dossier en die geleid hebben tot de besluitvorming.

Ik wil duidelijk stellen dat ik daar grondig wil over debatteren, maar het is de minister die beslist en niemand anders. Ik neem er de volle politieke verantwoordelijkheid voor, in goede en slechte tijden. Ik zal mij nooit achter een ambtenaar verbergen en mijn verantwoordelijkheid opnemen.

De waarnemend directeur-generaal, de planambtenaar van Oost-Vlaanderen en de ambtenaar die het BPA bij de administratie heeft begeleid, zijn hier aanwezig. In 95 percent van de gevallen worden de BPA's ondertekend en teruggestuurd. Ik wil dit percentage eventueel laten onderzoeken. In de meeste gevallen worden de BPA's gewoon ondertekend.

Bij de sectorale BPA's is er meer discussie. De voorbeelden zijn legio. Wij proberen telkens tot oplossingen te komen. Ik heb niet de intentie om veertig jaar geschiedenis ruimtelijke ordening in Vlaanderen op te lossen, maar tracht dossier per dossier te beoordelen en een keuze te maken. Ik, en niemand anders, neem de beslissing.

Dit dossier heeft een verschrikkelijke voorgeschiedenis. Er zijn ook acties ondernomen die tot een beslissing leiden. In het advies van de administratie van 15 april 2002, toen het dossier werd overgemaakt, was er een basisvraag die aanleiding gaf om voor te stellen om dit deel van het sectoraal BPA niet goed te keuren. Het ging om de afweging of het al dan niet ging om een bestaand bedrijf of om het opstarten van een nieuw bedrijf. Dat was de hamvraag.

Ik kende dat bedrijf niet. Ik ben er nooit geweest. De journalist van De Morgen was trouwens zo vriendelijk om dat ook te schrijven. De bedrijfsleiders zijn nooit op mijn kabinet geweest en hebben me nooit persoonlijk benaderd.

Is het een bestaand bedrijf ? Het bedrijf is stilgevallen wegens de dioxinecrisis, en ook, zo wordt gefluisterd, omwille van slecht management. Ik kan dat niet beoordelen, en dat is ook mijn opdracht niet. Als minister van Ruimtelijke Ordening heb ik de taak om te onderzoeken of dit sectoraal BPA, dat tot stand is gekomen op basis van een gunstig planologisch attest van mijn administratie, vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening kan worden goedgekeurd. In dat planologisch attest waren

## Van Mechelen

trouwens heel wat randvoorwaarden opgenomen die nadien ook effectief zijn geïntegreerd in het BPA. Ook in deze commissie heb ik gezegd dat de knoop eindelijk moest worden doorgehakt. In dit soort dossiers zouden Ruimtelijke Ordening en Milieu een gezamenlijke inspectie moeten organiseren, om op die manier te komen tot een geïntegreerd standpunt. Ik ben vragende partij dat dit veel meer gebeurt. U bent de decreetgever om op dat vlak initiatieven te nemen.

Het dossier is als bijlage van een nota van 15 april op mijn bureau beland. Een en ander heeft vijf maanden langer geduurd dan wettelijk mocht. Normaal gesproken moet dit binnen 60 dagen zijn afgehandeld. Het ontwerp van BPA is ontvangen op 24 september 2001. Het dossier is op 22 oktober 2001 door de bestendige deputatie aangevuld. Omwille van de complexiteit van het dossier zijn bijkomende adviezen opgevraagd. Het bedrijf maakte daarop bijkomende informatie over. Op 15 april 2002, dus ongeveer zeven maanden na het ontvangen van het ontwerp, heeft mijn administratie haar definitief advies overgemaakt op basis van de ingewonnen informatie. Uiteindelijk heb ik op 6 juni een beslissing getroffen. Er was dus vijf maanden vertraging. Als u dat snel vindt, dan laat ik die mening voor uw rekening.

Na het advies van 15 april heb ik besprekingen georganiseerd. Na gesprekken met mijn medewerkers heb ik een brief geschreven waarin ik uitdrukkelijk de opdracht gaf om samen ter plaatse te gaan kijken en om een geïntegreerde visie op de milieu- en ruimtelijke-orderingsaspecten te geven. Dit moest mij toelaten om binnen de week een standpunt in te nemen en de knoop door te hakken. Of het gaat over een bestaand of nieuw bedrijf is vanuit het oogpunt van ruimtelijke ordening niet terzake. Ik heb de mensen dus ter plaatse gestuurd. Ik moet hier verwijzen naar wat ik al heb geantwoord op uw actuele vraag.

In zijn brief van 6 juni 2002 meldde de directeur-generaal van Arohm me het volgende : 'Na overleg met de afdeling Milieuvergunningen van Aminor werd het gecoördineerd standpunt ingenomen dat het exploiteren van het slachthuis Fonck-Dehennin op de huidige locatie vanuit milieutechnisch standpunt zonder overmatige hinder mogelijk is.' In die brief wordt verwezen naar een brief van 4 juni 2002 ondertekend door de heer De Gryze, directeur van de afdeling Milieuvergunningen Oost-Vlaanderen, waarin wordt verklaard dat 'het exploiteren van het slachthuis Fonck-Dehennin op de huidige loca-

tie vanuit milieutechnisch standpunt zonder overmatige hinder mogelijk is'. Daarbij zijn de woorden 'zonder overmatige hinder' onderstreept.

Bij Ruimtelijke Ordening werd bij de aanvraag van een planologisch attest verklaard dat dit kon, onder bepaalde voorwaarden. Op basis van dat attest heeft de gemeente een sectoraal BPA gemaakt, dat het hele besluitvormingsproces heeft doorlopen. Het is dus via de gemeenteraad en de bestendige deputatie gegaan. Bij Ruimtelijke Ordening rees dan de vraag of niet moest worden afgewogen of dit nu een bestaand of een nieuw bedrijf is. Ik heb daarop gezegd : laten we ter plaatse gaan kijken, om vast te stellen of op die plaats die activiteit een vergunning kon krijgen. De afdeling Milieuvergunningen heeft geoordeeld dat dit kon. Daarna heb ik mijn standpunt ingenomen.

Ik wil u helemaal geruststellen. Ik moet de auteur van het artikel in De Morgen tegenspreken : als de heer Beersmans vindt dat iets niet kan, dan krijg ik meestal een nota van hem met de mededeling dat hij bij zijn oorspronkelijk besluit blijft. Ik heb er zo verschillende getekend. In zo'n geval volg ik dat oorspronkelijk besluit. De heer Beersmans heeft hier geoordeeld dat er een aangepast besluit zou komen. Dat is zijn verantwoordelijkheid, het is mijn verantwoordelijkheid om te ondertekenen. Ik meen niet dat hij staat te beven als hij me ziet.

**De voorzitter** : De heer Malcorps heeft het woord.

**De heer Johan Malcorps** : Mijnheer de voorzitter, ik heb zelf gepleit voor een coördinatie tussen de diensten van Leefmilieu en die van Ruimtelijke Ordening, maar we kunnen er niet onderuit dat er negatieve adviezen waren van Rohm Oost-Vlaanderen en Brussel. Dat wist ik niet voor de vakantie, toen ik de vraag aan u stelde. Dat kon ik ook niet opmaken uit uw antwoord, maar dat is alleszins een gegeven.

U hebt toen gevraagd dat men ter plaatse zou gaan kijken, samen met de afdeling Milieuvergunningen. Die afdeling, die ressorteert onder minister Dua, heeft dan een advies opgemaakt, en is daar in eerste instantie verantwoordelijk voor. Luidens het advies was er geen overmatige hinder, maar het bedrijf ligt stil. Ik grijp terug naar de discussie van deze voormiddag : wat is hinder ? Vervuiling kan men gemakkelijk meten, maar wat is hinder ? Hoe kan men overmatige hinder vaststellen als een bedrijf al maanden stil ligt ? Dat vind ik een moeilijk punt.

**Malcorps**

Doet het ertoe of dit een bestaand bedrijf is of niet ? Formeel niet : wat dat betreft, hebt u overschot van gelijk, mijnheer de minister. Maar ik vind dat er af en toe ook wel eens een aantal milieumisdrijven die al jaren aanslepen, moeten worden vervolgd en bestraft. Dat zou ook tot uiting moeten komen in het vergunningenbeleid. Terzake ben ik aan een soort kruistocht bezig. Dit zou mee in overweging moeten worden genomen. Nu negeert men wat er in het verleden is gebeurd. Men bekijkt het dossier 'sec', op zich, en gaat alleen af op het planologisch attest. Dan knaagt er iets aan mij. We moeten nadenken over de vraag hoe het kan dat bepaalde bedrijfsleiders, die alle wetten aan hun laars lappen, steeds opnieuw carte blanche krijgen.

**De voorzitter** : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 16.09 uur.*

---